

Beretninger

om

Handel og Skibsfart.

Uddrag af Aarsberetninger fra de forenede Rigers Konsuler
for 1895 m. M.

Udgivet ved

Departementet for det Indre.

KRISTIANIA.

I Kommission hos H. Aschehoug & Co.

1897.

Beretninger

om

Handel og Skibsfart.

Uddrag af Aarsberetninger fra de forenede Rigers Konsuler
for 1895 m. M.

Udgivet ved

Departementet for det Indre.



Kristiania.

I Kommission hos H. Aschehoug & Co.

Johannes Bjørnstads Bogtrykkeri.

1897.

Register.

Konsulatrappporter m. M.:

	Hefte.	Side.		Hefte.	Side.
Adelaide	20	857	Havre . 8 277, 11 499, 14 611,	4	95
Aden	22	883	Helsingfors	5	162
Akyab	23	931	Honolulu	20	845
Alexandria	15	742	Is o p g a v e r Hefte 2, 4, 7.		
Algier	22	872	Kapstaden	16	745
Amsterdam.	2 16,	6 190	Karlsruhe	3	44
Antigua (Læøerne).	4	85	Kingston (Jamaica)	22	914
Antwerpen 1 1, 2 28, 15 713,			Kjøbenhavn	5	141
19 821,	21	863	Konstantinopel	3 31,	12 578
Archangel	23	921	Køningsberg	4	75
Bangkok	20	842	Larnaca (Cypren) . . . 13 601,	23	924
Barbados	12	576	Leith	2 14,	5 117
Barcelona	6	208	Levuka (Fiji)	23	929
Berlin	6	185	Lima	11	526
Bermuda	23	922	Lissabon.	13	596
Bilbao 17 765, 4 97,	22	918	Livorno	4	83
Bombay	23	929	London	9 301,	22 917
Bremen	6	204	Lourenço Marques (Mosambique)	3	47
Breslau	4	70	Lübeck	4	86
Brüssel 2 26, 4 99, 115,	6	189	Madras	23	921
Budapest	3	65	Madrid	1 7, 2 16,	7 235
Buenos Aires	11 483,	20 844	Malta	4	93
Cádiz	23	926	Manila	23	925
Cagliari	12	574	Mannheim	22	916
Calcutta	13	606	Marokko	12	539
Caracas	13 587,	23 925	Marseille	13 602,	20 846
Chili	13	592	Melbourne	1 11,	7 245
Colombo (Ceylon)	23	924	Messina	8	294
Columbia	11	525	Mexiko	3 29,	23 922
Curaçao	23	931	Monrovia (Liberia).	7	274
Danzig	23	930	Montevideo	20	831
Dresden	22	886	Moskva	13	609
Düsseldorf	4 72,	13 590	Nantes	2 13, 3 41,	47, 52
Fiume	1	10	Nassau (Bahamaøerne)	11	529
Galatz	15	739	Neapel	12	531
Genf	22	870	Nürnberg	22	869
Genua	10 383,	22 908	Odessa	23	925
Georgetown (Demerara) (Bri-			Panama	15	741
tisk Guiana).	20	843	Papeete (Tahiti)	23	924
Gibraltar	4	112	Piræus	3 67,	15 737
Guatemala	22 913,	23 928	Pointe à Pitre (Guadeloupe)	13	588
Guayaquil (Ecuador)	22	884	Port Louis (Mauritius)	15	743
Hamburg	1 2, 4 101,	10 411	Quebec	11	508
Hannover	3	56	Rangoon (Birma)	7	275
Havana	7 239,	22 911	Riga	4 108, 10 482,	12 536

	Hefte.	Side.		Hefte.	Side.
Rio de Janeiro 3 46, 12 540, 559, 23	923		Tanger (Marokko)	11	529
Rom	4	98	Triest	3	49
San Francisco	7	230	Trinidad	12	573
St. Helena	4	69	Tripoli	23	924
St. John's, Portorico	23	926	Tunis	4	99
St. Petersburg	6	218	Valparaiso	23	930
Shanghai	13	579	Venedig	12	570
Singapore	20	858	Victoria (Britisk Columbia)	23	927
Smyrna 11 519, 22	896		Victoria (Hongkong)	22	881
Stettin 4 103, 20 851, 22	912		Washington	5	169
Stuttgart	20	860	Wien 6 200, 23	931	
Sydney (New South Wales)	7	270	Yokohama	6	173

Opgave over Søfartsafgifter m. M.:

	Hefte.	Side.
Havre	14	611
Kapstaden	16	745

Commercielle Stipendiatbøretninger:

	Hefte.	Side.
S. Batt og H. S. Ellefsen	18	809



Beretninger om Handel og Skibsfart.

Uddrag af Aarsberetninger fra de forenede Rigers Konsuler
for 1895 m. M.,

No. I.

udgivet ved Departementet for det Indre.

1896.

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

Antwerpen.

Skrivelse dateret 4 December 1895.

Da jeg har bragt i Erfaring, at en af Generalconsulatet under den 11te Oktober d. A. til det kongelige Departement afgiven Indberetning angaaende Losnings-Forholdene for Dampskibe, som ankommer til Antwerpen med Trælaster, ikke skal være kommen i Departementets Besiddelse, tillader jeg mig ærbødigst at oversende vedlagt en Gjenpart af denne Indberetning.

Det tør bedes bemærket, at Forholdene for Øieblikket vistnok stiller sig gunstigere end i Sommerens Løb, men at man dog tør befrygte, at de, naar større Tilførsler sker, lettelig kan forudsees at ville komme til at stille sig ligesaa uheldigt som i min Indberetning paapeget. Der er saaledes efter min Formening stadig Opfordring tilstede for Rederne til at have sin Opmærksomhed henvendt paa disse Forhold ved Afslutning af Trælast-Certepartier for Dampskibe.

Skrivelse dateret 11 Oktober 1895.

Jeg har herved den Ære at indberette, at Losnings-Forholdene for Dampskibe, som ankommer til Antwerpen med Trælast, i den senere Tid har vist sig at være langt fra tilfredsstillende.

Trælastede Dampskibe har nemlig jevnligt maattet finde sig i at vente i flere, undertiden op til 9 à 10 Dage, inden de har kunnet faa sig anvist Losseplads, og Liggepenge har de efter den nu gjældende Coutume ikke kunnet reclamere. Aarsagen til disse uheldige Forhold er nærmest at søge dels i manglende Dockplads og dels i visse for Skibsfarten meget ugunstige Arrangements med Lastens Oplægning etc.

Ihvorvel disse Forhold i dette Øieblik er noget gunstigere end til andre Tider, antager jeg dog, at der er adskillig Opfordring for norske Redere til at udvise Forsigtighed ved Afslutningen af Trælast-Certepartier for Antwerpen. Den i disse Certepartier sædvanligvis forekommende Clausul om Losning i Henhold til „custom of the part“ bør saaledes vistnok søges

erstattet af en Clausul, som yder en virkelig Garanti for at man nogenlunde kan faa sig anvist Losseplads, eller for at man i modsat Fald skal være berettiget til Liggedagspenge, f. Ex. en Clausul, der bestemmer, at Liggedagene skal begynde at løbe 24 Timer „after arrival“; kan man ikke opnaa en saadan Clausul, bør man formentlig forlange 8 à 10 fr. pr. Standard udover de almindelige Rater. Jeg kan i denne Henseende nævne, at jeg er bekendt med, at flere store engelske Rederier i den senere Tid af ovenanførte Grund har afslaaet at slutte Trælast i Certepartier for Antwerpen.

Jeg vil sluttelig ikke undlade at tilføje, at der formentlig neppe er synderlig Udsigt til, at der i nogen nær Fremtid vil blive truffet effektive Foranstaltninger til, at de her omhandlede Forhold kan blive varigt afhjulpne.

Hamburg.

Skrivelse dateret 10 Januar 1896.

Den i tidligere Rapportor omhandlede sterke Bevægelse paa det økonomiske og særlig det agrariske Omraade vedbliver. I den voksende Konkurrence paa Verdensmarkedet maa dog Tyskland, fornemmelig med Hensyn til Industrien, siges at gaa frem med sterke Skridt. Dette skyldes, som jeg saa ofte har fremført, den Hjælp, som Videnskaben yder den tyske Industri og øvrige Næringsveie.

Tyskland har jo i alt, hvad vor aandelige og videnskabelige Udvikling angaar, tjent os til Mønster. Ligesaa burde Tyskland tjene os til Eksempel og Mønster, hvad den materielle Udvikling angaar. Ligeoverfor den ringe Interesse, der føles hos os for Landets økonomiske og materielle Udvikling, og ligeoverfor vor ringe Forstaaelse af Naturvidenskabernes Betydning i denne Henseende, skal der ganske andre Kræfter og Indsigter end mine til for med Held at kunne henlede Nationens Opmerksomhed paa Nødvendigheden af at forlade den uproduktive Vei, hvori vor Udvikling hidtil har gaaet, og slaa ind paa en mere frugtbringende. Men ansat her i Tyskland og havende for Øie, hvorledes man her, netop ved at kalde Videnskaben til Hjælp paa Næringernes Omraade, frembringer saa store Resultater, har jeg anseet det for min Pligt at komme tilbage til dette høist vigtige Spørgsmaal; thi naar vi her ikke følge Tyskernes Eksempel, ville vi efter min Formening vedblive at gaa iblinde, ukjendte med vort Lands Hjælpkilder og følgelig ogsaa ude af Stand til at udnytte dem.

I specielle Rapporter har jeg paavist, hvordan man her, for at fremme de anvendte Naturvidenskaber og give dem deres rigtige Plads, gaar i Retning af at henlægge de høiere Landbrugs- og Forststudier saavel som de høiere polytekniske Studier under Universiteterne. Skjönt Tyskland besidder udmerkede høiere tekniske Lærestalter, der i høi Grad har kommet Landets materielle Udvikling tilgode, gjør dog den Opfatning sig mere og mere gjældende, at Udbyttet for Landet havde været endnu meget større, om den høieste tekniske Undervisning fra Begyndelsen af havde været

henlagt til Universiteterne. Jeg tror saa meget mere at maatte fremhæve dette, som der nu i vort Land arbeides paa at ordne Undervisningsvæsenet for Landmænd, Polyteknikere, Forstmænd og Veterinærer. Det maa her gjælde for os om med engang at træffe den rigtige Ordning, saa at vi ikke siden efter at have paaført os store Udgifter finde os nødsagede til igjen at forandre den fra Grunden af. Jeg tillader mig foruden til min Specialrapport af 4de Sept. 94 at henvise til min Broschure „Vore Næringsveie“ samt til mine to sidste Aarsrapporter herfra. Den Uvilje, som fra akademisk Hold har gjort sig gjældende mod, at de anvendte Naturvidenskaber skulde blive at docere ved Universitetet, er bekjendt nok; den har hvilet paa manglende Kjendskab til selve disse Videnskabers Væsen og maa vel nu lykkeligvis siges at være ved at dø ud. Men ogsaa Teknikerne selv har seet med Uvilje paa en saadan Forbindelse, vel af Frygt for, at de anvendte Naturvidenskaber ved Universitetet skulde komme til at trænges tilside og spille en underordnet Rolle. Denne Frygt vilde sikkert vise sig ugrundet; de tekniske Videnskaber maatte faa sine med de andres ganske sideordnede Fakulteter, og i Længden vilde de, eftersom de viste sig at være af bestemmende Betydning for Landets Velfærd, tværtimod komme til at indtage en meget fremskudt Plads og mægtig bidrage til at høine Universitetets Anseelse. Først da vil Universitetet opfylde, hvad der fra dets Stiftelse af var dets Bestemmelse.

Skjønt de største Fremskridt i alle Næringsveie skyldes Naturvidenskabernes, saa er det merkeligt nok, hvor lidet man hos os har havt Øinene aabne herfor. Vi komme ogsaa til at bøde derfor. Derimod har vi troet at kunne naa Maalet ved Statsøkonomiens Hjælp. Mange har hos os med Iver kastet sig over Studiet af abstrakte Theorier om Frihandel og Protektionisme, om Toldlovgivning, om forskellige finantsvidenskabelige Principer, om Skatteforholde m. m., og man har troet at det var paa Grundlag heraf, at Landets materielle Udvikling kunde og burde fremmes. Vigtigheden og Nyttens af disse Studier og Kundskaber benegtes ingenlunde; men alene ville de ikke kunne føre til Maalet, og naar de ikke gaa Haand i Haand med Dyrkningen af de anvendte Naturvidenskaber, ville de lidet kunne udrette til Næringsveienes Opkomst. En saadan Samvirken er det netop, som mer og mer finder Sted i Tyskland; og det er her netop de første Nationaløkonomer, som arbeide for at fremme de praktiske naturvidenskabelige Studier og søge at give dem den Plads, som tilkommer dem, ved at henlægge dem under Universiteterne. En Bevægelse i denne Retning har, som bekjendt, aldrig fundet Sted hos os. Den nuværende Tingenes Tilstand, nemlig at vi ikke besidde nogen høiere Landbrugs-, forstvidenskabelig eller polyteknisk Lærestalt, viser tydelig nok, hvor liden Forstaaelse og Interesse der hos os er for dette saare vigtige nationale Spørgsmaal.

Det er vel neppe nødvendigt nærmere at paavise Urigtigheden af den udbredte Anskuelse, at statsøkonomiske Studier og Kundskaber skulle være saa almagtige til Næringsveienes Opkomst. Paa mange Punkter har de liden eller ingen Betydning. Der er vel saaledes ingen, der vil paastaa, at de f. Eks. for Landbrugets Vedkommende have hjulpet til at forøge Udbyttet af Jorden. Det er Mænd som Liebig, der gennem sine Opdagelser og ved Udbredelsen af Kjendskabet til Agerdyrknings-Kemien har bidraget hertil, og som, om man saa skal sige, har fremkaldt en Revolution i Agerbruget. Kemikerne Segelcke og Fjord var det, som hævdede Meieri-bedriften til, hvad den i vore Dage er. Ved Hjælp af Kemien og Plante-

fysiologien er det, at det vil kunne lykkes os at blive Herrer over vore Myrstrækninger og vor fattige Sandjord og forvandle dem til Ager og Eng samt nyttiggjøre vore udstrakte Fjeldbeiter. Uden Videnskabens Hjælp ville vi heller ikke blive istand til at anlægge Forsøgsstationer til Veiledning for vore Landmænd, hvilket i vort udstrakte Land maa blive af saa stor Betydning; at vore Landsmænd selv skal gaa igang med kostbare og ofte mislykkede Forsøg, kan man ikke forlange, dette maa være Statens Sag. Det store Spørgsmaal om Forbedring af vort Sædekorn er jo ogsaa af plante-fysiologisk-videnskabelig Natur. De store Opdagelser, som Pasteur har gjort for at afværge Sygdomme blandt Husdyrene, — hvilken Indflydelse har vel ikke disse havt paa Landbrugets Fremme, og hvor vigtigt er det ikke at have videnskabelig uddannede Veterinærer. Torvens og Torv-kullenes Anvendelse i Industriens Tjeneste ligesom Anvendelsen af vore Fossefald til Frembringelse af Elektricitet, bevægende Kraft, Lys og Varme er altsammen store og vigtige Spørgsmaal, der kun kunne løses ved Naturvidenskabernes Hjælp. Det samme gjælder Udviklingen af vore Fiskerier: Videnskaben maa til for at studere Fiskens Gang, dens Vaner og Forekomster, samt for at fremme Forædlingen af vore Fiskeriprodukter. Og hvorledes skulle vi uden Videnskabens Hjælp kunne forstaa at undersøge, hvad vore Bjerger indeholde af Metaller, og Maaden at udvinde dem? Om dette var blevet forstaaet, var større Midler blevne anvendte til vort Lands geologiske og mineralogiske Undersøgelse.

Tyskernes Farveindustri, og deres Staaatilvirkning, for en stor Del baseret paa fremmede, svenske, fosforholdige Malme, vilde altsammen være umuligt, om ikke de kemiske Kundskaber stod saa høit her i Tyskland.

Paa vor Skovdrift maa vel vore statsøkonomiske Theorier siges at have havt en alt andet end gunstig Indflydelse. Den i sin Almindelighed maaske rigtige Theori, at Staten ikke bør være Eiendomsbesidder, er, hvor det gjælder Skovens Bevarelse, i høieste Grad urigtig; den førte i sin Tid til, at Staten for lidet eller intet bortsolgte store Skov-Arealer. Nu tvinges Staten til at købe Skoven igjen til dyre Priser. Og under den evige Strid om den absolute Eiendomsret og Nødvendigheden af Tvangslove hugges Skoven ned til ubodelig Skade for Land og Folk. Om Indførelsen af en Skovkultur, hvorpaa vor Skovdrift først og fremst burde baseres, høres lidet. Nogen stor national Interesse for dette Spørgsmaal kan vel neppe siges at være tilstede. Om saa var Tilfældet, vilde man ikke have nøiet sig med nogle faa Forstmænd til at undervise i Skovkultur; men man havde da med Kraft forlangt Oprettelsen, hos os som i andre Lande, af videnskabelige Læreanstalter i Forstvæsenet.

Kommer hertil, at vi arbeide under fattige og vanskelige Naturforholde, bliver det for os saa meget nødvendigere at kalde Naturvidenskaben til Hjælp. Naar vi ikke have forstaaet dette, saa er vel Grunden nærmest den, at vi overhovedet have havt liden Interesse for Landets økonomiske Udvikling og derfor undervurderet de Kræfter, som maa anvendes for at hæve den. — Man hører saa ofte, at nu maa Nationen med større Interesse end hidtil gaa i Gang med Landets materielle Udvikling; men dette er lettere sagt end gjort. Et enkelt Individ har vanskeligt ved at skifte Livsanskuelse og slaa ind paa nye Baner; hvor meget vanskeligere bliver dette da ikke for et helt Folk. Skal noget alvorligt kunne udrettes, fordres en samlet Anstrengelse af Nationens bedste Kræfter, og Maalet naaes ikke ved Oprettelse af nogle Skoler af anden Rang, saa nødvendige

og vigtige end disse maa være for os. De største og bedste videnskabelige Kræfter kunne ikke undværes. Paa disse maa det vordende store Arbeide grundlægges.

I denne Tid, hvor Konkurrancen mellem Nationerne er saa skarp, hvor nye Nationer, f. Eks. Japaneserne, kommer op og forøger den paa den farligste Maade, hvor den ene vigtige Opdagelse afløser den anden, og hvor tekniske Forbedringer i alle Grene indføres saa at sige i det uendelige, vil den Nation gaa af med Seiren, der bedst forstaar at kalde Viden-skaben til Hjælp; de naturlige Hjælpekilder vil først komme i anden Række.

Vor ringe økonomiske Udvikling har selvfølgelig havt en alt andet end gunstig Indflydelse paa vor Handel. Den har hovedsagelig været grundlagt paa Udførelsen af Raaprodukter og paa nogle faa Industriprodukter. Selvfølgelig er det en vigtig Sag for et Land at kunne exportere; men først og fremst maa vi dog indrette os saaledes at vi kunne bygge og bo i vort Land og ikke eksportere Rub og Stub. Det gjælder at beholde hvad der er nødvendigt til Landets videre Udvikling.

Enkelte af vore Varer ere af sig selv henviste til Eksport, idet de i et lidet Land som vort, hvor Forbruget er saa begrænset, ellers ikke kunde være Gjenstand for en større Tilvirkning, saaledes f. Eks. Fyrstikker og Papir. Af større Varesorter, som vi uden Skade for Landet kunne eksportere i saaat sige ubegrænset Mængde, have vi blot Sten, Is og Fisk. Nationen er imidlertid ligesom betaget af en Feber for at eksportere og taber herunder afsyne, at vort Hovedformaal dog maa være at fremme vor indenlandske Handel, saa at vi kunde blive istand til at benytte vore egne Produkter og skaffe Føde, Klæder o. s. v. for en større Befolkning. Se vi nu f. Eks. hen til vore Fiskerier, der vel ere Verdens rigeste, saa viser det sig, at vi dog selv have forholdsvis lidet Udbytte deraf. Alle vore Bestræbelser er rettede paa Varens Udførsel. Inden Landet selv er Fisk langt fra at være den almindelige og billige Føde, som den burde være. Da Samfærdnelsen stadig bliver lettere, og vi jo nu have lært at opbevare Fisken i frossen Tilstand, burde dette Fødemiddel faa en ganske anden Betydning for Nationen, end det nu har.

Se vi hen til vore Landbrugsprodukter, gjælder det samme; ogsaa her burde vore Bestræbelser gaa i Retning af at skaffe Føde og Klæder til en større Befolkning. Men istedet derfor se vi, at mange af de vigtigste Stoffer, der ere nødvendige til Landbrugets Fremme, blive Gjenstand for Udførsel. Gjødningsstoffer, som Apatit og Fiskeguano, udføres, ikke, fordi vi ikke have Behov for disse Varer hjemme, men paa Grund af at Landbruget i det hele endnu staar saa lavt hos os, at vi ikke forstaa at benytte kunstig Gjødsel. Vi eksportere Hø samtidig med, at der paa mange Steder af vor egen Kyst ofte er stor Mangel derpaa. Kraftfoder eksportere vi ligeledes istedenfor selv at benytte det. Brugen af Kraftfoder burde være et af de vigtigste Midler til Landbrugets Opkomst; først derved ville vi blive istand til at kunne føde om Vinteren det store Antal Kreaturer, som vore vidtstrakte Græsgange tillade os at føde om Sommeren. Saa længe vi selv ikke forstaa at benytte disse Stoffer inden vort eget Land, vil Udførselen selvfølgelig vedblive. Om Landbruget derimod kom i sin ordentlige Gjænge, vilde uden Tvivl Eksporten af Kraftfoder og kunstig Gjødsel ikke blot komme til at ophøre, men disse Stoffer vilde hos os som i mange andre Lande komme til at blive Gjenstand for en storartet Tilvirkning og Handel inden

vort eget Land; og paa Grund af den Forbindelse, der hersker mellem de forskjellige Industrigræne, vilde nye saadanne fremkaldes. Der arbeides nu ogsaa hjemme paa at sætte i Gang en Eksport af Poteter. Man kunde heller følge Tysklands Eksempel, hvor hele Industrigræne ere baserede paa Poteter, saaledes Produktionen af Stivelse, Dextrin, Druesukker o. s. v., for ikke at tale om den store Brændevinstilvirkning. Anvendelsen af denatureret Spiritus i industrielle Øiemed tiltager stadig; Spiritusens Betydning i Industriens Tjeneste vises bedst derved, at en egen Udstilling til Belysning deraf iaar skal afholdes i Berlin, til hvilken Staten giver et ikke ubetydeligt Bidrag.

Jeg har nævnt den Rigdom, som vi har i vor Fisk, og hvorledes den kunde blive et Middel til at underholde en større Befolkning, men hvor lidet der er gjort i den Retning hos os. Det samme gjælder Landets Forsyning med Kjød. Naar man ser hen til, hvad der i andre Lande er gjort for at fremavle kjødproducerende Dyreracer, da er vel det, som hos er skeet i denne Retning, for forholdsvis lidet at regne, uagtet Landet med sine fortræffelige Græsgange i saa høi Grad egner sig for Kvægavl. Ogsaa her gaa vi i Retning af at kaste os paa Eksport. Selv har jeg i sin Tid været med paa at ivre for en Udførsel af Faar fra Vestlandet til Skotland. Da denne i sin Tid, paa Grund af Indførselsforbud i Storbritannien, blev stoppet, fremkaldtes der en Bevægelse i Landet, som om en stor økonomisk Ulykke skulde være indtruffet. Det maa vel være et Bevis paa, hvor ringe Forbrugsevnen er inden vort eget Land, naar en aarlig Forøgelse af nogle tusinde Snes Faar kan gjøre saa stor Effekt. Alle Kræfter sættes i Bevægelse for at faa Forbudet hævet. Om nogen Del af den Iver, som vistes for at fremme denne Eksport, var bleven vist for at fremme Landets Næringsveie og Forbrugsevne, saa vi selv kunde benytte vore Landbrugsprodukter, vilde det have været langt fordelagtigere for Landet.

Selv i Danmark viser det sig, ifølge et af den bekjendte Tietgen holdt Foredrag, at den indenlandske Handel med Landbrugsprodukter er langt større end Eksporthandelen; en Undtagelse er kun Smøret, hvormed der drives en omtrent lige stor udenlandsk som indenlandsk Handel.

For Vildtets Vedkommende gaar man hos os ogsaa i Retning af Eksport. I hvor høi Grad vilde vel ikke et rationelt drevet Jagtvæsen kunne bidrage til at forsyne Nationen med Føde. Jagtvæsenet er her i Tyskland Gjenstand for Undervisning sammen med Forstvæsenet. Salget af Vildt anslaaes i Preussen at opgaa til ca. 11 Milloner Kroner pr. Aar.

Den største af vore Udførselsvarer er som bekjendt Trælast. Naar man altid fæster sig ved, hvor betydelig denne Udførsel er, glemmer man ganske, at denne, i Forbindelse med ødselt Træforbrug inden vort eget Land, sker paa Bekostning af en af vore fornemste Rigdomskilder: Skoven; den sker paa Bekostning af selve Skovkapitalen. Det er vel saa, at vi tvinges til at angribe vor Skovkapital, fordi de andre Næringsveie ligge saa nede, at vi ikke kunne faa Penge paa anden Maade; og man spørger lidet efter, hvad det saa skal blive til, naar Skoven er borte. De øvrige Næringsveies Opkomst vilde uden Tvivl være et af de bedste Midler til Skovens Bevarelse.

Vi have her omtalt Vare-Eksporten og den Iver, som der findes for at befordre denne. Naar vi ikke gaa saa vidt som til at eksportere Stykker af vort Territorium, saa er det vel neppe Lysten, der mangler os. Skal f. Eks. en større Bjergværksdrift istandbringes hos os, saa bliver der straks

gjort Forsøg paa at sælge Gruberne til Udlandet og lade Udlændingerne drive dem, istedenfor at det naturligste vilde være, at Driften foregik under vor egen Ledelse, selv om vi behøvede fremmede Penge, og at vi selv søgte at udvinde Metallerne af den raa Malm, hvilket jo i denne Forbindelse er Hovedsagen. Fremmed Kapital vilde nok komme til Landet, om vi blot forstod at anvende den.

Den største og skadeligste Eksport er dog vel den, som selve Indbyggerne ere Gjenstand for. Neppe fra noget andet Land foregaar der vel en saa betydelig Udvandring i Forhold til Folkemængden som fra os. Alle mulige og umulige Grunde fremføres for at forklare og undskylde denne vor betydelige Emigration. Men at vi selv bære Skylden derfor, og at det er nærmest paa Grund af manglende Kundskaber og Indsigt, at vi ikke kunne beskæftige en større Befolkning, — derom hører man lidet eller intet. Ved officielle Rapporter om Forholdene i fremmede Lande for Emigranter synes man til og med heller at ville fremme end modarbeide Udvandringen. Nationalforfængeligheden synes endog at smigres ved den Anseelse, som vore Emigranter nyde i fremmede Lande. Der tales meget om de Udvandrere, der have Lykken med sig; men man tier om de mange, der gaa til Grunde. Det kan nok falde bekvemt for fremmede Nationer at faa vore gode Arbeidskræfter til at opdyrke deres Land og til at udføre det Arbeide, som de selv føle sig for gode til; saaledes anvendes i Amerika de indvandrede almindelig som Tjenestefolk, hvad Amerikanerne selv ikke ville nedlade sig til at være. Ret beseet burde vel en større Emigration altid være saarende for Nationalfølelsen; thi det ligger i Sagens Natur, at i det store hele vil den udvandrede komme til at indtage en underordnet Stilling i det fremmede Land i Forhold til dette Lands egne Børn.

Saa vigtigt som dette Udvandringsspørgsmaal er for Landet, er det dog merkeligt, at det aldrig har været grundig undersøgt.

Den Paastand, at vort vidtstrakte Land allerede er overbefolket, maa man vel med Rette imødegaa med den modsatte Paastand, at vor Befolkning er for liden til at udnytte vore Hjælpekilder. Overalt klages saaledes over, at vort Landbrug mangler den tilstrækkelige Arbeidskraft og derved hemmes i sin Udvikling.

Madrid.

Aarsberetning for 1894 dateret 10 December 1895.

Det glædeligste Tegn i Aarets Løb fra kommercielt Synspunkt var, at Landets Pengestilling, takket være hensigtsmæssigere Foranstaltninger til Statsindtægternes Forøgelse, er betydelig forbedret, og det af Aarsager, som ligeledes var egnet til at have en gunstig Indflydelse paa Udviklingen af Handel og Industri. Man søgte nemlig at bevirke denne Forbedring af Finantserne ved en retfærdigere Fordeling af Skatterne, der altid har tyngt haardest paa de nævnte Grene af den nationale Virksomhed. Paa denne

Maade lykkedes det ogsaa at vække Tilliden baade hos Ind- og Udlandet, saa at Statens Papirer steg, og Kursen ved Aarets Slutning gik ned til Pesetas 111 pr. 100 frcs.

Da Landets Udvikling i materiel Henseende staar i nøie Forbindelse med dets Hovednæring, Bjergværksdriften, er det af Interesse at meddele noget nærmere herom.

Den allerede betydelige Kulgrubeindustri synes at tage stedse større Udstrækning, især inden den nordlige Del af Landet, hvor hidtil Asturien er det fornemste Produktionssted. Undersøgelser godtgjør, at Stenkulslejerne i denne Provinds fortsættes sydover i Retning indad Landet, og man har af Formationen af Lejerne i Leon og Castilien fundet, at disse danner et Helt med de første, en Omstændighed, der er af stor Betydning, da den forudsætter Sandsynligheden af store Tilgange. De forekommende Kulsorter er tildels af betydelig Olieholdighed, samt Antracitkul; de første Slags passer særdeles godt som Kokes og Smedekul. De sidste har 36—32 % flygtige brændbare Stoffe, de til Cokes bestemte 26—18 % og Antraciten 18 % og mindre.

Produktionen var i 1894: Asturien 1 Million Tons, Cordoba 295 000, Palencia 155 000, Sevilla 127 000, Ciudad Real 115 000, Genova 44 000, Leon 40 000, ialt 1 776 000 Tons.

Det største Selskab for Kulbrydning er la Sociedad Hullera Espana i Barcelona med Markis de Comillas som Præsident.

Jernmalm. I Provindsen Murcia er Produktionen fremdeles i Nedgang og kan for Aaret anslaaes til ca. 160 000 Ton. I denne Provinds er det vanskeligt nøiagtigt at bestemme Produktionen, dels fordi Grubefeldterne er fordelt paa en stor Mængde Eiere, hvorved ingen Brydning i stor Skala kan finde Sted og Gevinst opstaa, dels fordi Ansættelsen foretages af et Syndikat, dannet af Grubeieere og valgt af dem selv, hvilket har at fastsætte den Skat, som skal erlægges af enhver Grubeieer for siden at indbetale til Staten den omforenede Totalskat. Herunder har Staten tabt Ret til at taxere hver særskilt Grube, hvorfor der ikke kan faaes nøie statistiske Opgaver.

For Zink og Kobber var Forholdet ens i 1893, hvorimod Produktionen af Blymalm er aftaget; den udgjorde ca. 128 000 Tons.

Denne Nedgangen af Bjergværksdriften i Murcia er for Jernmalms Vedkommende kun tilfældig, da der er Grund til at tro, at denne Provinds tilligemed andre Steder i Sydspanien vil komme til at erstatte de næsten udtømte Gruber i Vizcaya ved den stærke Forekomst af denne Malm i visse endnu ubearbejdede Distrikter af betydeligt Omfang. Industrien i Blymalm vil neppe kunne opblomstre paa Grund af de stedse faldende Priser paa Bly.

Hele Produktionen af de vigtigste Malme var i Aaret 1874: Jernmalm $5\frac{1}{2}$ Mill. Tons, Bly 300 000, Kobber- (Huelva) 48 000 og Zinkmalm 20 000 Tons.

De største Arbeider for Jernforædling er foretaget i Provindsen Vizcaya, hvor Selskabet Altos Homos har betydelige Værker, der kan producere 100 000 Tons Jern aarlig; der findes ogsaa de eneste Bessemerværker i Spanien med ca. 3000 Arbeidere. De her fabrikerede Produkter afsættes med Lethed paa det indenlandske Marked, skjønt Beskaffenheden af dets Staal, saavel Siemens Martin som Bessemer ingenlunde kan sammenlignes med

det svenske. Dog har Siemens Martin Pladerne samt de Bjælker af forskjellige Profiler, som anvendes til Bygning af Krigsskibe, bestaaet de foretagne Prøver og fundet sin Anvendelse i den nævnte Industri.

Foruden dette Selskab findes ca. 50 andre til Forædling af Malme, hvoraf de fleste forarbejder Jern, som la Soc. Vizcaya, næst det førnævnte det største i sit Slags inden Landet og som tilvirker pudset Jern, Siemens og Robert Staal samt Koks. Nogle af de andre Selskaber har Anlæg for Tilvirkning af Smedestaal, Jernbanemateriel, alslags Værktøi og Redskaber samt elektriske Tilbehør. I Placencia de las Armas findes et Kanonstøberi, der udøver M. Nordenfelts Patent.

Ogsaa for Udvinning af Kviksølv, Bly og Kobber samt disse Metaller videre Bearbejdelse findes flere Anlæg, men i Almindelighed har den metallurgiske Industri endnu ikke naaet den Betydning, som Landets mineralske Rigdomme forudsætter, idet betydelige Kvantiteter Raavare exporteres for at undergaa sin Forædling udenlands.

Hele Produktionen af de hovedsageligste Metaller var i 1894: Jern 380 000 Tons, Staal 70 000 T., Kviksølv 47 900 Flasker, Bly 159 500 T., Sølv 85 000 Kg., Kobber 75 % 28 000 Tons, Do. 45 % 17 000 T., Zink 5 700 Tons.

Importen af Metaller og Bjergværksprodukter var i 1894: Stenkul og Kokes 1 838 000 Tons, Tjære, Asfalt etc. 29 639 T., urafrineret Lysolie 44 052 T., Jern 36 177 T., Smedejern og Staal 23 121 T., Blik 3 212 T., Tin 936 T., Guld, myntet 3 171 970 Pesetas, Sølv i Barrer 1 935 Kg., myntet 21 696 597 Pesetas, Svovl 5 674 Tons.

Exporten af Malme og Mineraler var i 1894: Jernmalm 4 988 222 Tons. Kobber 539 290 T., Zink 34 238 T., Bly 12 162 T., Mangan 73 195, Antimon 45 T., Stenkul 17 537 T., Jernpyrit 520 128 T., Salt 230 179 T. Af Metaller: Jern 48 749 T., Kobber 75 % 31 656 T., Do. 45 % 35 096 T., Zink 2 680 T., Bly 158 736 T., Kviksølv 869 947 Unzer, Guld 341 Hektogr., Sølv 265 201 Do.

I Bjergværksindustriens Tjeneste staar endnu et stort Antal Udlændinge, men Spanierne er dog i de sidste Aar begyndt at gjøre sig mere gjældende, saaat Forholdet af Antallet af udenlandske Ingeniører aftager hvert Aar.

Den spanske Industri fortsætter i det Hele den paabegyndte Vei og viser en langsom, men stadig Udvikling, samt kan i en og anden Branche ansees for at staa paa samme Standpunkt som i ethvert andet europæisk Industriland.

I 1894 var Importen af følgende Varer af Interesse for de forenede Riger: Ost 1 388 842 Kg. Pelsværk 19 735, Klipfisk og Tørfisk 44 698 276, Træmasse 16 455 225, Glasvarer (Flasker) 4 252 148, Spiger 1 372 789, Trævarer, Planker, Bord etc. 488 426 Kubikmeter, Maskiner og Redskaber 19 746 136 Kg.

Hvormeget af disse Varer der er kommet fra Sverige og Norge er vanskeligt at bestemme, da de Partier, der er kommet fra disse Lande over udenlandske Havne, er optaget som produceret i de Lande, hvor disse ligger.

Til Belysning af Forholdet mellem Import og Export i de sidste Aar hidsættes følgende Tal:

		Import.		Export.
1892	Pesetas	850 530 978	Pesetas	759 503 976.
1893	"	770 745 408	"	709 706 877.
1894	"	804 790 869	"	672 887 317.

Værdien af den direkte Export til de forenede Riger var i 1894: Til Norge Pesetas 718 796 og til Sverige T. 701 027. Den bestod af Frugter, Vin, Olie, Mineraler, Fjær og Salt.

I Madrid udbredes elektrisk Belysning stedse mere, og der findes endel Anlæg, som dermed forsyner de forskellige Dele af Byen. Gadebelysningen sker derimod saagodtsom udelukkende ved Gas, hvorimod det elektriske Lys anvendes til Boliger, Kontorer og industrielle og Forlystelseslokaler.

Erik Walén,
tf.

Fiume.

Aarsberetning dateret 10 Januar 1896.

Af norske Skibe ankom fra fremmede Lande med Ladning 2 dr. 2 928 Ton, og i Ballast 2 dr. 1 753 Ton, ialt 4 dr. 4 681 Ton, hvoraf Dampskibe 3 dr. 3 667 Ton. Bruttofragter Kr. 84 885.

Til fremmede Lande afgik med Ladning 2 Skibe dr. 1 753 Ton og i Ballast 2 dr. 2 928 Ton. Bruttofragter Kr. 23 280.

Et svensk Skib ankom dr. 896 Ton.

Erlagte Konsulatafgifter af norske Skibe Kr. 295,55, svenske Kr. 55.55.

Handelskrisen og slet Kornhøst i Ungarn har begrændset Exporten herfra til Trælast af forskellige Slags, og selv denne har ikke været saa stadig som før.

Skibsarten stagnerede derfor hele Aaret. Forretninger er vanskelige, og ingen nye Foretagender er at notere. Disse Aarsager har ogsaa paavirket de forenede Rigers Skibsfart paa dette Distrikt, der kun bestod af 5 Skibe.

Staten har dog virksomt drevet paa Forbedringen af Fiumes Havn ved Udvidelse af den store Havn og Kaierne; den naar saaledes op i første Rang og er forsynet med alle Forbedringer.

A. F. Luppis.

Melbourne.

Skrivelse dateret 23 Juli 1895.

Man giver sig herved den Ære at meddele, at en ny Toldtarif for Kolonien Victoria er sat under Diskussion i Parlamentet, og at det af de hidtil foretagne Voteringer synes at fremgaa, at man ikke finder de af den nedsatte Toldkomitee foreslaaede Reduktioner tilstrækkelige, men vil foretage betydeligere Forandringer til Handelens Lettelse.

Blandt hidtil vedtagne Forandringer tillader man sig at anføre følgende, hvilke antages at kunne have Betydning for de forenede Rigers Handel og Skibsfart:

Tolden paa Svovelsyre, der tidligere var 5 sh. pr. Cwt., hvilket angivelig modsvarer ca. 120 % af Værdien, er nedsat til 1 sh. pr. Cwt.

Tolden paa almindelige Uldtøier nedsattes fra 40 % af Værdien til 30 %, og skal efter 1ste Januar 1897 kun svares med 25 %.

For visse simplere Sorter Tøier nedsattes Tolden fra 40 % til 15 %.

Tolden paa Lys er foreløbig nedsat fra 2 d pr. lb. til 1½ d, og vil fra 1ste Januar 1897 blive kun 1 d pr. lb.

For Vognaxler skal for de aller simpleste Sorter — „Common dray“ — svares 25 % af Værdien ligesom tidligere. Derimod bliver Tolden for de Sorter, som benævnes

„Common nut“

op til 1½ " Diameter:	1 sh.	pr. Arm,	mod tidligere	3 sh.
over 1½ " "	1 sh. 6 d	—	" "	4 sh. 6 d.

„Mail patent“

op til 1½ " "	2 sh. 6 d	—	" "	4 sh. 6 d.
over 1½ " "	4 sh.	—	" "	7 sh.

Other „patent“,	4 sh.	—	" "	10 sh.
-----------------	-------	---	-----	--------

For Maskinremme af Læder er Tolden reduceret fra 45 % til 35 % af Værdien.

Det skal være sandsynligt, at Trælasttolden ikke vil blive væsentligen forandret.

Disse Nedsættelser gjælde fra den 1ste Januar 1896.

Skrivelse dateret 23 November 1895.

Under ærbødig Henvisning til Konsulatets Skrivelse af den 23de Juli sidstleden giver man sig den Ære at meddele, at Kolonien Victoria's Parlament efter flere Maaneders Debat endelig har vedtaget en ny Toldtarif, som vil træde i Kraft den 1ste Januar 1896. Da man har bragt i Erfaring, at det endnu vil komme til at tage adskillig Tid før nogen officiël

Udgave af denne Toldtarif vil foreligge, tillader man sig at med Dagens Bogpost oversende til det Kongelige Departement et Exemplar af en ved Redaktionen for „The Australasian Trade Review“ besørget Udgave, hvilken ansees absolut korrekt.

Ved Sammenligning med de nugældende Toldsatser vil man finde, at Tarifen gennemgaaende er bleven modificeret i frihandelsvenlig Retning. Af Forandringer, som antages at kunne have Betydning for de forenede Rigers Handel og Skibsfart, kan ved Siden af dem, som ere anførte i Konsulatets ovennævnte Skrivelse, endvidere nævnes følgende:

Agerdyrkningsredskaber (forsaavidt de ei indgaa toldfrit) 15 % af Værdien — hidindtil 25 %.

Snedkerivarer (med visse Undtagelser) 25 % af Værdien — hidindtil 35 %.

Spiritus, af Styrke „proof“ eller derunder, samt Likører 12 sh. pr. Gallon — hidindtil 15 sh.

Tolden paa Oregon Trælast, — som hidindtil har været respektive 5 sh., 2 sh. 6 d, og 1 sh. 6 d pr. 100 superficial Fod, eftersom Virket er af Dimensioner A) under $7 \times 2\frac{1}{2}$ Tomme B) fra $7 \times 2\frac{1}{2}$ Tomme op til 12×6 Tommer, C) 12×6 Tommer eller derover, — er nu nedsat til respektive for A) 4 sh., B) 2 sh. og C) toldfrit — men da nævnte Træsart kun for en ringe Del finder samme Anvendelse som vor Furu og Gran, antages denne Forandring ikke at ville i nogen mærkbar Grad formindske Trælastporten fra de forenede Riger.

I n d h o l d: Antwerpen S. 1. — Fiume S. 10. — Hamburg S. 2. — Madrid S. 7. — Melbourne S. 11.

Beretninger om Handel og Skibsfart.

Uddrag af Aarsberetninger fra de forenede Rigers Konsuler
for 1895 m. M.,

No. 2. udgivet ved Departementet for det Indre.

1896.

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

Opgaver over Isimport til Nantes, Leith og Amsterdam.

Nantes.

Skrivelse dateret 12 Januar 1896.

I Henhold til Departementets Meddelelse af 6 November 1893 har jeg den Ære at oversende Opgave over Isindførselen fra Norge til forskellige Havne i Nantes Konsulatdistrikt i Aarene 1894 og 1895. Opgaverne viser en betydelig Nedgang i Indførselen, der nu i Bretagne er bleven ganske ubetydelig. Dette grundes i de samme Aarsager, som nævnes i min foregaaende Rapport af Januar 1895, nemlig 1) Sidste strenge Vinter, der tillod at skaffe betydeligt Forraad af Naturis paa Stedet. Skjøndt denne Grund var tilfældig, maa den dog tages med i Beregningen, da flere paafølgende Aars Erfaring synes at betegne en Forandring i Frankriges Klima bestaaende i en lavere Vintertemperatur. 2) Den store Fabrik for Kunstis i Quimper, der for Tiden er i fuld Gang og forsyner vore Fiskerhavne til Priser, som det maa blive meget vanskeligt at konkurrere med for de norske Exportører. Flere andre Fabriker er ogsaa i Gang i Bretagne.

Man beregner Fabrikationsprisen for kunstig Is til ca. 9 francs pr. Tonne. Denne Is erholdes nu gjennemsigtig efterat man har fundet paa at sætte Vandet i Bevægelse under Frysningen for at drive Luften ud deraf. Hvad der gjør den mindre god er, at den smelter hurtigere end den naturlige Is, og dette forklarer, at man endnu henter fra Norge endel Ladninger af Is, hvormed man blander den kunstige Is for at forlænge dens Modstandskraft.

La Compagnie Générale Transatlantique vedbliver at forsyne sig med norsk Is til Brug for Passagerer paa dens Paketbaade; det er til dette Brug at St. Nazaire aarlig erholder 2—3 smaa Ladninger.

Maaned.	Skibe ialt.	Norsk Flag.	Fremmed Flag.	Nationalitet.	Ton.	Havne for Indførsel af Is.
						1894. Bestemmelseshavne.
Februar	1	1	-	—	271	Saint Nazaire.
Marts	3	-	3	dansk	515	Concarneau, Audierne, St. Malo.
April	1	-	1	dansk	196	Douarnenez.
Juni	1	1	-	—	280	Lorient.
August	1	1	-	—	203	Saint Nazaire.
September . . .	2	-	2	dansk	355	Douarnenez, Concarneau.
Oktober	1	1	-	—	350	Lorient.
December . . .	1	1	-	—	264	Saint Nazaire.
	11	5	6	dansk	2 434	
						1895.
April	1	1	-	—	180	Andierne.
Mai	1	-	1	dansk	128	Saint Malo.
Juni	1	1	-	—	183	Concarneau.
Juli	1	1	-	—	203	Saint Nazaire.
August	1	1	-	—	180	Lorient.
September . . .	1	-	1	dansk	150	Concarneau.
Oktober	1	1	-	—	190	Saint Nazaire.
November . . .	1	-	1	dansk	150	Concarneau.
	8	5	3	dansk	1 364	

Leith.

Skrivelse 9 Januar 1896.

Opgave over Isimporten til Scotland fra Norge i Aarene 1894 og 1895.

	Januar.		Februar.		Marts.	
	1894. Tons.	1895. Tons.	1894. Tons.	1895. Tons.	1894. Tons.	1895. Tons.
Leith . .	370	-	-	398	620	-
Aberdeen .	-	-	-	-	-	-
Dundee . .	-	143	-	-	-	-
Glasgow . . .	388	-	522	-	495	-
Montrose . .	-	-	-	-	199	-
Peterhead . .	-	-	-	-	-	-
Lerwick	-	-	-	-	-	-
Summa	758	143	522	398	714	-

	April.		Mai.		Juni.	
	1894. Tons.	1895. Tons.	1894. Tons.	1895. Tons.	1894. Tons.	1895. Tons.
Leith	210	425	-	200	680	890
Aberdeen	-	-	260	279	614	521
Dundee	190	181	328	-	-	-
Glasgow	2 202	1 396	1 081	-	500	3 323
Montrose	-	-	215	-	-	100
Peterhead	-	-	60	-	-	-
Lerwick	-	-	-	70	-	-
Summa	2 602	2 002	1 944	549	1 794	4 834

	Juli.		August.		September.	
	1894. Tons.	1895. Tons.	1894. Tons.	1895. Tons.	1894. Tons.	1895. Tons.
Leith	750	520	920	240	250	880
Aberdeen	648	878	1 505	803	1 033	806
Dundee	151	245	288	166	178	388
Glasgow	1 700	1 415	2 330	2 526	2 943	1 490
Montrose	-	-	-	196	350	-
Peterhead	-	-	-	-	-	-
Lerwick	-	-	-	-	-	-
Summa	2 249	3 058	5 043	3 931	4 754	3 564

	Oktober.		November.		December.		Sum.	
	1894. Tons.	1895. Tons.	1894. Tons.	1895. Tons.	1894. Tons.	1895. Tons.	1894. Tons.	1895. Tons.
Leith	520	450	330	135	-	440	4 650	4 578
Aberdeen	-	399	590	-	320	-	4 970	3 686
Dundee	-	-	-	-	-	275	1 135	1 398
Glasgow	1 075	1 239	650	1 030	490	550	14 376	12 969
Montrose	-	-	-	156	-	-	764	452
Peterhead	64	-	-	61	-	-	124	61
Lerwick	-	-	-	200	-	-	-	270
Summa	1 659	2 088	1 570	1 582	810	1 265	26 019	23 414

Amsterdam.

Skrivelse 9 Januar 1896.

Isimporten til Nederlandene i 1894 og 1895.

	1 8 9 4.		1 8 9 5.	
	Antal Lad- ninger.	Ladningernes samlede Vægt i Tons.	Antal Lad- ninger.	Ladningernes samlede Vægt i Tons.
Marts	1	473	1	418
April	1	383	-	-
Mai	1	310	-	-
Juni	2	793	1	218
Juli	-	-	2	586
August	4	1 359	3	1 320
September	-	-	2	790
Oktober	1	300	3	1 086
November	-	-	2	1 006
December	2	1 041	-	-
Ialt	12	4 659	14	5 424

Madrid.

Skrivelse fra Legationen dateret 29 Januar 1896.

Under ærbødigst Henviisning til det Kgl. Departements Skrivelse af 13 Mai sidstl. tillader jeg mig at meddele, at ved det af det Kgl. Indredepartement i 1893 offentliggjorte „Uddrag af Toldbestemmelser m. m. for Spanien med tilliggende Øer, Cuba og Philipinerne“¹⁾ ingen Forandring er foretagen fra hvad Toldordonnantserne for Cuba og Philipinerne angaar. Imidlertid turde det for hvad Cuba angaar være tjenligst at medtage den i vedlagte Bilag oversatte Artikel 41. Hvad Toldordonnantserne for Halvøen og tilliggende Øer angaar, har en saa gennemgaaende Omredaktion af de tidligere Bestemmelser og Indtagelse af saamange nye Bestemmelser fundet Sted, at en ny Oversættelse er bleven nødvendig, som jeg herved har den Ære at vedlægge.

Da de fleste Mulktforelæg har sin Grund i Skibskapteinernes Uvidenhed om, at viseret Manifest forlanges paa Cuba ogsaa for Skib i Ballast, turde det maaske være hensigtsmæssigt særskilt at henlede Rederes og Skibskapteiners Opmærksomhed herpaa under Fremholdelse af, at saadant Manifest altid er nødvendigt for Fart paa Cuba, selv om spanske Konsulat-tjenestemænd af Uvidenhed om Toldordonnantserne skulde forsikre dem om det Modsatte.

¹⁾ Aarsberetningen for 1893, Hefte 23, pag. 913.

Tillæg til Cubas Toldordonantser.

Artikel 41. Skibskapteinerne kunne lade sine Manifester legalisere af den lokale eller administrative Myndighed paa Afgangsstedet i det i Art. 40 omhandlede Tilfælde, men kun naar Consulaterne befinde sig i en Afstand af mere end 30 Kilometer. Er derimod Afstanden mindre, forpligtes Kapteinerne til at lade sine Manifester visere af de nærmeste Consuler eller Viceconsuler.

Toldordonnantserne for Halvøen og tilliggende Øer.

Artikel 59. Enhver Fører af Skib, ladet med Varer og kommende fra Udlandet, hvad enten det fører sin Ladning i Transit eller for Oplag, Omskibning eller øieblikkeligt Forbrug, skal, saasnart Skibet løber ind i Farvand, som underligger spansk Jurisdiktion, have opsat og undertegnet et Manifest, der indbefatter hele den Ladning, mindre Stykgods og Kommissionsgenstande, Fartøiet medbringer.

Førere af Skibe i Ballast, ligeledes kommende fra Udlandet, ere ogsaa forpligtede til at have opsat og undertegnet nævnte Dokument paa samme Maade ved Skibets Indløb i spansk Farvand.

Manifestet for Skibe med Last skal være viseret af den spanske Consul i Afgangshavnen, om saadan findes paa Stedet, eller af Lokaløvrigheden, Toldadministrationen eller ogsaa en anden venskabelig Nations Consul, i Tilfælde af at ingen spansk Consul findes paa Afgangsstedet.

Ved Consul forstaaes i Henseende til Ordonnantsernes Anvendelse Consulen, Viceconsulen eller den consulære Agent.

Fra Nødvendigheden af Consulats-Visa undtages Manifeste for Skibe i Ballast saavel som saadanne Skibe, der føre Varer, hvis Indførselsafgifter ikke overstige 50 Pesetas for hvert 1 000 Kilogr., forudsat at Skibet ikke indehar andre Varer, for hvilke nævnte Dokument fordres.

Kornvarer af alle Slags og deres Melprodukter behøve Consulats-Visa i Manifestet.

De udenlandske Varer, der nyde temporær Toldfrihed, og de indenlandske, som tilbagesendes eller gjenindføres til Spanien, underkastes den almindelige Regel, saaledes at de Manifeste, i hvilke de optages, skulle viseres eller ikke, alt eftersom Tolden for de førstes Vedkommende eller Tolden paa samme Slags Varer af udenlandsk Oprindelse for de sidstes Vedkommende overstiger en Sats af 50 Pesetas pr. Ton eller ikke.

De Kapteiner, der føre Dampskibe, som berøre spanske Havne alene for at modtage Ladning og Passagerer, kunne erstatte Manifestet med en Ladningsfortegnelse — el sobordo de la carga —, ledsaget af de numererede Konossementer, forudsat at nævnte „Sobordo“ er viseret af Consulen og Konossementerne forsynede med Stempel og Løbenummer af samme Funktionær. I saadanne Tilfælde skal Toldcontroløren udfærdige et Certifikat med Angivelse af Datum for Skibets Ankomst, dets Navn og Nationalitet, Afgangshavn, Capteinens Navn samt den Omstændighed, at Føreren kun har forevist et „Sobordo“ og Konossementer, paa Grund af at Fartøiet alene er kommet i Transit og ikke har udført anden Operation end Modtagelsen af Varer og Passagerer, eller ingen Operation har udført.

Nævnte Certifikat, viseret af Administratoren, erstatter Manifestet, forsaavidt angaar de reglementære Forpligtelser.

Capteinen for Fartøi, kommende fra spanske Frihavne, skal medbringe et af Oprindelsesstedets Registreringsbureau — la Intervencion del Registro — viseret Manifest, naar det fører Varer, som ikke er underkastede de i Art. 227, § 2 fastsatte Bestemmelser for Kystfart.

Naar et Skib har berørt forskellige fremmede Havne, kan Capteinen, efter Godtykke, enten redigere og lade visere hele Ladningens Manifest i den sidste Havn, han besøger, og hvorfra han tiltræder Reisen til Spanien, eller bringe Manifest fra alle Havne, hvor han maatte have taget Ladning. I sidste Fald anbringe Consulerne i det Manifest, de visere, saavel som i det for den umiddelbart forudgaaende Havn gjældende Manifest en Anmærkning, der sætter begge Dokumenter i indbyrdes Forbindelse, for at forebygge, at intet Manifest unddrages fra at blive præsenteret.

Artikel 61. Om et Krigsfartøi medbringer Varer, skal dets Regnskabsfører være forpligtet til at forevise Manifest for samme med Befalhaverens Paategning under Iagttagelsen af de i disse Ordonnantser foreskrevne Formaliteter.

Artikel 62. Manifestet tjener som Basis for hele den Dokumentation, som vedkommer Importen, og maa nødvendigvis angive:

1. Skibets Klasse og Navn, dets Drægtighed, Nationalitet, Matrikel, Besættningens Antal saavel som Capteinens og Skibsconsignatærens Navne og den Havn eller de Havne, hvorfra Skibet kommer.
2. Den Havn eller de Havne, hvorhen Varerne er bestemte.
3. Løbenummer for det Konossement eller de Konossementer, som vedkomme hvert Parti og hvert Bestemmelsessted.
4. Nummer, Klasse, Mærker, Numerering og Bruttovægt for alle de Kollis, Skibet fører inden Borde, deri indbefattet mindre Stykgods og Besættningens Kommissionsgjenstande, fremdeles Varernes Klasse og Art samt Afsenderens og Konsignatærernes Navne eller udtrykkeligt Angivende af, at Skibet kommer for Ordre; alt med separat Angivelse for hver enkelt af Destinationshavnene. Kolliernes Nummer og Vægt udtrykkes med Bogstav og Tal.

Betegnelsen „Varer“ eller andre Udtryk med samme ubestemte Betydning tilstedes aldrig.

Tobakken opføres i Manifestet under denne Betegnelse og Colonialvarerne med sine specielle Navne (Sukker, Kakao, Kaffe, Kanel, Kryderne, Peber og The).

Saaledes opføres ogsaa spundue og vævede Varer samt Possementmagerarbejde med sin særskilte Betegnelse.

Ligeledes med sin specielle Betegnelse: Hampelærred, Jute og deslige Spindestofte.

Petroleum med Angivende af raa eller rensat Vare.

Hvad angaar Sprit, Alcohol og spirituøse Drikke, da skal Kolliernes Antal saavel som deres Vægt og Kvantitet i Litres angives.

Los cargamentos á granel¹⁾ opregnes pr. Stykke eller efter Vægt eller Maal alt efter Maaden, hvorpaa de Varer, som danne Ladningen, ere tarifferede i Tariffen, uden Nødvendighed for at udtrykke Vægten, naar Varerne ikke ere tarifferede efter Vægt.

¹⁾ Ladning af ikke-emballerede Varer, saasom: Træ, Klipfisk i Bundter og Stykker, Jern o. l.

Ladninger af Trævarer i Partier anføres alene med det Stykkeantal, de indeholde.

Den Vægt, som anføres i Manifesterne skal med Hensyn til mercancias á granel (ikke-emballerede Varer) være Basis for Behandlingen.

De Collis, som indeholde spundne eller vævede Varer, Possementmager-varer, Tobak, Sukker, Kakao, Kaffe, Kanel, Peber, The eller Kryddernellike deklarerer i Manifestet separat, uden at indtages under Eet med andre Collis, som maatte indeholde forskellige Slags Varer, selv om de sendes til samme Person.

Om et og samme Colli maatte indeholde forskellige Varer samt en eller anden af de i foregaaende Paragraf nævnte Gjenstande, bliver disse sidstes Classe og Vægt detailleret at specificere.

Explosive og letfængelige Varer eller saadanne, hvis Haandtering er forbunden med Fare, skulle anføres med deres særegne Navn, for at Toldstyrelsen skal kunne tage de nødvendige Forholdsregler, Forsigtigheden maatte tilraade, saa at Losning og Toldbehandling kan ske uden Risiko og under Capteinerernes eventuelle Ansvar, i Tilfælde af at denne Forordning ikke efterkommes.

Ved Manifesternes Slutning skal anføres:

1. Det Antal Passagerer og Bagage-Collis, som Skibet fører, det vil sige: det totale Antal for hver Destinationshavn, eller ogsaa Bemærkning om, at det ingen medbringer.
2. Kvantiteten (udtrykt i Vægt) af de Jern-Lingotter, det fører som Ballast, eller Anmærkning om, at det ikke fører dem, — og
3. Kvantiteten saavelsom Arten af de Skibsfornødenheder, som findes ombord, og de Vaaben, som Skibet maatte have for sin Betjening og sit Forsvar.

Som Skibsfornødenheder betragtes efternævnte Effekter: Ankre, Kjettinger, Bemastning, Planker, Takkelage og Reserveseil, Tjære, Beg, Malervarer, Fedtstoff, Talg og Vandfade, Hamp og Stry, Vinpiber og tomme Sække, bestemte til at rumme Varer ombord, samt alle saadanne Gjenstande, som Toldadministratorerne anse som medgaaende til Skibsbrug og i Kvanta, der staa i Forhold til den Tonnage og de Brugsøiemed, for hvilke de ere bestemte.

Art. 63. Manifesterne for Postdampskibe af hvilkensomhelst Nationalitet, som, foruden Postbefordring og Ladning for Halvøens Havne, føre fremmede Varer i Transit, skulle være affattede paa Spansk og omfatte følgende Gjenstande:

1. den for spanske Havne bestemte Ladning med hele den i foregaaende Artikel forlangte Classifikation;
2. den Tobak, som føres i Transit med Anførsel af de i Art. 178 detaljerede Omstændigheder.
3. Colonialvarer, Juvelerarbejder og vævede Stoffe — ligeledes i Transit — skulle opføres i separate Grupper for hver især af disse Varer.
4. De øvrige anføres samlede, det vil sige: i Grupper for hver Destinationshavn med nøiagtigt Angivende af Colliernes Antal og totale Vægt.

Denne Indrømmelse kommer dog ikke til Auvendelse for de omhandlede Skibes Vedkommende fra det Øieblik, de ophøre at udføre Posttjenesten.

Capteinerne skulle, saa ofte Toldadministrationen forlanger det, forevise los sobordos og Connossementerne for den Ladning, som Fartøjerne føre.

Art. 64. Alle Manifestets Partier skulle deklareres med deres Eieres eller Consignatærs Navn. Naar Connossementet er udfærdiget til Ordre, skal dette udtrykkes i Manifestet, idet den bliver at anse som Consignatær, som i Kraft af det sidste Endossement fremstiller sig med Connossementet.

Om Ingen maatte fremstille sig inden de fireogtyve Timer, som paafølge Manifestets Godkendelse, kundgjøres saadant ved offentlig Bekjendtgjørelse under Medgivende af en Frist af firtiotte Timer for at reklamere Consignationen. Om nævnte Frist udløber uden stedfunden Reklamation, forholdes paa den i Art. 94 anførte Maade.

Det tillades ikke at consignere til Ordre nogensomhelst Colli med vævede Tøier, og, om saa sker og nogen Consignatær ikke fremstiller sig, er Skibets Captein at anse som saadan.

Art. 65. Consulerne skulle under Ansvar drage Omsorg for, at de Manifeste, der forelægges dem til Visering, i Affattelsen er overensstemmende med, hvad ovenfor bestemmes, og ikke bemyndige Manifesternes Visering, saafremt Colliernes Nummer, Classe, Mærker, Numerering og Bruttovægt ikke nøiagtigt er angivet, eller naar de Collis, som indeholde spundne eller vævede Varer, Possementmagerarbeide, Tobak, Sukker, Kakao, Kaffe, Kanel, Kryddernellike, Peber eller The, ere slaade sammen med andre Collis. Ligeledes skal enhver Ændring eller Rettelse, som maatte være foretagen i nævnte Dokumenter, for at medføre Gyldighed, være godkjendt ved en med Consulens Legalisation og Segl forsynet Anmærkning, og Consulerne skulle desuden ubrugeliggjøre de aabne Linier samt foliere og stemple alle Sider med Forpligtelse til at underrette Toldstyrelsen om Manifesternes Visering samme Dag, som denne sker.

Som annulleret og ugyldig betragtes enhver mellem Linierne anbragt Note, Tilføielse eller Rettelse, der ikke er bleven bekræftet af Consulen. Naar derfor et Manifest forevises med Rettelser, uden at disse ere erklærede gyldige af Consulen, har Administratorerne for de større Toldsteder at henvende sig til det respektive Consulat for at erholde Underrettelse om, hvorvidt Ærindringen er skeet før Viseringen og af Forsømmelse ikke er bleven erklæret gyldig, eller efter Manifestets Visering, for at i sidste Fald de Forføininger, som maatte ansees tilbørlige, kunne træffes mod rette Ansvarshavende. Forekommer saadant ved et underordnet Toldsted, skal sammes Administrator bringe Sagen til Provinsens Hovedtoldkontors Kundskab med det ovenfor nævnte Øiemed.

Ved Manifesternes Visering skulle Consulerne sammenholde dem med Texten i Connossementerne, i „el Sobordo“ og de øvrige Befragtningen vedkommende Papirer og især med Indholdet af den officielle, ved de udenlandske Toldboder udfærdigede Udgangs-Dokumentation. Skulde der ved denne Undersøgelse forefindes Afvigelser eller Mangel paa Overensstemmelse mellem Manifestet og de nævnte Dokumenter, skulle Consulerne uopholdeligt rapportere det til Generaltoldstyrelsen.

Art. 66. Skibsrederne, Afladerne eller Consignatærene kunne anholde om Berigtigelsen af hvilkensomhelst Feil, det viserede Manifest maatte indeholde, som Capteinen medbringer, ved skriftlig Henvendelse til Toldadministratoren paa Destinationspladsen eller til Consulen, som viserede Dokumentet, eller ogsaa til Generaldirektionen, idet man med fornøden Tydelighed paapeger Feilen og forklarer, hvorledes den i berigtiget Form bør forstaaes. Til den Ende skal i Andragendet anføres de Collis, Nummer og Slags, hvortil Berigtigelsen sigter, saavelsom deres Bruttovægt samt den Vares Classe, de indeholde.

Administratorene skulle indsende deslige Andragender til Direktionen med første mulige Post efter Andragendets Modtagelsen med Angivelse af Klokkeslettet, da det indbragtes, og Oplysning om, hvorvidt Skibet var ankommet eller ikke til Havnen før nævnte Klokkeslet.

Consulerne kunne ad telegraphisk Vei rette disse Meddelelser til Toldadministratorene, som isaafald give Direktionen officiel Underretning derom under Vedlæggelse af det Originaltelegram, de have modtaget.

Om Berigtigelse maa anholdes, før Fartøiet ankommer til Varens spanske Destinationshavn undtagen i saadanne Tilfælde, som referere sig til et Partis eller til Colliers Indbefattelse i eller Udelukkelse fra Manifestet, hvilke Berigtigelser under enhver Omstændighed maa meddeles for at kunne godkjendes, før Skibet kommer til nogensomhelst spansk Havn. Direktionen kan tilstede eller ikke tilstede den anholdte Berigtigelse.

Art. 67. Ved Manifestets Overlevering skal Capteinen tillige forevise:

1. En Navnefortegnelse over de Passagerer, Skibet fører for samme Havn, og som i den skulle debarkere, med Angivelse af det Antal Bagagecollis, som tilhører hver især. Dette Dokument skal viseres af Sanitetsbetjeningen, og Capteinen fritages ikke fra at præsentere det, selv om dets Indhold er negativt;
2. en Fortegnelse over Provianten ombord med specificeret Kvantitet og Classe.

Følgende Varer betragtes som Skibsproviant:

Olie, Sprit, Ris, Sukker, Lys, Kaffe, Kul, ferskt saavelsom saltet Kjød, Øl, Chokolade, Næringsmidler i Conserver, nedsyltede Frugter, Kjex, Korn, Mel, Æg, tørre Grøntsager, Likører, Smør, Brød, Poteter, Gryn for Suppe, Fisk, levende Kvæg og Fugl for Føde, Salt, Cider, Tobak, The, Vin, Edike og andre Stoffe, tjenlige som Spise- og Drikkevarer eller som Brændemateriale.

Art. 68. Naar Toldstedets Administrator modtager Manifestet, skal han som dettes Fortsættelse paategne Ordet admitido (godkjendt) med samtidig Angivelse af Datum og Klokkeslet, hvorefter han oversender samme til Revisionsbureauet, som numererer og indregistrerer samt sammenholder det med Connossementerne.

I Løbet af fire og tyve Timer, at regne fra det Klokkeslet, da Originalmanifestet godkjendtes, skal Capteinen — han være Damp- eller Seilskibsfører — præsentere en Copie af hint Dokument, om Fartøiet ikke fører Ladning for anden Havn, eller, om det fører saadan, præsentere en Generalcopie af Manifestet og en anden partiel for den respektive Havn.

Den Copie eller de Copier, som alt efter Omstændighederne fremlægges, skulle omhyggeligt sammenholdes med Originalen. Controlleringsordren autoriseres af Toldbodens Revisor, som har at anføre i samme, om Originalen er viseret af Consulen eller ikke.

I Tilfælde af at Fartøjerne føre Ladning for anden Havn eller for andre Havne paa Halvøen, skal Generalcopien habiliteres som manifest de ruta (Routemanifest), hvorefter den, forsynet med de fornødne Contrasingaturer, Controlpaategning, Visa og Anførsel af Losningens Resultat, i sin Tid tilbagegives Capteinen, for at han kan fortsætte sin Reise. I de mellemliggende Havne skal el manifest de ruta forevises og to partielle Copier af den for disse Havne bestemte Ladning, idet Route-Manifestet

viseres med den betræffende Losningspaategning og tilbagegives Capteinen; og i den sidste Havn, for hvilken Varer fra Udlandet føres, og hvis Toldbod derfor har at inddrage det nævnte Route-Manifest, skal alene en partiel Copie fremlægges.

I Manifesternes Copier skal, hvis saadant maatte ansees nødvendigt, Anførsel kunne ske om alt, hvad som maatte være glemt i Originalen, dog uden i mindste Maade at ændre dennes Text i Henseende til Colliernes Antal, Varernes Art, Vægt og Consignation, som allerede er opført i nævnte Original.

Consignatøren i den første Havn for det Fartøi, som fører Varer fra Udlandet for anden Havn eller andre Havne paa Halvøen, contraherer Forpligtelse til at svare for nævnte Ladnings Aflevering i de respektive Havne, indtil Route-Manifestet fuldbyrdes og annulleres, selv om Skibet samtidig gjør Kystfartsforretninger (comercio de cabotaje) saaledes, at om det paany berører udenlandske Havne med den Ladning, det maatte indehave for andre Havne i Spanien, og gaar udenfor de i Route-Manifestet betegnede Anløbssteder, bliver nævnte Tour at anse som ny Expedition, der behandles overensstemmende med disse Ordonnansers almindelige Forskrifter.

Imidlertid betragtes ikke som ny Reise fra Udlandet det Anløb, som et Fartøi maatte gjøre i Tanger, i Gibraltar eller i Havnene paa den portugisiske Kyst, saalænge Fartøiet ikke afviger fra den i Route-Manifestet med Hensyn til dets progressive Anløben af de spanske Havne antydede normale Route.

Den omhandlede, af Consignatøren i den første Havn underskrevne Forpligtelse ophæves, saasuart som Toldboden i den Havn, hvor Import-expeditionen ophører, har underrettet den oprindelige Toldbod om, at Route-Manifestet er modtaget og afsluttet i den foreskrevne Form.

Denne Underretning skal oversendes med største Regelmæssighed og Hurtighed.

Art. 69. Originalmanifesterne skulle være affattede paa Spansk, Fransk, Engelsk eller i den Nations Sprog, Skibet tilhører, og kunne være skrevne paa almindeligt Papir eller paa det officielle, stemplede, trykte Papir, som Toldboderne give for Copierne, og som kan anvendes for Originalen, efter at Ordet copia er strøget.

Naar de ikke ere affattede paa Spansk, godkjendes de af Administratoren, forsynes med Toldbodens Segl og udleveres derefter til Skibets Consignatør for at oversættes for Capteinens Regning. Originalen saavel som Oversættelsen skulle tilbageleveres til Toldboden inden Udløbet af høist fireogtyve Timer.

Oversættelsen kan autoriseres alene af de edsvorne Tolke, Skibsmægler-Tolkene og Consulerne for de Nationer, med hvilke bestaar Overenskomster, der bestemme, at Oversættelser af Dokumenter, gjorte af nævnte Agenter, skulle have Retskraft og Gyldighed.

Art. 70. Munition og Levnetsmidler ombord i Skibe, som komme fra Udlandet med Ladning eller Ballast, skulle være under Toldbodens Opsyn, saalænge Fartøiet ligger i Havn for at forebygge, at de losses eller overføres i andet Fartøi. Imidlertid skulle Toldbodernes Administratorer, naarsomhelst de maatte finde saadant hensigtspassende, kunne affordre Skibscapteinerne Legitimering for Anvendelsen eller Forbruget ombord af den

Munition og de Levnetsmidler, som i Manifestet anføres, med Krav paa Erlæggelse af den modsvarende Told for de Kvanta af disse og hine Forraad, som efter Billighed maatte vise sig ikke at være forbrugte ombord.

Saa ofte, som der anholdes om den totale eller delvise Losning og Expedition af Munition eller Levnetsmidler, vil dette blive indrømmet, idet den respektive Deklaration godkjendes med Hensyn til det Manifest eller den Fortegnelse, hvori, alt efter Omstændighederne, Sagerne findes opførte.

Naar der ombord føres som Munition og Levnetsmidler Gjenstande, der egentlig ikke kunne betragtes som saadanne, skulle de ansees som ikke opførte i Manifestet, selv om de sees indbefattede i den respektive Fortegnelse eller Liste, og hjemfalde til den for Tilfældet passende Behandling efter Straffeloven.

Om Toldbodadministratorerne skulde forstaa, at Mængden af de som Munition eller som Levnetsmidler deklarerede Gjenstande er overdreven i Forhold til Fartøiets Classe, Betingelser og Betjening, kunne de forordne, at det overskridende Kvantum bliver at opbevare i Kahytter eller forseglede Lukafer og Seglet først at aftage i det Øieblik, da Fartøiet skal forlade Havnen.

Til bedre Efterkommelse af denne Forskrift, hvad Tobak angaar, blive følgende Regler at iagttage:

1. Det er tilladt Capteinen og hver især af Mandskaberne at føre for sit Forbrug ombord indtil tre Kilogram forarbejdet Tobak af hvilken-somhelst Classe. Ligeledes skal Skibet, om det fører Passagerer, ogsaa kunne medbringe som Skibsforbrug indtil to Kilogram for hver enkelt, under Optagelsen af det totale Kvantum i den respektive Liste. Imidlertid kunne Toldbodadministratorerne gjøre Brug af den i foregaaende Artikel medgivne Ret med Hensyn til den Del af Forraadet, som maatte ansees overdreven i Forhold til Skibets Tidsophold i Havnen. I Tilfælde af at Capteinen fører Tobak, hvis Mængde overstiger det ovenfor som Maximal-Provision fastsatte Kvantum, kan han ikke opføre Provisionen som saadan i Manifestet, men maa indtage den under Consulats-Visaen og som Transitgoods under Iagttagelse af alle de Betingelser og Forskrifter, som disse Ordonnantiers Art. 178 bestemmer; i modsat Fald bliver han idømt den i § 2, Tilfælde 11 af Art. 304 fastsatte Straf.
3. Ved Fartøiernes Afgang til Udlandet fra den Havn, hvor Indførsels-expeditionen slutter, skal Toldkammeret forvisse sig om, at der ombord af Tobak ikke findes mere end det passende Kvantum eller, i modsat Fald, gjøre det i § 3, 11te Tilfælde af Art. 304 omhandlede Ansvar gjældende mod Capteinen. Om Fartøiet skulde afgaa til anden spansk Havn, skal et Certifikat udfærdiges, som constaterer det tiloversblevne Forraad af Tobak. Dette Dokument overleveres til Capteinen med Consignatærens Forpligtelse til ved et af Toldboden i den Havn, hvorfra Fartøiet begynder sin nye Reise til Udlandet, udstedt Certifikat at bekræfte Tobaksforraadet ombord. Saafremt nævnte Dokument ikke præsenteres inden en rimelig Frist, blive de, overensstemmende med Tariffen for Tobakker, modsvarende Toldafgifter at opkræve.

Art. 71. Toldbodens Administrator skal til enhver Tid kunne undersøge Lasterummet, og, om han maatte finde det tjenligt, forsegle Skibslugerne, Lukaernes Skille vægge og øvrige aflukkede Rum i Skibet, indtil

Losningsoperationerne begynde. Denne Undersøgelsesvisit gentages saa hyppigt, som det ansees nødvendigt, og Retten til at foretage Undersøgelsen kan overdrages en Funktionær ved Toldboden eller Havnens Sectionschef eller Chefen for los carabineros (Toldsoldaterne).

Før eller efter Visiten skal Administratoren kunne undersøge „el Sobordo“, Connossementerne, Skibsjournalen og Folkerullen.

Om Fartøjet er udenlandsk, skal Consulen for den Nation, det tilhører, aviseres med Fastsættelse af det Klokkeslet, da Visitten bør gjøres. Gaar imidlertid Tiden udover det fastsatte Klokkeslet, uden at nævnte Embedsmand har indfundet sig, skal Undersøgelsen ske, idet man konstaterer Consulens Fravær ved en Anmærkning, som vedføies Manifestet.

Art. 72. Som Capteinens Bopæl er i Henseende til Befølgelsen af disse Ordonnanser Skibsconsignatærens Bolig at anse, eller i dennes Mangel det Sted, hvor Consulen for den Nation bor, som Skibet tilhører, og i Mangel af begge — selve Skibet.

De officielle Skrivelser og Meddelelser, som Toldboden retter til Capteinen, og som, alt efter Omstændighederne, udleveres i Consignatærens Bolig, i Consulatet eller ombord, skulle for alle legale Følger betragtes som overleverede til Capteinen personlig.

Consulat-Afgifter.

Forretningernes og Dokumenternes Art. Handlinger angaaende Skibsfarten og Handelen.

	1ste Colonne Pts. Cts.		2den Colonne Pts. Cts.	
Artikel 1. For Klareringen til spansk Havn for ethvert nationalt eller fremmed Skib, som afgaar med Passagerer eller Ladning, omfattende følgende Dokumenter: Vo Bo (Visto Bueno) i Ladningens Manifest eller Sobordo; Indgangsmanifest, hvor saadant kræves; Vo Bo i Passagerfortegnelsen; Sundhedspatent, Andragende om samme og dets Legalisation; Legalisation af Skibsrullen for nationale Skibes Vedkommende og Folkelisten for fremmedes — om Skibet maaler indtil 150 Tons netto.	15.		25.	
fra 151 til 1 000 pr. Ton	0.	10	0.	15
fra 1 001 og mere	125.		175.	

Skibene har i den første Havn, hvor de modtage Ladning eller Passagerer, at betale det totale Expeditionsgebyr. Om de anløbe andre fremmede Havne før Ankomsten til den spanske Destinationshavn og modtage Ladning eller Passagerer for Spanien, erlægges for deres Klarering i hver af omhandlede Anløbshavne Halvparten af førnævnte Afgifter.

Naar en Skibskaptein anløber flere fremmede Havne, indtagende Ladning eller Passagerer for Spanien og, overensstemmende med Toldordonnantsernes Art. 45,

	1ste Colonne Pts. Cts.	2den Colonne Pts. Cts.
redigerer sit Generalmanifest i den sidste Havn, uden at have forevist sine delvise Manifeste i de mellemliggende Consulater, pligter han i den sidste Havn at udrede Klareringens Totalafgift og desuden den halve Afgift for hver enkelt af de Havne, hvor han maatte have indtaget Ladning eller Passagerer for Spanien.		
De Skibe, som klareres fra en fremmed Havn til en anden fremmed med Ladning i Transit for Spanien, betale det fulde Klareringsgebyr.		
Den halve Afgift erlægges for de Skibes Vedkommende, som klareres for spansk Havn med en eneste Ladning af Varer, hvis Told i Et og Alt ikke overstiger 50 Pesetas pr. 1 000 Kilogram.		
Artikel 2. De spanske eller fremmede Skibe, som klareres:		
1. i Ballast for spanske Havne eller 2. i Transit, selv om Manifestet eller, i dettes Mangel, el Sobordo og Connossementerne for den til Spanien ikke-destinerede Ladning viseres, betale for Expeditionen eller Legalisationen af samtlige de Dokumenter, de behøve for sin Klarering: de der maale indtil 150 Tons netto.	6.	8.
fra 151 til 1 000 pr. Ton	0.	04 0.
fra 1 001 og mere	40.	60. 06
Halvparten af foranstaaende Afgifter erlægges: 1. de Skibe, som, klarerede med Ballast i fremmed Havn med Bestemmelse for Spanien, søge Nødhavn i en anden fremmed Havn og løbe ud paany, klarerede med Ballast for Bestemmelseshavnen; 2. de nationale Skibe, som klareres i fremmed Havn for en anden fremmed Havn, enten i Ballast eller med Ladning, der ikke er bestemt for spanske Havne.		
Artikel 3. Anholdes et Consulat om at besørge redigeret Manifestet for et Skibs Ladning, betales foruden Klareringen:		
for et Skib med indtil 150 Tons Drægtighed netto . . .	10.	15.
fra 151 til 1 000 pr. Ton	0.	07 0. 10
fra 1 001 og derover	70.	100.
Artikel 26. For alle Slags Certifikater eller for Paategning af Dokumenter og Aktstykker, vedkommende Handel, betales	5.	10.
for Legalisation af Oprindelsesbeviser	5.	10.
Naar de i et Oprindelsesbevis anførte Varer for Toldafgifter i Spanien pligte Erlæggelsen af et Beløb, der er mindre end 20 Pesetas, skal for den consulære Legalisa-		

	1ste Colonne Pts. Cts.	2den Colonne Pts. Cts.
tion af nævnte Dokument erlægges 25 pro Cent af den betræffende Tolds Beløb.		
For Postpakker hverken udstedes eller legaliseres Oprindelsesbeviser.		
NB. Foranstaaende Colonner faa sin Anvendelse alt efter den Havn, hvor Klareringen finder Sted. Den første gjælder for samtlige europæiske Stater, Asien og dets Kyster ved Middelhavet og det Sorte Hav, samt de afrikanske Stater, der grændse til Middelhavet og Havet ligetil Bugten ved Guinea, hvorimod den anden kommer til Anvendelse paa alle Amerikas Stater saavelsom Australien samt de øvrige afrikanske og asiatiske Stater paa deres Kyster mod Havet.		

Brüssel.

Ved en i Belgien udkommet Lov af 12 Juli 1895 er fastsat følgende Forandringer i den belgiske Toldtarif:

No. i Told- tarifen	Vareslags	Ny Told	Før gjældende Told
5. Træ til Bygningsbrug og Møbler, undtagen af Eg eller Valnød:			
	Ubarket eller usaget pr. m ³	frc. 1	frc. 3
	saget " " "	6	" 6
	høvlet " " "	9	" 9
Stager eller Stør af ubarket eller usaget Træ af under 75 Cm. Omfang i Enden . . "		1	" fri
(Ubarkede eller usagede Træstykker af under 1,25 Meters Længde er toldfrie naar det godtgjøres, at de skal anvendes som Raa- stof til Papirmassefabrikation.)			
13. Konserverede Fødemidler:			
	Tilberedt med Sukker pr. 100 Kg. "	30	" 25
	andre Slags undtagen nedlagt i Sprit " " " "	12	" 10
15. Smør, ferskt og saltet	" " " "	20	frit
Margarin og andet Kunstsmør	" " " "	20	frit

No. i Told- tarifen	Vareslags	Ny Told	Før gjældende Told
Fløde og Melk:			
bestemt til Fremstilling af Margarin eller andet Kunstsmør:			
	Fløde pr. 1 Hektol. „	10	fri
	Melk — „	2	fri
	bestemt til andre Øiemed „	fri	fri
Havre	pr. 100 Kg. frc.	3	fri
Mel, Havre-	„ „ „ „	4	fri
andre Slags inkl. Gryn	„ „ „ „	2	fri
Malt	„ „ „ „	1,50	fri
Honning	„ „ „ „	18	fri
Hermetik af Vildt i Blikdaaser og lign. Emballage	„ „ „ „	30	fri
Hermetik af Fisk eller Kjød i Blikdaaser, undtagen corned beef	„ „ „ „	15	fri
Hermetik af Grønsager i Blik- daaser eller Flasker	„ „ „ „	15	fri
33. Korte Varer og Jernkram	15 ⁰ / ₁₀ ad val.	10 ⁰ / ₁₀ ad val.	
Parfumer: alkoholholdige	15 ⁰ / ₁₀ —	frc. 134 pr. Kg.	
andre	15 ⁰ / ₁₀ —	10 ⁰ / ₁₀ ad val.	
34. Gammelt Jern (Skrab af Smede- og Støbejern samt Staal)	frit	frc. 0,50 pr. 100 Kg.	
Takjern	pr. 100 Kg. frc. 0,20	„ 0,50 „ —	
Raastænger og Smeltestykker	„ „ „ „ 0,30	„ 0,50 „ —	
Staal i Takker, ubearbejdet	„ „ „ „ 0,30	„ 0,50 „ —	
Støbestaal: blooms	„ „ „ „ 0,40	„ 0,50 „ —	
Do. billets og plates (largets)	„ „ „ „ 0,60	„ 1 „ —	
40. Gjede- og Faareskind, rødgarvede og Kidskind, hvidgarvede	frie	„ 10	
41. Tagskifer	pr. 1 000 Stk. frcs. 4	„ 2	
45. Traadsneller af Træ	5 ⁰ / ₁₀ ad val.	10 ⁰ / ₁₀ ad val.	
50. Sæbe, parfumeret (Toiletsæbe)	12 ⁰ / ₁₀ „ „	frcs. 6 pr. 100 Kg.	
55. Broderede Haandarbejder	20 ⁰ / ₁₀ „ „	efter Stoffet.	

I Forbindelse hermed meddeler Legationen i Brüssel i Skrivelse af 27 December 1895 følgende:

„Som en Slags Kompensation for de i visse Tilfælde nye, i andre alene forhøiede Toldsatser indeholder den nye Lov en Bemyndigelse for Regjeringen til at fritage søgaaende Skibe for Mærke- og Fyrafgifter, men medens Tiden for de nye Toldsatser Ikrafttræden ialfald for de flestes Vedkommende, allerede er bestemt, er hidtil ingen definitiv Datum fastsat for Fyrafgiftens Ophævelse. Forholdet hermed er følgende: Samtidig med at Regjeringen afstod fra den Indtægt, Fyrafgiften indbringer Staten, har den villet, at Kommunalstyrelserne i Havnestæderne skulde gjøre tilsvarende Indrømmelser for de Afgifter til Kommunen, der rammer Søfarten. Loven af 12 Juli indeholder derfor samtidig en Bestemmelse om, at Fritagelse for Fyrafgiften ikke gjælder Skibe, der afgaar til eller kommer fra saadanne belgiske Havne, hvor Brygge- eller Havneafgifterne tilsammen udgjør mere end 50 Centimes pr. Ton. Ophævelsen af Fyrafgiften og Nedsættelsen i de

lokale Afgifter er derfor afhængige af hverandre, og Regjeringen har fra vedkommende Kommunebestyrelser forlangt Erklæring om, hvorvidt de samtykker i sidstnævnte Foranstaltning, og efter en Meddelelse, der for nogen Tid siden gjordes af Finantsministeren til Senatet, savnes endnu Svar fra to Kommuner, hvorfor det antages, at Fyrafgiften ikke vilde bortfalde før 1 Februar 1896 istedetfor, som først paatænkt, 1 Januar 1896.

Den Nedsættelse, der saaledes i en ikke tjern Fremtid stilles i Udsigt, turde utvivlsomt blive af ikke uvæsentlig Betydning for de forenede Rigers Søfart, især paa Antwerpen.

Loven af 12 Juli indeholder tillige Bestemmelse om Indførelse af en Acciseafgift paa Tilvirkningen af Margarin, til Beløb 5 francs pr. Kilogram.“

Antwerpen.

Skrivelse dateret 3 Februar 1896.

Under Henvisning til mine Indberetninger af den 5te November f. A. og den 9de Januar d. A. angaaende Nedsættelse af Havne Afgifter i Antwerpen har jeg den Ære at indberette, at der nu er blevet givet Kongelig Sanction paa Antwerpens Communestyres Beslutning af den 6te f. M. ved hvilken Dockafgiften for Fartøier, som løber ind i Havnens Basiner, nedsættes fra 94 til 50 Centimes pr. Ton, net Moorsom.

For faste Rutebaade samt for Fartøier, der losser eller laster paa Floden eller ved Flodkaien, bliver inidertid følgende Taxt at beregne:

For hver af de første 10 Reiser . . . 30 Centimes

” ” ” følgende 10 ” . . . 20 ”

” ” ” senere Reiser . . . 14 ”

— Alt pr. Ton samt pr. Aar regnet 12 Maaneder efter den første Ankomstdag.

Fartøier, der indløber i Dock, har mod Erlæggelse af ovennævnte Afgift, 50 Centimes, Ret til at forblive sammesteds i 2 Maaneder; for hver paabegyndt Maaned derudover erlægges 6 Centimes pr. Ton.

Disse Bestemmelser træder i Kraft den 1ste Februar 1896.

Fra samme Dato er ligeledes Fyrafgiften — 20 Centimes pr. Ton — ophævet.

P. Ottesen,
est.

Indhold: Amsterdam S. 16. — Antwerpen S. 28. — Brüssel S. 26.
— Leith S. 14. — Madrid S. 16. — Nantes S. 13.

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.

1896.

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

Mexiko.

Beretning dateret 22 Januar 1896.

Guaymas (Vicekonsul Lunds Aarsberetning). Der ankom ialt 820 Skibe dr. 39 516 Ton, hvoraf danske 2, 1 333 T., mexikanske 794, 25 471 T., amerikanske 21, 10 860 T., engelske 1, 446 T., tyske 2, 1 406 T. Af de ankomne var Dampskibe 150 dr. 26 089 Ton.

Forretningerne var i det Hele betydelig bedre sammenlignet med tidligere Aar, men Kursen er fremdeles skadelig for Handelen, skjøndt da Sølv noteredes med kun ringe Forandringer, var man ikke saa ubestemt i sine Beregninger som i tidligere Aar, hvorfor Resikoen ved alle Foretagender ikke følte saa stærkt. Da det nu ikke ventes, at Sølvspørgsmaalet vil blive internationalt afgjort, vil fremdeles Landet komme til at lide indtil dets Industri gaar frem i alle Brancher. Iaar er at melde om et Uldspinderi i Urez, der drives af et mexikansk Selskab; dette og andre Fabriker i Staten saasom Bomuldsspinderier, Kornmøller, Skofabriker, Garverier, Sagbrug, Dør- og Vindusfabriker samt Sæbefabriker synes alle at florere, og der synes at være Plads for flere. Høsten var god i Statens nordlige og sydlige Del, men da Nabostaten Sinaloa ogsaa havde en god Høst, og denne konkurrerer med vore Produkter, var Kornpriserne ikke saa gode som i forrige Aar. Som før er Korn vor fornemste Export til Sydkysten, hvor det har et godt Marked.

Indførselen, dels i Skibe fra Europa, dels med Jernbane fra de forenede Stater, var omtrent som i 1894. Fabrikvarer kommer fremdeles især fra de forenede Stater. Siden sidste Rapport har der været faa eller ingen Forandringer i Indførselstarifen.

Exporten til de forenede Stater bestaar især af Sølvmalm, Appelsiner, Huder og Læder. Jernbaneforbindelsen begunstiger den meget. Salget af Apelsiner var lønnende i de østlige Stater; udsendte Agenter slutter nu Kontrakter om hele dette Aars Høst, og Priserne ventes at ville blive endnu

høiere end i 1894 paa Grund af den næsten helt mislykkede Høst i Florida. Sølvmaim sendes især paa Jernbane til Smelterier i de forenede Stater, Læder ogsaa til England, og selv til Japan har flere Skibninger fundet Sted via San Francisco.

Skibsfartsbestemmelserne er uforandret. Den regelmæssige Dampskibslinie til San Francisco og Melbourne hver Maaned gjør gode Forretninger. Kystdampskibene gaar mod Syd saa langt som Manzanillo og hver 10de Dag til Santa Rosalia, Mulejé og La Paz med Anløb af samme Havne paa Retur. Skibe med Trælast fra Puget Sound og Humboldt Bay returnerer sædvanlig med Gibs fra San Marcos Island eller Salt fra Carmen Island. Andre gaar til Sandwichsøerne efter Sukker enten til San Francisco, eller senest til New York. De europæiske Skibe, der lossere her, returnerer med Ceder eller Farvetræ fra Manzanillo eller Centralamerika.

Jernbaner. Som Sidebane til Sonorabanan paatænkes nu bygget en Linie til Yakeefloden, hvor den efter Fuldendelsen af Vandledningen antages at ville blive af adskillig Betydning, da Landet langs Floden har vist sig meget frugtbart.

Grubedriften er fremdeles Statens fornemste Næring. I 1895 er flere nye Gruber aabnet og nogle ældre nedlagte atter optaget. Det beregnes, at ca. 20 Millioner Dollars er udvundet af Minas Poretas Gruberne i ca. 8 Aar. Nye Prospektuser fremkommer daglig, og de fleste resulterer i lønnende Gruber, hvor smaa Byer opstaar, samt hele den derved foranledigede Trafik gaar her til Havnen. Guldvaskeierne i den nordlige Del af Staten, der drives af 3—400 Mand, synes ogsaa at være lønnende. San Marcials Kulgruber er endnu ikke aabnet.

Agerbruget gaar stadig frem, ligesaa Landets Dyrkning efter forbedrede Metoder. Agerbrugsmaskiner kommer paa Jernbane fra de forenede Stater i stor Udstrækning. Sinaloas og Sonoras Vandledningsarbeider er for Tiden standset, men antages snart igjen at ville blive paabegyndt, da de ventes fuldført i dette Aar. Regjeringen vil derefter prøve at faa Indvandrere fra Europa til disse udstrakte Landstrækninger. Dyrkningen af Kikerærter — chick pea — synes at være en hel Tillokkelse. Endel Udførsel er skeet til Spanien til gode Priser. Saavidt mig bekjendt er dette den første Kornudførsel fra denne Stat til Europa.

Sukkerraffineriet i La Aguila nær Byen Fuerte er nu ganske færdigt og dets Produkt har vist sig meget godt. Det har Maskiner for to Millioner Dollars og er bestemt baade til Indlandets Forsyning og Export.

Nye Arbeider. Den Tørdok, der er bygget her af et mexikansk Selskab, med Hjælp af den mexikanske Stat, blev færdig i Aaret, og skjøndt Afgiften er temmelig høj, har den ikke manglet Sysselsættelse og har vist sig til adskillig Gavn for Skibsfarten, da der ikke findes anden Dok paa Republikens Stillehavskyst. Indretningen af Byens Vandværk har været til adskillig Nytte.

Staten har givet Koncession til et amerikansk Selskab paa Anlæg af en Vandledning i Hermosillodalen for at lede Vandet fra Sonorafloden.

Da denne Kanal vil gaa gjennem frugtbare Strækninger, haaber man at den vil blive til den største Nytte. Den ventes at ville kunne forsyne med Vand indtil 300 000 Acres Jord.

I 1895 havde vi en meget slem Cyklon, der passerede Bugtens sydlige Del den 1ste Oktober. I Havnen La Paz, nedre California, blev over 300 Huse ødelagte, og 3 Personer druknede. Alle Skibe i Havnen strandede. I Staten Sinaloa skede megen Skade paa dyrket Land og Sukkerplantager. Her i Havnen føltes ikke Cyklonen.

Forbundsregjeringen har udstedt en Lov, der ophæver alle Acabales eller Statsafgifter mellem to Stater fra 1ste Juli af. Til Erstatning herfor har Staten maattet se sig om efter nye Indtægtskilder, og skal være kommet til det Resultat at ville paalægge en Afgift paa alle effektuerede Salg; efter hvad der antages vil 2 eller $2\frac{1}{2}$ % være nok til at dække alle Stats- og Municipaludgifter. Denne Ordning er ogsaa indført i nogle af de andre Stater.

En undervands Kabel projekteres fra Santa Rosalia til denne Havn, paa hvilken Boleo Selskabet skal have faaet Koncession.

Helbredstilstanden i Staten var god i 1895.

Ingen norske eller svenske Skibe ankom.

Indførsel: Fra de forenede Stater: Maskiner og Redskaber \$ 810 465, Tøier af Bomuld, Uld, Lin og Silke 66 431, Næringsmidler 59 141, Jern- og Metalvarer 138 816, Glasvarer, Stentøi etc. 35 573, Droger 26 461.

Fra Europa: Maskiner og Redskaber \$ 133 841, Tøier af Bomuld etc. 86 824, Næringsmidler 89 919, Jern- og Metalvarer 40 371, Glasvarer, Stentøi etc. 27 233, Droger 3 837.

Udførsel: Guldbarrer \$ 3 340, Sølv, myntet, 50 000, Sølvmaln 451 800, friske Frugter, Apelsiner, Limoner 2 498, Maskiner, Læder 4 190, Erter 1 208.

William Lund.

Konstantinopel.

Fra fremmede Lande ankom med Ladning til Hovedstationen 4 norske Dampskibe dr. 4 318 Ton. Bruttofragter £ 2 075. Samtlige afgik i Ballast til fremmede Lande.

Derhos anløb 117 norske Dampskibe, dr. 174 289 Ton, Hovedstationen.

Af svenske Skibe anløb paa Reise til det sorte Hav 4 dr. 3 833 Ton.

Erlagte Konsulatafgifter af norske Skibe ved Hovedst. tyrkiske Pund (Lstgs.) 16.99 = Kr. 274.19. Expeditionsafgifter, norske, Lstgs. 66.01½ = Kr. 1 114.20, svenske, Lstgs. 1,94½.

**

Aarsberetning dateret 15 Februar 1896.

A) Skibsfarten.

I Aaret 1895 har Konstantinopels Havn været besøgt af ialt 134 norske Skibe (alle Dampskibe) dr. 178 607 Netto Reg. Tons samt af 4 svenske Dampskibe dr. $3\,832\frac{88}{100}$ Reg. Tons.

Af de norske Dampskibe ankom:

3 fra Cardiff med Kul og	}	Afgift efter her at have losset		
1 fra Sunderland med Stykgods		i Ballast til Sortehavet.		
1 - Cardiff	destin. til	Galatz	med	Kul,
1 - St. Petersburg	— -	Odessa	—	Stykgods,
1 - Cardiff	— -	Sulina	—	Kul,
2 - Cardiff	— -	Odessa	—	Kul,
1 - Cardiff	— -	Braila	—	Kul,
1 - Kertch	— -	Malta	—	Korn,
1 - Galatz	— -	Susa	—	Do. & Planker,
1 - Eupatoria	— -	Pernau	—	Salt,
1 - Sulina	— -	Venedig	—	Korn,
1 - Marianopel	— -	Gibraltar	—	Korn,
1 - Sulina	— -	Genua	—	Korn,
1 - Odessa	— -	Marseille	—	Korn og

117 i Ballast, der have passeret i Transit til Sortehavet, uden paa Tilbageveien at have kommunikeret med denne Havn.

Af de svenske Skibe ankom:

1 fra Marseille destin. til Galatz med Stykgods, og
3 i Ballast, destinerede til forskjellige Havne ved Sortehavet. Heller ikke de svenske Skibe have kommunikeret med denne Havn paa Tilbageveien fra Sortehavet.

De forenede Rigers Skibsfart paa Konstantinopel viser altsaa en Tilbagegang af 67 Skibe mod forrige Aar, da disses Antal opgik til 205; men til nogen Del forklares dette ved at 5 Skibe i 1894 gik i Fragtfart mellem Konstantinopel og de andre levantinske Havne, der imidlertid maatte indstilles.

Gjennemsnitlig har derimod Skibsfarten tiltaget i de sidste 5 Aar, hvilket bedst vil sees af følgende Tabeller, nemlig:

1895	opgik	Skibenes	Antal	til	138	med	en	Drægtighed	af	$182\,439\frac{83}{100}$	R.-T.
1894	—	—	—	-	205	-	-	—	-	$245\,686\frac{45}{100}$	—
1893	—	—	—	-	158	-	-	—	-	$199\,747\frac{35}{100}$	—
1892	—	—	—	-	119	-	-	—	-	$147\,272\frac{80}{100}$	—
1891	—	—	—	-	169	-	-	—	-	199 891	—

Tilbagegangen i 1895 er altsaa meget ubetydelig og rimeligvis tilfældig, kan hænde har ogsaa de politiske Forhold og den økonomiske Krisis til nogen Del foranlediget denne Tilbagegang.

Desuden har Fragterne i Aarets Løb været trykkede. Der blev nemlig betalt for Korn fra Azof til England £ 0. 12. 9, Do. fra Novorosisk til Do. £ 0. 11. 0, Do. fra Odessa til Do. £ 0. 11. 6, Do. fra Donau til Italien frcs. 12.75, Do. fra Do. til England £ 0. 14. 6 og i Udfragt for Kul fra England £ 0. 5. 6 o. s. v.

I Aaret 1895 har Generalkonsulatet afsendt 800 samt modtaget 874 Breve og Skrivelser; udstedt 138 Sundhedspas, 357 Firmaner (for Passagen gennem Dardanellerne), 35 Dekret, 14 Reisepas, 23 Visa og 5 Legalisationer, samt afholdt 4 Besigtigelser, 6 Kancelliforhør, 2 Søforklaringer og 2 Søprotester, samt 3 Paa- og Afmønstringer, oprettet 10 Protokoller og forpleiet 38 Sømænd.

Herfor har Generalkonsulatet oppebaaret ialt 6 796 Guldpiasters, hvortil kommer Konsulatafgifterne med 1 699 Guldpiaster eller tilsammen 8 495 Guldpiaster eller Kr. 1 274.25.

To Skibssulykker har fundet Sted her i Havnen. Den 23 Juni blev nemlig Dampskib „Romsdal“ af Kristiansund paaseilet af hollandsk Dampskib „Maria“ og maatte gennemgaa en grundig Reparation, og den 16 November blev Dampskib „Tellus“ af Tønsberg ligeledes paaseilet af engelsk Dampskib „Lundy“ og maatte gennemgaa en mindre Reparation.

I Forening hermed tillader Generalkonsulatet sig at paapege det uheldige i Afholdelsen af Privatexpertiser eller Undladelsen af at afholde Besigtigelser. Det Beløb, som herved indspares, staar nemlig ikke i rimelig Forhold til Resikoen af paa egen Haand at besigtige og reparere Skaden uden Henvendelse til Generalkonsulatet.

Rømninger fra svenske eller norske Skibe har ikke forekommet. Derimod vedvarer Tilstrømningen af nødlidende Søfolk, der her sjelden finde ny Forhyring og derfor falder Statskassen til Byrde. Generalkonsulatet er nemlig ifølge Kapitulationerne forpligtet til at sørge for nødlidende Landsmænds Ophold her og Befordring ud af Landet. Flertallet lade sig i England forhyre med der for tyrkisk Regning forhvervede Skibe, der skulle føres til Konstantinopel. De lade forhyre sig for Reisen hertil og da de i Regelen skylder i Sømandshjemmene, tage de Hyren i Forskud, saaledes at naar de ved Ankomsten hertil afmønstres, mangler Flertallet Midler til Livsophold. Flertallet angiver at de af Nød har forhyret sig paa disse Betingelser, da de i England ikke har kunnet erholde Hyre.

Generalkonsulatet har gjentagne Gange ved officielle Indberetninger og Avisnotiser søgt at forebygge nødlidende Søfolks Ankomst hertil, men desværre er der liden Udsigt til at Statskassens Byrder i denne Retning skulle blive lettede.

Ifølge Indberetninger hertil blev Vicekonsulsstationerne i Distriktet i Aarets Løb ikke besøgt af noget norsk eller svensk Skib.

Skibsafgifter. Da det muligvis vil kunne interessere Rederierne at erfare hvormeget et Skib har at betale i Konstantinopel, tror Generalkonsulatet at burde nævne at ethvert Skib, der passerer Havnen, har at betale følgende Taxter, nemlig:

- | | | | | | |
|----|-------------------------------|---|----|------------|---------|
| A) | Practicaafgifter: | for de første 500 Ton | 20 | Paras | pr. Ton |
| | | for de næste 500 Ton | 12 | — | - — |
| | | for de øvrige Ton | 8 | — | - — |
| B) | Fyrafgifter: | for de første 800 Ton | 60 | — | - — |
| | | for de øvrige | 30 | — | - — |
| C) | Fyrskibsafgifter: | 20 Paras pr. Ton | | | |
| D) | Ankerafgifter: | 6 Piaster eller 240 Paras | | | |
| E) | Lodsafgifter: | ind og ud af Havnen altsaa for opererende Skibe | | | |
| | | | | £ 4. 10. 0 | |
| | | gjennem Bosporus | | £ 1. 10. 0 | |
| F) | Til Konsulatet for Papirerne: | 63 Piaster. | | | |
| G) | For russisk Visa: | 100 Piaster. | | | |
| H) | Havneprefekten: | for Passagerfirmanen 25 Piaster. | | | |
| I) | Agentsalær: | for Klareringen 324 Piaster. | | | |

Med Undtagelse af de under F., G. og I optagne Taxter, betales disse Afgifter to Gange, d. v. s. en Gang for Reisen til Sortehavet og anden Gang ved Tilbagereisen fra Sortehavet.

Det bemærkes at det her er Tale om Sølvkursen. Til bedre Forstaaelse meddeles, at et tyrkisk Pund har 108 Sølvpiaster og hver Sølvpiaster 40 Paros, samt at et tyrkisk Pund i Regelen modsvarer omtrent 16 Kr. 30 Øre, og en Piaster 15 Øre.

Guldkursen er noget anderledes, men den kommer ikke i Betragtning ved Betaling af Skibsafgifterne.

Med Ledning af ovenforstaaende er det for hvert Rederi let at udregne, hvormeget deres Skibe have at betale for Passagen til og fra Sortehavet; men til bedre Forstaaelse skulde man tillade sig at anføre et Exempel. Vore Skibe have gjennemsnitlig en Drægtighed af 1 300 Tons Reg. Netto (efter Britisk Rule eller Moorsoms System, der ligger til Grund for Afgiftens Betaling).

Et ballastet Skib paa 1300 Tons betaler for Reisen til og fra Sortehavet følgende Beløb, nemlig:

I Practicaafgifter . . .	460	for hver Reise, op & ned	920	Plaster
- Fyrafgifter	1 575	— — — —	3 150	—
- Fyrskibsafgifter . . .	650	— — — —	1 300	—
- Ankerafgifter	6	— — — —	12	—
- Lodsafgifter	180	— — — —	360	—
- Havneprefekturafgift for Firmanerne . . .	25	— — — —	50	—
- Konsulatgebyrer . . .	63	(kun paa Opveien)	63	—
- russisk Visa Afgift . .	100	(— — —)	100	—
- Agentsalær	324	(— — —)	324	—

eller ialt for Opreisen og Nedreisen 6 279 Piaster
eller omtrent Kr. 941.85.

Extraafgifter for Skibe, der losse eller lade. Hvis Skibet opererer her i Havnen, tilkommer endvidere følgende Afgifter, nemlig:

i Lodspenge (for Havnen)	540 Piaster
- Bojafgifter for de 1ste 800 Ton 4 Paras pr. Ton	
for Resten 2 — — —	
- Tillægsafgifter til Fyrvæsenet for de 1ste 800 Ton 10 Paras pr. T.	
for de øvrige 5 — — —	

Det bemærkes at Lodspengene kunne indbespares, hvis Kapteinen ikke ønsker Lods, samt at Praktica-, Fyr- og Fyrskibs-Afgifter ere fælles for alle Havne i det tyrkiske Rige, medens Agentsalæret varierer.

Ved Losning tilkommer desuden Omkostningerne for Udlosningen med £ 0. 1. 0. for Stykgods og 10 Pence for Kul + Indkjøb af nødvendige Kurve. For Lægtene betales gennemsnitlig 50 à 60 Piaster daglig, Drægtighed 35 à 40 Ton. Hvis Skibet benytter sig af Kaien, betales 20 Cent. pr. Ton at Skibets Drægtighed, uafset hvor stor Del af Ladningen der losses.

De forenede Rigers Flag indtager 7de Plads blandt Handelsflagene, som fremgaar af følgende Statistik over Skibsfarten paa Konstantinopel i 1894, der fordeler Skibene paa følgende Lande, nemlig: Tyrkiet 22 913 Skibe dr. 936 053 Reg. Ton, England 6 021, 8 002 805, Grækenland 3 280, 1 323 853, Østerr. Ungarn 624, 666 320, Italien 543, 517 062, Rusland 383, 572 426, Norge og Sverige 345, 424 043, Frankrige 262, 325 553, Tyskland 145, 149 872, Danmark 84, 91 875, Ægypten 54, 51 609, Belgien 52, 80 263, Holland 49, 64 394, Bulgarien 39, 23 362, Samos 37, 7 045, Spanien 20, 16 455, Rumænien 4, 532, tilsammen 34 855 Skibe dr. 13 253 522 R.-T.

Det bemærkes, at hvert Skib er regnet to Gange, nemlig en Gang for Opreisen til Sortehavet og en Gang for Tilbagereisen derifra. Da Sveriges Skibsfart er høist ubetydelig, kan der siges at Norge alene indtager den 7de Plads blandt de skibsfarende Nationer i Konstantinopel, men derimod kun den 10de for hele Tyrkiets Vedkommende, som af følgende Statistik fremgaar:

Tyrkiet 141 671 Skibe dr. 6 325 295 Reg. Tons, Grækenland 17 269, 3 756 739, England 15 225, 14 446 622, Østerr. Ungarn 4 749, 4 329 904, Samos 4 187, 54 507, Frankrig 1 719, 2 268 447, Rusland 1 636, 2 069 630, Italien 1 053, 1 499 260, Ægypten 989, 810 091, Norge og Sverige 619, 698 931, Bulgarien 603, 234 697, Tyskland 416, 435 234, Persien 399, 21 756, Montenegro 256, 12 221, Holland 248, 274 921, Danmark 184, 200 460, Tunis 86, 1 615, Belgien 84, 150 508, Spanien 30, 24 591, Zanzibar 30, 2 517, Rumænien 16, 1 635, tilsammen 192 269 Skibe dr. 37 618 549 R.-T.

Lægges derimod Skibenes Drægtighed til Grund for Beregningen, kommer Norge i 9de Plads.

B) Den almindelige Sundhedstilstand

har i Aaret 1895 været fortrinlig. Ganske vist har Koleraen vist sig i Jemen og i forskellige andre Egne af det asiatiske Tyrkiet, men heldigvis meget let.

I Modsætning til de nærmest foregaaende Aar, har den fremmede Skibsfart derfor ikke havt at lide under det her praktiserede Kvarantænesystem, der i 1893 og delvis ogsaa i 1894 havde en saa uheldig Indflydelse paa Landets Handel og Skibsfart.

Ifølge Pariserkongressens Beslutning, har Sundhedsraadet besluttet at ombygge og udvide Lazarethbygningerne i Camaran ved det Røde Hav, der ere af saa stor Vigtighed for Landets sanitære Forhold.

C. Lods-, Bjergnings- og Bugser-Entreprisen i Konstantinopel er Navnet paa en ny Institution, der i Aarets Løb er dannet af Franskmand, og som vistnok vil blive af Vigtighed for Skibsfarten.

Hidtil har Konstantinopel nemlig delvis manglet Bugser- og Redningsbaade.

Det nye Selskab har nu indkjøbt 7 saadanne Baade, der føre Lodse og Redningsapparater ombord, samt ere stationerede paa forskellige Steder mellem Dardanellerne og Cavak.

Saalænge Selskabet ikke garanterer for ved Lodserne eventuelt forvoldte Skader, vil disse imidlertid vanskelig kunne konkurrere med de gamle bekendte Privatlodse.

Forresten er Selskabet saa nyt, at man endnu ikke godt kan udtale sig om samme. En god Garanti for dets Fremtid er dog, at en fremragende fransk Fagmand er stillet i Spidsen for Foretagendet, der maaske vil faa en vis Betydning for den fremmede Skibsfart paa Konstantinopel.

D. Kommunikationerne.

Tyrkiet har i de senere Aar gjort store Fremskridt i alle Retninger; men isærdeleshed er Kommunikationsvæsenet bleven udvidet og forbedret.

Fra 1888 er saaledes Koncessioner bleven bevilget for følgende Jernbanelinier, nemlig:

Ismidt—Angora 312 engelske Mil (færdigbygget) med en Statsgaranti af £ 600 pr. Kmtr., Jaffa—Jerusalem (færdigbygget) 50, Salonika—Monastir 136 engelske Mil (færdigbygget) med en Statsgaranti af £ 572 pr. Kmtr., Mudonia—Bruna (færdigbygget) 26, Panderma—Konioh 500 (ikke paa-begyndt), Beyrut—Damaskus—Hauran 132 (færdigbygget), Samsun—Sivas—Diarbékir 750 (ikke paa-begyndt), Akka—Damaskus (ikke paa-begyndt) 219, Dédéagatch—Salonica 300 (208 Mil færdigbygget) Statsgaranti £ 620 pr. Kilom., Eski Chéhir—Koniah 288 (108 Mil færdigbygget) Statsgaranti £ 550, Angora—Cesarea 256 (ikke paa-begyndt) £ 705, Alla Eski Chehir—Karobinar 155 (ikke paa-begyndt) £ 755 og Damaskus—Beredjik 380 (ikke paa-begyndt) £ 500.

Inclusive de før 1888 færdigbyggede Strækninger havde Tyrkiet ved Udgangen af 1895 ikke mindre end 2 146.90 engelske Mil færdigbyggede og trafikerede Jernbanelinier, nemlig:

Constantinopel—Adrianopel—Mustafa Pacha 222 engelske Mil, Salonika—Uskub—Mitrowitz 227, Dédéagatch—Adrianopel 92.50, Uskub—Zibeftché 52.80, Smyrna—Aiden 324, Smyrna—Cassaba 165, Mudania—Brussa 26, Messina—Adona 40, Jaffa—Jerusalem 53.60, Salonika—Monastir

136, Haïdar Pacha—Angora 360, Beirut—Damaskus—Hauran 132, Erkichéhir—Koniah 108 og Salonica—Dédéagatch 208 engelske Mil eller tilsammen 2 146.90 engelske Mil.

E. Aarsvæksten og Industrien.

Aarsvæksten har ogsaa i 1895 været særdeles rig. Jordbruget har gjort Opsving siden Jernbanerne ere aabnede for Trafik, og muliggjøre Export fra det Indre til Havnebyerne.

For ti Aar tilbage lønnede det sig ikke at dyrke mere end som behøvedes for Familiens Underhold, da det af Mangel paa Kommunikationer var umuligt at exportere Afkastningen.

Kun et Stykke Jord nærmest Bygningen var dyrket medens store Strækninger laa udyrkede.

Jordbrugets Opsving. Siden den tyrkiske Landmand nu har indseet, at han ved Jernbanerne kan exportere sit Korn og faa Penge for sine Produkter, har han imidlertid begyndt at bryde med det gamle System, og at opdyrke den hidtil udyrkede Jord.

Hans Redskaber ere rigtignok meget forældede; men en rig Jordbund og et herligt Klimat erstatter disse Mangler.

Langsomt baner sig ogsaa de moderne Redskaber Vei til Tyrkiet, og en Gang i almindelig Brug vil især det asiatiske Tyrkiet blive hvad Sydrusland og Rumænien længe har været: en Kornbod for Europa.

De politiske Uroligheder, har dog i Aarets Løb i høi Grad skadet Jordbruget og det er et sørgeligt Faktum, at der i en af Verdens rigeste og med alle Naturens Skatte begavede Provins hersker — Hungersnød.

Industrien har ikke i Aarets Løb gjort noget Opsving, og endnu er Tyrkiet henvist til Europa.

Den politiske Urede og en trykkende økonomisk Krisis afskrækker klarligvis enhver fra at nedlægge Kapitaler i industrielle Anlæg; og saa har da Tyrkiet Udsigt til endnu i mange Aar at blive et Marked for Europas Industri, der med hver Dag vinder større og større Terræn.

F. H a n d e l e n. Medens den europæiske Handel paa Tyrkiet endnu for 10 Aar tilbage var indskrænket til Kystbyerne, hvorfra Varerne paa Kamelryggen førtes til det Indre, hvilket i høi Grad fordyrede en Vare, for hvilken den primitive Befolkning forresten ikke havde Behov, have Jernbanerne aabnet et nyt Marked i det Indre af Landet, hvis Befolkning ved Damphesten er kommen i Forbindelse med den ydre Verden, og derved har faaet andre og større Behov, som ved de forbedrede Kommunikationer lettere og billigere end før kunne tilfredsstilles.

Hertil kommer endvidere at Befolkningen ved at kunne exportere sin Overflod af Produkter har faaet bedre Raad og Leilighed til Indkjøb, og her som overalt føder et tilfredsstillet Behov nye Behov, der for 10 Aar siden vare Befolkningen fremmede.

Tyrkiets Betydning for den europæiske Export, er derfor daglig tiltagende og det vil sandsynligvis om nogle Aar blive et storartet Marked for Europas Industri — forudsat at den politiske Urede ophører.

Aaret 1895 har været meget kritisk for Handelen og givet Markedet et stærkt Knæk.

Af de forenede Rigers Export hertil indtager Trævarer og Jern som sædvanlig den første Plads. Desuden exporteres hertil Tran, Øl, Sprit, Konserver, Klipfisk o. l.

Disse Produkter har sandsynlig en stor Fremtid i Tyrkiet, og saasnart Landet kommer ud af det politiske Virvar, vil Markedet for disse Artikler kunne i betydelig Grad oparbejdes.

Desværre er det ikke nu det rette Tidspunkt at indlede nye Handelsforbindelser med Tyrkiet; men da Forholdene i Aarets Løb sandsynligvis vil klare sig, skal Generalkonsulatet i næste Aarsrapport gjenoptage dette Thema og udførlig indrapportere desangaaende, samt give nødvendige Raad og Vink til Veiledning for Exportører.

Generalkonsulatet tror dog allerede nu at burde advare mod altfor stor Godtroenhed ligeoverfor Kjøbere og Agenter.

Forsigtighed ved Valg af Agenter. Det gjælder som Regel, at man ikke kan gjøre Forretninger med Tyrkiet uden Mellemhaand. Agenter ere altsaa ikke alene nyttige men endogsaa nødvendige, hvis der skal gjøres nævneværdige Forretninger paa Tyrkiet. Hele Handelen her formidles ved Agenter, og faa ere de Byer, hvor der findes saa store og anseede Agenturer og Kommissionærer som i Konstantinopel. Det dreier sig kun om at være forsigtig ved Valget af Agenter.

En Hovedbetingelse er at Agenten ikke er tyrkisk Undersaat, da det ved eventuelle Retstvistigheder er vanskelig at føre Proces ved de tyrkiske Domstole. Agenten bør hensigtsmæssigst være understillet et eller andet fremmed Konsulats Jurisdiktion.

Dernæst gjælder det nøie at informere sig om hans Soliditet ved Henvendelse til hans Konsul, til en Bank og til et eller andet Forretningsfirma, og disse Informationer fornyes bedst en à to Gange aarlig.

Vore Exportører gjør sig i Regelen ikke denne Uleilighed, og Følgen er at de hyppig nok træffer ud for Svindlere. Et Brev med en braskende Etikette og storartede Løfter synes i mange Tilfælde at have været tilstrækkelig Garanti for Afsenderens Ansættelse som Agent. I Regelen liqvidere disse Agenter den første og anden Sending; men den tredje Bestilling, der sædvanlig er stor, betales enten aldeles ikke eller ved Accept, som naturligvis aldrig indløses. Naar saa Firmaet henvender sig til Generalkonsulatet, viser det sig enten at Agenten er forsvunden, eller at han er ude af Stand til at betale, og Generalkonsulatet har hyppig nok havt et Par Tusen eller mere at reklamere af Personer, som ikke en Gang har havt Kontor eller fast Bolig.

Trods disse Lærepenge og tiltrods for Generalkonsulatets gjentagne Advarsler, vedvarer endnu denne Svindel, og vore Exportører lader sig endnu fange ved Agenternes Kneb.

Dette er saa meget mærkeligere som der gives nok af solide Agenter, som kunne anbefales.

Af og til hænder det dog, at Exportøren i sidste Øieblik betænker sig og efter at have expederet Varen, telegrafisk forespørger sig om Agentens

eller Kjøberens Soliditet, eller sender Dokumenterne til Generalkonsulatet. Paa denne Maade er det nogle Gange lykkets at redde Exportøren for Tab, idet Generalkonsulatet ved paalidelig Person har modtaget Varen i Agentens Sted.

Generalkonsulatet kan derfor kun gjentage sin Advarsel: Antag ingen Agent og sælg intet mod Accept eller paa Kredit inden i Forveien hos Generalkonsulatet at have forespurgt om Vedkommendes Soliditet.

Da der hyppig rettes Forespørgsel til Generalkonsulatet om Toldafgifterne i Tyrkiet, skal man tillade sig at meddele, at Importtolden for alle Varer, med Undtagelse af Tobak, Cigarer og Cigaretter, er 8 % ad valorem.

Enhver Toldbod har en sagkyndig Expert, der vurderer Varerne, saaledes at paasat Værdi, Regninger o. l. ikke spiller nogen Rolle. Er man ikke fornøiet med Vurderingen, er man berettiget til at betale in natura.

Er Varen udelelig, f. Ex. en Vogn, er Modtageren berettiget til at forlange sig det af Expertens angivne Beløb udbetalt efter Afdrag af 8 %, og Toldboden beholder selv Varen.

For saadanne Gjenstande har Toldboden eget Udsalg.

For Sundheden skadelige Varer, Efterligninger, Vaaben, Ammunition o. l. konfiskeres; men er Modtageren berettiget til at faa Varen reéxpederet til Afsenderen mod at deponere en dens Værdi modsvarende Sum, der erholdes tilbage, hvis Modtageren inden en vis Tid kan bevise at Afsenderen har taget Varen i Besiddelse.

Udførselstolden. Udførselsestolden er 1 % ad valorem.

Til Slutning tillader Generalkonsulatet sig at meddele den seneste Statistik over de forskjellige Landes Export til og Import fra Tyrkiet (i 1895), angivet i Piaster, nemlig:

England: Export 1 020 112 896 og Import 686 302 331, Østerrige-Ungarn: 459 718 130, 123 226 997, Frankrige: 302 137 375, 450 700 216, Rusland: 186 898 925, 25 331 331, Bulgarien: 94 010 418, 40 265 670, Persien: 65 321 159, 1 525 648, Belgien: 64 676 423, 3 110 666, Ægypten: 61 714 168, Italien: 57 698 720, 54 365 441, Rumænien: 45 978 431, 29 117 886, Grækenland: 42 285 441, 54 365 441, Tyskland: 18 433 927, 13 996 218, Holland: 12 172 313, 23 492 221, Serbien: 7 251 843, 5 151 104, Norge & Sverige: 6 661 402, 555, Tunis: 6 129 193, 219 973, Amerika: 3 245 392, 23 281 333, Montenegro: 832 165, 457 497, Samos: 101 737, 286 501, Danmark: 13 347, 318 221, Spanien: 583, 406 333. Ialt Export 2 455 393 988 og Import 1 536 445 580.

G. Den økonomiske Stilling. Kursfaldet paa de europæiske Børser og en vild Lokalspekulation, foranlediget af Generaldirecteuren for Landets største Bankinstitut, fremkaldte i Slutningen af Oktober en Krach, der blev saa meget følbarere, som Spekulationslysten havde grebet saagodt som hele Befolkningen.

Den Ottomaniske Bank var nødt til for nogle Dage at indstille Udbetalingerne i Guld, og kun ved Bestyrelsens Energi og fremmed Hjælp

lykkedes det Banken at tilfredsstille de i Tusinder tilstrømmende Deponenter. Hvorvel Situationen var reddet, er Tiltroen til Banken, i hvis Spids staar en af Europas største Spekulanter, svækket i høi Grad.

Langt farligere var imidlertid Krisen for Markedet, da mange havde spekuleret over sine Tilgange, og Følgen var da ogsaa Massekonkurser og almindelig Forretningsstagation.

For om muligt at redde Situationen, proklamerede Regjeringen den 2den November 6 Maaneders Moratorium.

Mistroen og Modløsheden havde alligevel overvundet Spekulationslysten; Krediten indskrænkedes og Følgen deraf var naturlig mindsket Om sætning. Ingen vovede mere at indlede Forretninger, og enhver søgte til enhver Pris at redde hvad der reddes kunde. Generalkonsulatet havde saaledes i Aarets to sidste Maaneder Værdipapirer til Indkassering for over 15 000 Kroner.

Denne forresten meget naturlige Angst i Forening med den politiske Krise, har ruineret Markedet og fremkaldt en økonomisk Krise, der desværre snarere til- end aftager.

Det til Oprørernes Underkuelse nødvendige Militær koster daglig uhyre Summer, og saa har da Regjeringen maattet indlede Underhandlinger om et nyt Laan. Dette i Forening med en eventuel Forlængning af Moratoriet er imidlertid kun en Draabe i Havet, der kun medfører en øieblikkelig Redning.

Det eneste virksomme Middel mod den finansielle Krisis er nemlig Ordenens Gjenoprettelse i alle Dele af Riget.

Heldigvis er Stillingen for Øieblikket saadan, at den berettiger til Haabet om en snar og lykkelig Løsning, hvilket ligger i alle Partiers Interesse, og sikkert vilde blive hilset med Tilfredsstillelse af alle Klasser i Ind- og Udlandet.

Med Krisens Løsning vilde den gjensidige Tillid og den Enkeltes Foretagsomhed paany regulere Situationen.

Generalkonsulatet kan ikke afslutte denne Rapport uden at komme tilbage til det i Fjoraarsberettelsen nærmere omnævnte

Kaiserskab i Konstantinopel,

hvis urimeligt høie Taxter allerede i 1894 foranledigede Klager fra Kjøbmændene.

Da enhver Tillægstaxt ifølge [Kapitulationerne er ulovlig, blev der allerede da protesteret mod Taxten.

De fremmede Missionschefer paalagde i Begyndelsen af 1895 Konsulerne at granske Taxten og at udarbejde en ny Gebyrtaxt for Kaen, hvilken de derpaa vilde formaa Regjeringen at bringe til Udførelse.

Efter et Par Møder besluttede Konsulerne, i Mangel af Detaljkundskab, at nedsætte en Kommission af Kjøbmænd, en for hvert Land, der skulde udarbejde en detaljeret Taxt paa Grundlag af hvad de forskellige Varer efter deres Skjøn kunde antages at kunne betale og nærmere udtale sig om forskellige tekniske Spørgsmaal, samt derefter til Konsulkomiteen at indkomme med en detaljeret Rapport.

Kjøbmændene udførte dette Opdrag paa en saa rosværdig Maade, at Konsulerne ikke troede at burde gjøre noget Tillæg eller Rettelse i Kjøbmændenes Rapport, der følgelig af Konsulerne tilskikkedes Missionscheferne, som igjen sendte Rapporten til den tyrkiske Regjering med en kollektiv Note, forlangende at den i Rapporten angivne Taxt skulle træde istedet for Kaiselskabets Gebyrer.

Samtidig forlangtes Refusion af samme samt frit Tiltræde til Toldboden for dem, der ikke ønskede at benytte sig af Kaien. Det bemærkes at Toldboden er bleven forlagt til Kaien, der nu er særdig paa Galatasiden.

Kaiselskabet vedbliver imidlertid at oppebære sine Gebyrer og Porten har endnu ikke besvaret Kollektivnoten; men man antager at den tyrkiske Regjering agter at udnævne Delegerede, der skulle forhandle om Kaitaxten med Repræsentanter for de fremmede Missioner.

Kjøbmændenes Beretning vedlægges i Original.

Charles Fredholm,
v. Konsul.

Nantes.

Skibsfarten 1895.

Norske Skibe.	Med Ladning.		I Ballast.		Tilsammen.				Brutto- fragter. fres.
	Ant.	Ton.	Ant.	Ton.	Ant.	Ton.	Deraf Dampskibe.		
							Ant.	Ton.	
I. Ankomne:									
Fra Norge til Hovedstationen	21	10 356	-	-	21	10 356	-	-	114 500
” Norge til Vicekonsulsstationerne	55	5 935	-	-	55	5 935	-	-	103 245
” Sverige til Hovedstationen	2	850	-	-	2	850	-	-	21 150
” Sverige til Vicekonsulsstationerne	17	3 676	-	-	17	3 676	-	-	90 060
” andre Lande til Hovedstationen	14	7 219	1	190	15	7 409	-	-	363 250
” andre Lande til Vicekonsulsstationerne . .	24	12 483	2	630	26	13 113	-	-	254 960
Ialt	133	40 519	3	820	136	41 339	41	20 481	947 165
II. Afgaaede:									
Til Norge fra Hovedstationen	2	808	6	2 934	8	3 742	-	-	5 000
” Norge fra Vicekonsulsstationerne	-	-	11	2 197	11	2 197	-	-	-
” Sverige fra Vicekonsulsstationerne	-	-	10	2 797	10	2 797	-	-	-
” andre Lande fra Hovedstationen	3	993	27	13 880	30	14 873	-	-	12 900
” andre Lande fra Vicekonsulsstationerne . .	3	850	73	15 507	76	16 357	-	-	8 000
Ialt	8	2 651	127	37 308	135	39 966	41	20 481	25 900

For Havari anløb 1 Dampskib dr. 350 Ton.
 Af svenske Skibe ankom 14, dr. 7843 Ton.
 Der afmønstredes 21 og paamønstredes 18 Mand.

Erlagte Konsulatafgifter af norske Skibe ved Hovedst. frc. 2804.45, ved Vicekonsulaterne frc. 3567.50, hvoraf tilfaldt Konsulen frc. 1783.75. Af svenske Skibe ved Hovedst. frc. 749.60, ved Vicekonsulaterne frc. 633.80, hvoraf tilfaldt Konsulen frc. 316.90. Ialt tilfaldt Konsulen frc. 5 654.70. Expeditionsafgifter frc. 239.60, hvoraf norske Søforklaringer frc. 112, svenske do. frc. 14, Legalisationer m. M. frc. 113.60.

Aarsberetning dateret 21 Februar 1896.

Det norske Dampskib „Sunpulp“ indkom til Nantes efter at have lidt Havari i den maritime Kanal i Loire basse.

Der paamønstredes 4 norske og 13 fremmede Søfolk paa norske Skibe og afmønstredes 7 norske og 13 fremmede Søfolk. Ingen Rømning fandt Sted.

Skonnert „Sylphide“ af Stavanger forliste i Bugten ved Donarnenez ved Udløb af Havnen paa Reise til Concarneau. Dette er den eneste Søulykke, som vi har at optegne paa Kysterne af Bretagne siden 1895.

Den norske Skibsfart paa Distriktet udgjorde: 1891 203 Skibe dr. 64 592 Ton, 1892, 183, 51 125 T., 1893, 167, 48 292 T., 1894, 120, 35 138 T., 1895, 136, 41 339 T.

Som det sees er der en liden Tilvæxt i det sidste Aar. Denne er dog mere tilsyneladende end virkelig og skriver sig fra de regelmæssige Anløb af Dampskibene „Charente“ og „Garonne“ tilhørende Selskabet Fearnley & Eger i Christiania, der i hele 1895 er gaaet fra Christiania til Nantes, La Rochelle og Bordeaux, alene medbringende Partladninger for hver af disse Havne. Iøvrigt er ikke Skibsfarten paa Hovedstationen tiltaget, og den var mindre end nogensinde ved Vicekonsulatet i Brest, og især i St. Nazaire.

Til Nantes er ankommet Skibe af større Drægtighed end før paa Grund af den maritime Kanal, der tilsteder større Skibe Adgang til Floden. Skandinaviske Dampskibe, der ankom, var for det Meste ladet med Grankub og Træmasse til Papirfabrikation, Seilskibene især med Kopra fra Afrikas Kyst. Transport af skaaret Bygningstømmer foregik fremdeles næsten udelukkende ved de store engelske Dampskibe. Der er som sædvanlig ogsaa kommet til Nantes nogle norske Seilskibe med Kolonialsukker. Endvidere er der til Saint Nazaire og St. Malo indført med norske Dampskibe temmelig betydelige Kvantiteter Kul fra England.

Indførselen fra Norge udgjorde Rogn, Grankub og Træmasse til Papirfabrikation, Bygningstømmer og Naturis; derhos har Linien Fearnley & Eger formidlet Indførselen af smaa Partier Hesteskosøm og Apatit.

Fra Sverige indførtes Jern og Bygningstømmer samt nogle Partier Træmasse.

De indførte Kvanta af disse Varer er det undertiden vanskeligt at angive nøiere, da en stor Del kommer under fremmed Flag.

Rogn. Med norske Skibe indførtes til Distriktets Fiskehavne 23 714 Tønder Rogn fra Bergen mod 16 503 i 1894. Denne Forøgelse skyldes følgende to Aarsager:

1. Sardin fisket, der begyndte meget smaat, saa at Fiskerne nærede de største Bekymringer, blev senere meget regelmæssigt og indbringende, samt sluttede senere end sædvanligt, saa at Sæsonen i det Hele kan kaldes tilfredsstillende.

2. Prisen paa Rogn i Norge var meget lavere end i 1894, og faldt fra 60 frc. til 40—45 frc. for første Sort Bergens Rogn, altsaa en mere overkommelig Pris for Fiskerne, som iøvrigt stedse mere indser Fordelen ved dens Overlegenhed over anden Agn, hvormed de har forsøgt at erstatte den.

Iwidlertid er det nærværende Oplag, hvis Størrelse ikke nøie kan angives, endnu temmelig betydeligt. Ihændebarerne synes endog at nære Bekymringer, thi hvis Fisket aabnes ligesaa sent i 1896 som for den sidste Sæson, frygter de for ikke at kunne benytte eller afsætte den gamle Rogn, som de har paa Oplag.

Fragten var omtrent som i 1895 eller 2 frc. 50—3 frc. pr. Tønde.

Af Træ og Træmasse til Papirfabrikation ankommer talrige Ladninger til Nantes. Fabriken i Chantenay, A. Gourand fils & Co., har maaske formindsket lidt sin Indførsel af Grankub, skjønt der er ankommet dertil flere betydelige Ladninger med store Dampskibe; til Gjengjæld har den stadig erholdt betydelige Partier Træmasse. Flere Huse i det Indre af Landet har ogsaa indført over Nantes betydelige Kvanta af denne Artikel. Denne Transport har saa at sige været den eneste Alimentation for Linien Christiania—Nantes med Selskabet Fearnley & Egers Dampskibe.

Med norske Skibe ankom:

Fra Norge 1 580 Standard Rondins (Grankub) og 6 715 Ton Træmasse.

Fra Sverige 90 Ton Træmasse.

Hertil maa føies nogle Ladninger Rondins indført med de store engelske Dampskibe i Konkurrence med vort Flag.

Fragten for Grankub er ca. 29 frc. pr. Standard og for Træmasse 12—13 frc. for vaad og 18—20 frc. for tør Masse.

Bygningstømmer. Af skaaret Træløst indføres i norske og svenske Skibe: Fra Norge 877 Ptb. Std., og fra Sverige 5 100 Ptb. Std., altsaa for Norges Vedkommende lidt mindre end i 1894. Alene tre Havne, Landerneau, Brest og Sables d'Olonne, fik Træløst fra Norge under norsk Flag.

Indførselen var i det Hele omtrent som før og overstiger 20 000 Standard. Men Træløsten er i større Udstrækning kommet under engelsk Flag, især til St. Nazaire.

Uagtet Forskjellen i Kvalitet har man ogsaa frømdes indført Træl原因 fra Finland og Amerika. Under skandinavisk Flag kom fra Amerika 1 390 Std. til Nantes og St. Nazaire, og fra Finland 870 Std. til Saint Brieuc og Saint Malo.

Af Is indførtes i 1895 ialt 1 364 Ton norsk Is til Distriktets forskjellige Havne mod 2 434 Ton i 1894. Varen kom med 5 norske og 3 danske Skibe, og herom er afgivet en særskilt Beretning til Departementet.

Af svensk Jern indførtes 4 328 352 Kg. mod i 1894 3 295 322 Kg. Priserne stillede sig mod Aarets Slutning omtrent som i 1894. For Tiden noteres: fr. 20 pr. 100 Kg. hamret Jern, 1ste Sort Lancashire, fr. 19.50, do. ordinær, fr. 19, valset do. Lancashire, fr. 19.50 Vergettes, alt i Toldoplag i Nantes.

Exporten fra Nantes er frømdes ringe. Kun 3 norske Dampskibe og 2 Seilskibe fik Udfragter. De hyppigste Ladninger er for Seilskibe, Stykgods til Antillerne samt Tøndebaand og Skifer til England. Et norsk Dampskib tog ogsaa Tøndebaand til Christianssand.

Af Kornvarer har der saa at sige ikke været nogen Udførsel i 1895. Et svensk Dampskib gik fra Nantes til Rotterdam med 600 Ton Boghvede og et norsk Dampskib indtog i St. Malo 500 Ton Byg til Randers. Aabningen af Perraud & Co.s store Mølle synes at skulle medføre en større Export fra Nantes til Norden. I hele 1895 var der stadig Efterspørgsel efter denne Vare, men da Fabriken ikke endnu havde tilstrækkelige Maskiner til at producere sit Maximum, har den begrændset sig til kun at sende Partier med D'Hrr. Fearnley & Egers Dampskibe. Iaar vil den imidlertid kunne levere ca. 300 Tons daglig af Mel og vil da kunne yde hele Ladninger som Udfragter for vore Skibe. Her er for Fremtiden en Kilde til Forbindelse med Norge, som det er af megen Interesse at notere.

Vore Fabriker for hermetiske Fødevarer har ogsaa benyttet Christianialiniens Dampskibe til at sende til Norge Prøver af sine Produkter, Sardiner i Olie, Grønsager etc., men disse Forsendelser begrændser sig hidtil til nogle Kasser og vil aldrig naa op til betydelige Kvantiteter.

Konsulatet, hvis Kontor er rue Crébillon, No. 20, 1ste Etage, er aabent hver Dag fra 9—6.

A. Backman,
v. Consul.

Karlsruhe.

Aarsberetning dateret 25 Februar 1896.

Aaret 1895 var i det Hele gunstigt for Forretningerne i Tydskland. Pengeoverfloden fra 1894 gik over paa det nye Aar og Rigsbankens Diskonto forblev indtil 12 November 3 pCt. og er først idag forhøiet til 4 pCt.,

samt Lombardrenten til 5 pCt. Kurserne for alle Værdier, især Aktier i Banker og industrielle Selskaber havde i Aarets Løb stigende Tendents, og først mod Slutningen indtraadte nogen Nedgang paa Grund af den fra Wiener Børsen udgaaende stærke speculative Bevægelse; ved Aarets Slutning blev dog Kurserne staaende paa et i Forhold til dets Begyndelse endnu væsentlig høiere Standpunkt.

Den vedvarende Pengeoverflod bekræfter stedse mere den Mening, at vi successivt imødegaar en videre Nedgang af Rentefoden; navnlig de tyske Hypothekbanker og en Række tyske Byer benyttede denne Bevægelse for at konvertere sine $4\frac{1}{2}$ pCt. og 4 pCt. Laan til $3\frac{1}{2}$ pCt. og endog delvis 3 pCt. Det tyske Rige og de andre tyske Stater indtog i denne Henseende endnu stedse en afventende Stilling og afholdt sig fra Konvertering for at se, om man har at regne med en vedvarende Faktor. Herunder tør ogsaa den Betragtning have gjort sig gjældende, at en Konvertering af de tyske Statspapirer utvivlsomt ogsaa vilde ramme indenlandske Sparekasser og smaa Kapitalister, samt derhos vilde være egnet til at drive endel af de hidtil i tyske Statspapirer anlagte Penge til Udlandet, da mange Kapitalister, som ikke kunde nøie sig med en Rente af 3 pCt., uden Tvivl vilde anbringe sine Penge i mindre sikre udenlandske Værdier og paany udsætte sig for de Farer, der for nogle Aar siden viste sig skjæbnesvangre for tyske Kapitalister.

Industriens Udvikling var i det Hele tilfredsstillende. Tilbagegangen i Priserne paa de fleste Raaprodukter samt Jern og Kul naaede efter længere Nedgang tilsidst en Stilstand, og Priserne slog derefter ind paa en langsomt stigende Bevægelse.

Resultaterne af Bjergværksindustrien, samt tillige især Maskinfabrikerne var mere tilfredsstillende end i 1894, og de Udsigter, hvormed man begynder det nye Aar, synes at være bedre. Især var Aaret gunstigt for alle Bryggerier, paa Grund dels af tiltagende Konsum, dels af billigere Raastoffe. Ogsaa i Kornhandelen viste Prisopgaverne især for Hvede og Byg, en Vending til det Bedre, og Udsigterne for denne Branche er gunstigere end sidst i 1894.

Hvad specielt angaar de Sverige og Norge vedkommende Artikler, saa giver der sig, efter hvad der skrevet til mig fra Mannheim, dersteds tilkjende en vis Interesse for finere Fisk, især Laks fra Sveriges Vestkyst samt Hummer fra Norge, og jeg har allerede skrevet efter Opgaver over Adresserne paa de fleste svenske og norske Fiskegroshandlere, for at opgive disse til Mannheim.

Ligesaa viser sig nogen Interesse for skandinaviske Træhuse, hvormed Efterspørgsel er skeet angaaende Opførelse af en mindre Jagthytte; ogsaa her har jeg indhentet Underretninger og sendt disse til Mannheim.

Jeg vedlægger første Del af Handelskammeret i Mannheims Aarsberetning for 1895.

Robert Koelle.

Rio de Janeiro.

Skrivelse dateret 5 Februar 1896.

Forinden den lovgivende Forsamling traadte fra hinanden, tilendebragte den i Hast en Toldtarif for Brasilien for 1896, hvilken efter den brasilianske Presses og Kjøbmandsstands Formening ikke er et vellykket Arbeide. Derfor har der strax reist sig Tvivl om Forstaaelsen og Henstillinger til Regjeringen i denne Anledning. Disse Tvivl ville først efterhaanden løses.

Ved enkelte Artikler er en speciel ny Told bleven sat. Saaledes skal udenlandsk Øl betale Rs. 1 200 pr. Kilo. Der gives adskillige indenlandske Bryggerier, og Paalægget burde vel sigte til at gjøre det lettere for disse at holde sine Priser. Følgen af Tolden har imidlertid været, at Rios tre største Bryggerier, der nu ere sikrede mod udenlandsk Konkurrence, have slaaet sig sammen om fælles forhøiet Pris, og det er Konsumenten, der maa bøde for det nye Paalæg til Beskyttelse for en Industri, af hvis Raamaterialier hverken Malt eller Humle avles i Landet.

Likører skal betale Rs. 3 600 pr. Kilo.

Genever (antagelig ogsaa Cognac, Brandy, Aquavit, Whisky etc.) Rs. 1 500 pr. Kilo og formentlig Rs. 150 pr. Kilo for Flaske.

Tændstikker af Træ Rs. 3 200 pr. Kilo.

Blikplader Rs. 0.030 pr. Kilo.

Hermetisk nedlagt Fisk (og Krabber, Østers etc.) Rs. 1 500 (dog Sardiner Rs. 1 000) pr. Kilo.

For forskellige medicinske Olier, Vine og Likører er betydelig højere Toldsatser ansat.

For alle andre Varer er Tolden forhøiet til det Dobbelte af Tolden i 1895 uden særskilt Betaling af „Tillægsafgift“ („adicionaes“).

For Agerbrugsredskaber, Værktøi, Raamaterialier, Farveemner og Chemikalier til Fabrikers Brug gives en Nedsættelse af 30 pCt. Samme Nedsættelse tilstaaes: Ris, Byg, Klid, Bønner (feijas), Mais, Furu-Trælast, tørret Kjød og Parafinolie (Kerosene).

For Rio de Janeiros Befolkning er tørret Kjød og de andre nævnte Fødemidler absolute Nødvendighedsartikler, der til og med maa hentes udenfra. Ikke destomindre er de bleven belagt med dobbelt Told, dog saa, at herfra atter drages 30 pCt. Klipfisk, der for os har Interesse, og som ogsaa for den lavere Befolkning her er Nødvendighedsartikel, skal ligeledes betale dobbelt Told (80 Reis pr. Kilo istedetfor 40 Reis tidligere), men faar ikke nyde godt af nævnte Nedsættelse af 30 pCt. (som er tænkt at skulle være en Opmuntring til Rio Grande do Sul og en Opmærksomhed mod Argentina og Uruguay). Forhøielsen paa Klipfisk er sagt at skulle være en Støtte for Udviklingen af et nationalt Fiskeri.

Trælast (af Furu og antagelig Gran, „pinho“), derimod skal nyde godt af de 30 pCt. (da den er nødvendig for Fabriker og private Byggearbejder og den nationale „Furu“ fra Syden paa Grund af den dyre Transport ei kan konkurrere). Her kommer den mærkelige Følge tilsyne, at Tolden for os paa Trælast bliver mindre end før. Tidligere betales pr. Kubikmeter Reis 9 400 samt 50 pCt. Tillægsafgift, tilsammen Rs. 14 100. Nu skal betales pr. Kubikmeter Rs. 18 800 med Fradrag af 30 pCt., Rs. 5 640, eller Rs. 13 160.

Det benyttede Toldsystem har vakt Opmærksomhed ei alene ved nogen Utydelighed, men ogsaa ved, istedetfor særlig at beskatte Luxusvarer, at ramme Nødvendighedsartikler, der gjør Livet end vanskeligere for Menigmand.

Nantes.

Skrivelse 25 Februar 1896.

Hermed har jeg den Ære at vedlægge følgende Gjenpart af en officiøs Meddelelse om Rogn, udgaaende fra en Kommissionær i Port Louis, der er meddelt mig igaar, og som jeg antager vil være af Interesse:

„Der antages at være kommet til Frankrige i Løbet af 1895 46—48 000 Tønder Rogn. De ældre Beholdninger begyndte med en Pris af 54—58 frcs., og de nye 41—43. Tilnærmelsesvis kan antages, at der er igjen i Frankrige 6—8 000 Tønder, da Fisket i Morhiban, Loire Inférieure og Vendée kun gav smaa Resultater, og i Norge 8—10 000 Tønder, skjøndt Sælgerne kun angiver 6 000.

Man bød nylig frcs. 34 pr. Tønde 1ste Sort Rogn 1895 franco Port Louis, men denne Pris blev ikke accepteret under Angivelse af, at Torskefisket iaar er meget under forrige Aars Udbytte paa samme Tid. Efter vor Mening bliver Ihændehaverne nødt til at nedsætte sine Fordringer, da Ingen vil kontrahere for 39 fr., som de fordrer.“

Lourenço Marques (Mozambique).

Aarsberetning dateret 12 Februar 1896.

Fra Sverige ankom med Ladning 11 norske Skibe dr. 8 609 Ton og fra andre fremmede Lande med Ladning 9 dr. 7 921 Ton, ialt 20 dr. 16 530 Ton, hvoraf Dampskibe 2 dr. 4 193 Ton. Bruttofragter £ 34 059.

Til fremmede Lande afgik i Ballast 15 norske Skibe dr. 12 138 Ton, hvoraf Dampskibe 2 dr. 4 193 Ton. Erlagte Konsulatafgifter £ 42. 10. 11. Af svenske Skibe ankom 10 dr. 6 207 Ton.

Indlagt tillader jeg mig at fremsende Fortegnelser over norsk Skibsfart og ligeledes summarisk Opgave over svensk Skibsfart paa Lourenço Marques i 1895.

Det fremgaar deraf, at Lourenço Marques besøgte i 1895 af 18 norske Seilskibe, tilsammen 12 337 Tons samt af 2 norske Dampskibe, hvis Total-Drægtighed androg 4 192.52 Tons, medens den svenske Skibsfart i samme Tidsrum beløb sig til 10 Seilskibe med 6 206.89 Tons.

Bruttofragten af de 18 norske Seilskibe naaede £ 16 109, medens Dampskibenes beløb sig til £ 17 950 og de 10 svenske Seilskibes Bruttofragt androg £ 9 302.

Anførte Tal udvise noksom Forøgelsen af den norsk-svenske Skibsfart her paa Havnen, bekræftende saaledes, hvad jeg i foregaaende Beretninger har udtalt.

Det vil sees at svensk Trælast spiller Hovedrollen som Importartikel af de med norsk-svenske Skibe ankomne Ladninger. De to norske Dampskibe bragte Minetømmer fra Puget Sound for Johannesburg, hvor Oregon- og Pitchpine ere stærkt efterspurgt til Brug i Guldminerne.

Der er ingen Tvivl om, at den norsk-svenske Skibsfart vilde vedblive tiltage, hvis den portugisiske Regjering vilde gjøre de nødvendige Foranstaltninger, for at større Skibe uden Frygt kunde løbe ind i Floden.

Desværre har man at beklage Tabet af norsk Bark „Breidablik“ af Drammen, 2 309 Tons, som den 4 Oktober 1895 totalt forliste paa Dana shoal med Tab af 3 Matroser.

Ligeledes forliste den 1 Februar 1896 norsk Bark „Doris“ af Christiania i Nærheden af Cutfields Flats, medens lykkeligvis Mandskabet bjergede sig.

Det bliver saaledes mere og mere øiensynlig, at Delagoa Bugten tiltrænger nye Opmaalinger, ogsaa at en Lodstjeneste bør oprettes paa Inyack, samt at Bøjerne maa anbringes saaledes, at de ei drive som nu og derved lede Capteinerne i Vildfarelse.

Et Fyr paa Steffin-Øen burde ogsaa oprettes.

Uagtet de mangelfulde Forsigtighedsregler for Skibsfarten, er det egentlig først i 1895, at man har hørt Tale om Forlis i Bugten, hvilket naturligvis har sin Grund i den Omstændighed, at der nu kommer større Skibe hertil end før og som, lastede, ligge indtil 23 Fod dybt.

Dog er der Intet til Hinder for at saadanne Fartsøier komme hid, naar de blot blive lodsede ind af en kyndig Lods, eller hvis Opmaalinger, Bøier og Fyr afgive nødvendig Paalidelighed.

Paa selve Barren er ei under 14 Fod Vand ved Ebbe, og Vandet stiger fra 12 til 14 Fod.

Paa Grund af det store Antal Skibe, som i dette Aar ankom med Last, har Losningen frembudt mange Vanskeligheder, idet Landingsmidlerne vare utilstrækkelige, og mange Skibe fik Overliggedage at forde. Den Omstændighed har givet Anledning til Rettergang imellem Skibe og Modtagere, som vægrede ved at betale Overliggedage, naar Chartepartiet stipulerede

Losningen, „as per custom of the port“. Det er ved slig Leilighed lykkedes mig at faa opklaret, at efter portugisisk Lov skal et Skib losse et Minimum af 60 Tons pr. Dag, hvorved flere norske og svenske Skibe have i flere Tilfælde kunnet faa udbetalt større Beløb i Overliggedagspenge.

Angaaende Ballast til Skibe kan samme nu faaes til 4 sh. pr. Ton, og fortrinligt Kildevand bringes ombord paa Skibene til 12 sh. pr. 1 000 Liter.

Proviering er her at forskaaffe til rimelige Priser, med Undtagelse af Kartofler og Grøntsager, hvilke Artikler importeres og derfor er meget dyre.

Under næsten hele Aaret har der hersket en saadan Overfyldning af Varer her, som afventede Befordring med Jernbaner, hvis Materiel desværre er utilstrækkeligt, at disse have været udsat for Havarier. Trælast ligger opstablet paa Stranden udsat for Regn og Sol, og mange andre Varer lide under Mangel paa Plads i Toldpakhusene, hvor der hersker almindelig Forvirring, saa at man har Vanskelighed ved at finde sine Varer.

Det er heldigvis lykkedes Regjeringen at kue Oprøret af de Indfødte, saa at det Indre nu atter er tilgængeligt for Handlende, hvorved det igjen bliver muligt at se Forretningerne med Kafferne opblomstre.

Af Klipfisk indføres hertil temmelig meget, fornemlig over Hamburg og Lissabon.

Nogen Margarine, Anchovis og Sild vil kunne afsættes, men kun i ringere Mængde. Baade fra 15 til 20 Fods Længde sælges her til fordelagtige Priser.

Johs. Bang,
Consul.

Triest.

Fra fremmede Lande ankom til Hovedstationen med Ladning 18 norske Skibe dr. 12 085 Ton og i Ballast 1 dr. 399, og til Vicekonsulaterne med Ladning 1 dr. 1 111 Ton, ialt 20 dr. 13 595 Ton, hvoraf 19 dr. 13 196 Ton Dampskibe. Bruttofragter 225 505 Kr.

Til fremmede Lande afgik fra Hovedstationen med Ladning 12 norske Skibe dr. 4 208 Ton og i Ballast 6 dr. 6 496 Ton, og fra Vicekonsulaterne i Ballast 1 dr. 1 111 Ton, ialt 19 dr. 11 815 Ton, hvoraf 18 dr. 11 352 Ton Dampskibe. Bruttofragter 22 659 Kr.

Af svenske Skibe ankom 1 dr. 734 Ton.

Erlagte Konsulatafgifter af norske Skibe Kr. 679.70, af svenske Kr. 46.60. Expeditionsafgifter af norske Exp. Kr. 108.40, svenske Kr. 25.

De norske Skibe havde ialt i Besætning 320 Mand, hvoraf 263 norske, 40 svenske, 17 Fremmede, 2 Mand afmønstredes, en døde under Reisen.

Aarsberetning modtaget 26 Februar 1896.

De 19 befragtede norske Dampskibe og 1 Seilskib, der ankom til Triest, medførte fra fremmede Lande:

Apelsiner og Citroner 103 345 Kasser, Mandler 185 Baller, Essentser 75 Kolli, saltet Fisk 38 Fade, Korinter 45 Baller, Vin 60 Fade, Kaffe 281 Baller, Tran 65 Fade, Jern i Stænger 3 861 Stykker, Pimpsten 160 Kolli, Specier 659 Kolli, Tørfisk 2 055 Baller, Ris 3 835 Ton og 168 Sække, Kul 10 633 Ton.

De 12 befragtede norske Dampskibe udførte: Bord 98 508 Stk., Halvbord 195 504 Stk., Tragbaume 56 367 Stk., Frugtkasser 6 955 Stk., Props etc. 23 241 Stk., Bjelker 3 994 Stk., Planker 425 Stk., uforarbejdede Ror 30 Stk., Galæbler 235 Kolli, Potetes 167 Sække, Kaffe 369 Sække, Papir 516 Kolli, Staal 46 Kolli, Bønner 100 Sække.

Af Tørfisk indførtes fra Norge indirekte via Hamburg-Hull
Kg. 1 339 200

— — — — — Venedig—Genua „ 200 100

Kg. 1 539 300

Fisketran fra Norge via Hull Kg. 75 800

— — — — — Hamburg „ 71 700

— — — — — Venedig—Genua „ 19 200

Kg. 166 700

I detail solgtes Tørfisk 38—44 Gulden 3—5 pCt. sconto. Tolden 4 Gulden pr. Kvintal.

Fisketran à Gulden 28—43 uden sconto for Fad, Told 2 Gulden pr. Kvintal, og Medicintran i Bliktønder à Gulden 83—101.

Til Norge udførtes via Hull og Hamburg:

Til Christiania Citronskal Kg. 660, diverse Farver Kg. 699, tørrede Blomster Kg. 60, Laurbærblade Kg. 326, tørrede Frugter Kg. 32 669, Gummi Kg. 640, Sødtræextrakt Kg. 899, Svampe Kg. 596.

Til Bergen: Laurbærblade Kg. 1 532, tørrede Frugter Kg. 420.

Til Thronhjøm: Tørrede Frugter Kg. 2 298.

Ialt Kg. 40 799, af Værdi 36 860 Kr., mod i 1894 Kg. 36 090 af Værdi 30 585 Kr.

Fra Sverige indførtes Jern, Kg. 6 893, Staal Kg. 2 585 og Tjære Kg. 155 000.

Indførselen udgjorde: Kaffe 536 920 Kvintaler, Vox 1 432, Kornvarer 831 050 Kv., Specier 61 124 Kv., tørrede Frugter 185 642 Kv., Uld og Skind 20 797 Baller, Metaller 118 065 Kv., Olivenolie 44 337 Kv., russisk Petroleum 308 400 Kv., Læder 796 003 Stk., salt Fisk 22 094 Fade, Farvevarer 21 291 Kv., indenlandsk Sukker 925 020 Kv.

I 1895 var Udførselen af Tøndestav meget ringe, grundet paa den russiske og amerikanske Konkurrence; Fragterne var derfor i Middelhavet varierende, 9—10 frc. pr. Ton à 42 franske Kubikfod. For Bordeaux var de mellem 10 og 13 frc. pr. sædvanlig Ton. Til Brasilien foretoges 18 Reiser af de af Staten subvenerede Selskaber oesterreichische Lloyd og det ungarske Adriaselskab til de af Staten bevilgede Fragtsatser.

For Bord af Lærketræ til de sicilianske Havne forlangte man 13—15 ital. Lire pr. 1 200 venetianske Unzer eller 100 tyske Kubikfod.

Fragsatserne for Nordamerika og England forblev stationære. Nogle engelske Skibsredere har sammen med Wiener Privatmænd købt 4 Dampskibe for Reiser til nordamerikanske Havne til Import af Bomuld. Selskabet fører Navn af „*Austro-amerikanische*“.

Den i Østerrige-Ungarn herskende Svinesygdom, har ikke væsentlig skadet Handelen hersteds, da Behovet for Svin kunde dækkes andetsteds.

Ind- og Udførselen tiltog meget efter Aabningen af den herværende Risskallingsfabrik. Samme gjælder om den herværende Dampmølle Economo.

Linoleums, Papiermaché og Messingstøberifabrikerne er i den bedste Gang, hvilket ikke gjælder Jernstøberiet, der skal aabnes paa Aktier af det herværende Firma Eulambio i det Triest nærliggende Sted Servola. De for Anlæg af Fabriker efter Ophævelse af Byen Triests Frihavn bevilgede Privilegier modarbeides hos Ministeriet og Parlamentet af Handelskamrene i Indlandet, især hvor der er Bjergværker, som om denne Fabrik skulde kunne tilføje dem betydelig Skade. Den erholdt dog trods al Modstand ved Slutningen af Januar Befrielse for al Told, men kan ikke konkurrere med Udlandet.

Den herværende Cigaret- og Skrivpapirfabrik Modiano ødelagdes i September 1895 ganske af en Ildebrand, men skal dog atter aabnes.

Middel-Kurser i 1895 var for 100 frc. Gulden 47.35 til 49.65; 100 italienske Lire, Gulden 43.70—47.15; 10 engelske Pund Gulden 120—125; 100 Mark, 58.70—61.15 Gulden øesterr. W.

Til Triest ankom i 1895 med Ladning 6 334 Skibe dr. 1 582 172 Ton og i Ballast 1 751 dr. 177 983 Ton, ialt 8 085 dr. 1 760 055 Ton, hvoraf Dampskibe 4 487 dr. 1 632 082 Ton. Med Ladning afgik 5 418 dr. 1 505 758 Ton.

Af de ankomne Skibe var østerrig-ungarske 5 923 dr. 1 079 078 Ton, engelske 198, 260 560 T., italienske 1 742, 307 812 T., tyske 19, 17 947 T., græske 123, 50 425 T., norske og svenske 20, 13 043 T., russiske 15, 24 989 T., tyrkiske 32, 1 539 T., danske 3, 2 148 T., montenegrinske 8, 254 T., nord-amerikanske 1, 622 T., belgisk 1, 1 637 T., ialt 8 085 dr. 1 760 054 Ton.

Indførselen overland var i metr. Kvintaler 6 804 041, og Udførselen 5 705 750.

Otto von Leitenburg.

Nantes.

Skrivelse 28 Februar 1896.

Indberetning fra Vicekonsul i Concarneau, E. G. Carøe, om Sardin-fisket og Rognindførselen i Nantes Konsulatdistrikt i Sæsonen 1895.

De første Sardiner fangedes i Concarneau 11 Juni. Uheldigvis var dette kun blind Allarm, som blev til Uheld for Fiskerne. Fra nævnte Dag gik Fiskerflaaden eller den største Del deraf ud hver Dag og mod Slutningen af Juli gjorde man den sørgelige Iagttagelse, at Sardinsalget ikke beløb sig til 10 000 frc., medens man allerede havde brugt mindst 2 000 Tønder Rogn. Nu blev Situationen truende og Fiskerne, der havde brugt op alle sine Sparepenge, blev nægtet Brød hos Bagerne, som endog paatænkte at slukke sine Ovne. Man var saaledes for Tiden nødt til at opgive Sardin fisket for at optage Makrelfisket, ved hvis Hjælp Fiskerne kunde skaffe Føde til sine talrige Familier i Paavente af Sardinernes Ankomst.

For ikke at tabe Sardinens Bevægelser af Sigte, hvori Stedets eneste Næring bestaar, fortsatte enkelte mere formaaende Redere at undersøge dette, og da Baadene den 13 August kom tilbage vel forsynet med Sardiner, opstod der et Overmaal af Glæde hos vor hidtil saa prøvede Søbefolkning. Den 14 August sendte jeg et Telegram til Bergens Børskomite med Meddelelse om Fiskets Aabning; paa Grund heraf steg Rognprisen i Bergen 5 frcs. pr. Tønde.

Man har sjelden havt en saa mærkelig Sæson. Efter 2½ Maanedes Forsinkelse blev Fisket pludseligt saa overflødigt, at Hundrede Tusinder af Sardiner er kastet i Vandet, da Fabrikerne til sine Tider var overfyldt. Det uheldige herved var, at man lige til først i Oktober saa at sige alene fiskede smaa Fisk. Fabrikanterne kunde absolut alene fylde Æsker af smaat Format, $\frac{1}{4}$ og $\frac{1}{8}$, og saa ikke med Glæde sine større Æsker, $\frac{1}{2}$ og andre, forblive i Oplag. Fiskenes Størrelse og Pris var ikke Gjenstand for Variation. 42 à 52 Millimeter (15 à 25 paa $\frac{1}{4}$) solgtes til 3—8 frc. pr. 1 000. Middelsudbytte pr. Baad 8—12 000. Efter 10 Oktober veg de smaa Sardiner Pladsen for de store (60—63 Millimeter) hvoraf der nu blev Overflod, og det var især fra den Tid, at Besætningerne fik godt Udbytte. Middelsudbytte pr. Baad var 4 800 til Pris 16—24 frcs. Mod Forventning blev Sæsonen 13 August—12 November i det Hele god i Betragtning af den sene Begyndelse, og den var især heldig for Fabrikerne. For Konsumtionen af Rogn var Sæsonen ikke gunstig. Fra Begyndelsen af indtil 10 Oktober fiskedes kun smaa Sardiner, hvilket kun kræver lidet Rogn, og da den store Sardin viste sig, havde næsten alle fremmede Baade forladt Havnen. Det maa derhos vel bemærkes, at det ikke er de rige Fiskerier,

der begunstiger Forbruget af Rogn; de i denne Henseende bedste Sæsoner er de middels, især naar den store Sardin er tilstede; det kan endog siges, at de middels Sæsoner er at foretrække for Alle undtagen for Fabrikerne.

Konsumtionen af Rogn, der i Sæsonen 1894 (fra 19 Juni til 20 Oktober) udgjorde 13 673 Tønder, var i 1895 (13 August til 12 November) 10 049 Tønder. Detailpriserne har fra Først til Sidst ikke varieret. Rogn fra Bergen noteredes saaledes, 1ste Kvalitet 44—50 frcs., 2den 35—40 frcs., 3die 28—32 frcs., amerikansk Rogn 36 frcs., do. fra Newfoundland 28—32 frcs., do. fra Island 32 frcs.

Angaaende amerikansk Rogn, har jeg henholdt mig til Opgaverne over Indførselen deraf over Bordeaux. Af Statistiken fremgaar, at amerikansk Rogn, som franske Kjøbmænd har omtalt saameget som en mulig betydelig Konkurrent af den norske Rogn, hvis Markedet fra sidstnævnte blev for fordringsfuldt, ikke spiller nogen Rolle i Frankrige; Indførselen udgjorde i 1894 og 1895 kun resp. 704 og 620 Tønder. Det maa dog bemærkes, at skjønt det ikke er mig bekjendt, at andre Havne end Bordeaux modtager amerikansk Rogn, er det dog muligt, at andre Havne kan have erholdt endel Tønder; ialfald er der kun Tale om mindre Partier.

Om Rognen fra Newfoundland har jeg endnu ikke kunnet faa nøiere Oplysning, men haaber at faa saadan senere.

Ved at betragte Opgaverne over Fisket, er det paafaldende, at skjøndt Havnen Douarnenez indfører mere Rogn end Concarneau, er dog Fisket i den sidste meget større. Forklaringen heraf er følgende: For det Første leverer Douarnenez Rogn til alle Baade fra Camaret og Morgat og de fleste fra Audierne, og dernæst bruger Baadene fra Douarnenez mere, fordi dets Flaade er talrigere og fisker udenfor Stedet, især i Concarneau. Men med Hensyn til Sardinisket, har Concarneau i en Aarrække været meget vigtigere end alle de andre.

Finistères Generalraad har udtalt Ønske om, at Rogn af fremmed Oprindelse anvendt som Agn til Sardiniske skal befries for Told, da Produktionen af fransk Rogn ikke er tilstrækkelig til Fiskets Behov.

Af et mig meddelt Brev fra Børskomiteen i Bergen af 8 Januar 1895 har jeg ment at se, at man aldrig har faaet nøiagtigere Meddelelser om Sardinisket eller om Indførselen af Rogn til Frankrige. Jeg har derfor troet at burde samle statistiske Opgaver fra alle vigtigere Fiskehavne for Sardinier i Frankrige, støttet paa Oplysninger, som jeg har erholdt gennem vedkommende Autoriteters Velvillie. Jeg vedlægger disse Opgaver, der giver saavidt muligt tilnærmelsesvis nøiagtige Oplysninger om Fisket.

Til Slutning skal jeg bemærke, at da den forløbne Vinter har været særlig mild og rolig, er der al Grund til at tro, at næste Fiske vil blive godt og man kan efter hvad der nu foreligger forudsige en tidlig Begyndelse.

Indførsel af Rogn fra Norge:

	1894.	1895.
Til Douarnenez	1 629 249 Kg.	2 363 387 Kg.
” Concarneau	1 050 644 ”	852 880 ”
” Guilvinec og Loctudy . .	115 893 ”	16 130 ”
” Audierne	32 685 ”	137 258 ”
” Belle Ile	95 845 ”	186 067 ”
” Port-Louis	230 869 ”	241 586 ”
” Lorient	786 705 ”	797 916 ”
” Croisic	203 758 ”	183 860 ”
” Les Sables d’Olonne, Ile d’Yeu et Saint Gilles . .	204 592 ”	192 934 ”
Ialt eller Tdr.	4 350 240 Kg. 32 224	4 972 018 Kg. 36 829

Rogn indført kystvis:

Til Douarnenez	22 600 Kg.	95 280 Kg.
” Concarneau	559 400 ”	342 578 ”
” Guilvinec og Loctudy . .	115 680 ”	182 645 ”
” Audierne	30 900 ”	30 500 ”
” Morgat	31 980 ”	27 300 ”
” Camaret	19 690 ”	78 212 ”
” Croisic	58 200 ”	7 208 ”
” Ile d’Yeu et Saint Gilles.	91 392 ”	201 845 ”
Ialt eller Tdr.	929 842 Kg. 6 888	965 568 Kg. 7 158

Indførsel af Rogn fra Amerika:

Til Bordeaux	95 120 Kg.	83 742 Kg.
eller Tdr.	704	620

Indførsel af Rogn til Concarneau i 1895:

Fra Bergen under norsk Flag Tdr. 5 571, do. under fransk Flag
Tdr. 1494, i Kystfart Tdr. 1 520, fra Amerika, Newfoundland og Island
Tdr. 951, ukjendt Oprindelse med Jernbane Tdr. 403, ialt Tdr. 8 849
Beholdning i Concarneau fra 1894 ” 1 200

Tdr. 10 049

Beholdning i 1895 Intet.

Sardinifisket i Frankrige 1894—95:

Steder.	Antal Fisker- baade.		Antal Sardin- fabriker.		Salgsudbytte.		Opfanget Kvantum Sardiner. Kg.		Antal nybyggede Baade.		Drægtighed af nybyggede Baade.	
	1894.	1895.	1894.	1895.	1894.	1895.	1894.	1895.	1894.	1895.	1894.	1895.
Concarneau . .	571	450	24	24	1 886 915	2 472 655	3 015 675	4 673 316	89	126	616.12	794.74
Douarnenez . .	716	830	18	18	839 469	800 000	1 235 914	2 500 000	103	87	800	700
Groix	50	45	2	2	313 200	220 430	68 300	mangler	ingen	ingen	ingen	ingen
Belle Ile . . .	225	170	6	7	363 595	295 872	704 110	494 542	180	184	504	583
Saint Gilles og Ile d'Yeu . .	151	135	9	9	1 205 800	780 600	606 700	701 308	1	2	21.94	32.02
Camaret . . .	108	105	3	3	159 000	206 290	296 000	457 000	46	51	293	306
Lorient og Port- Louis. . . .	418	445	18	19	1 102 015	427 548	1 801 923	913 555	59	62	218	248
Sables d'Olonne	250	240	10	10	185 000	256 000	200 000	444 000	26	22	518	476
OQUIPERON . .	40	50	6	6	464 860	495 930	353 428	275 516	4	5	mangler	mangler
Etel	250	261	5	5	339 363	346 886	363 733	251 366	ingen	ingen	ingen	ingen
Croisic . . .	204	144	7	7	563 670	246 338	477 166	104 883	12	14	mangler	mangler
Loctudy . . .	84	80	2	3	169 148	218 966	287 820	390 250	20	23	61	54
Le Guilvinec .	150	180	13	13	927 500	1 050 200	1 380 000	1 602 000	16	30	87	149
Morgat . . .	38	40	2	2	101 700	99 400	183 000	253 000	ingen	ingen	ingen	ingen
Audierne . .	300	300	12	12	175 000	370 000	354 000	705 000	32	26	172	158
	3 555	3 475	137	140	8 796 235	8 287 115	11 327 769	13 765 736	588	632	3 291.6	3 450.76

Hannover.

Aarsberetning dateret 2 Marts 1896.

Tilbagegangen i Næringslivet, der begyndte i 1890 og først i 1894 ved den tysk-russiske Handelstraktat gav Plads for bedre Udsigter for Industrien, standsede i 1895 næsten paa alle Gebeter, hvorpaa fulgte et glædeligt Opsving. Skjøndt Aaret ikke tilfredsstillede alle Ønsker, og navnlig Kornpriserne endnu stod meget lavt, viste sig dog paa mange Gebeter en betydelig Bedring. Ogsaa i 1895 arbejdede urolige Elementer i Samfundet med talrige Krav paa Statshjælp, ligeoverfor hvilke Styrelsen stod raadløs, idet man mente at kunne standse med manende Ord eller Løfte om Undersøgelse de Bevægelser, der navnlig drev de agrariske Kredse til Andragender i Parlamentet, som aabenbart ikke kunde efterkommes. Utvivlsomt er Landbrugets Stilling i mange Dele af Tydskland ugunstig paa Grund af de lave Kornpriser; men saadanne Kriser hjem søger ofte hele Næringslivet, og det er et Fortrin for Landbruget, at det ved Fremskridt i Opfindsomhed, Industri og internationalt Samkvem, stedse naar højere i sit Udbytte. Maskinernes og Dampens Tidsalder har for Jordeierne medført en betydelig, endnu i den sidste Tid forøget Værditilvæxt af Grunden og Jordrenten. Da den landbrugende Klasse altid var beskyttet mod Verdensbegivenhedernes raa og pludselige Indgriben udviklede der sig hos den i Tidens Løb den Tro, at den kunde anse sig som den udelukkende Bærer af den nationale Bevidsthed og som Statens Rygrad, til hvis Opretholdelse andre Næringer pligtede at bringe Ofre. Det tyske Parlament og den preussiske Landdag blev bestormet med Andragender fra Agrarerne om Forhøielse af Kornpriserne og idethele Forbedring af Landbrugets Stilling. De efterstræbte en Monopolisering af Kornhandelen i Statens Hænder og Opfyldelse af Bimetallisternes Ønsker. Regjeringen lovede at prøve alle disse Andragender, og gik saavidt, at den forsaavidt gav efter for Agrarernes i Herrehuset og Rigsdagen bifaldte Krav paa Gjenindsættelse af Sølv i sin gamle Stilling, at den lovede at sammenkalde en international Myntkonference med en svag Klausul til Gunst for den bestaaende Guldmyntfod, naar Forbundsstaterne hertil gav sit Samtykke. Heraf opstod megen Uro i den tyske Forretningsverden, da saadanne Anslag mod Guldmyntfoden let kunde vække et uvenligt Ekko i Udlandet, Mistro mod Riget og gjøre den internationale Omsætning uhyre Skade. Af Konferenserne blev der imidlertid Intet, da det omtalte Samtykke udeblev. Bimetallisternes Hovedargument, Guldets Utilstrækkelighed, bortfaldt ved Opdagelse af nye Guldfelder i Sydafrika og Vestaustralien, der overvældede Europa med en hel Guldregn. Statsraadets Beslutninger bar Præg af Forlegenhed og tilfredsstillede ikke de agrariske Bundsforvandre, der i alle Rigets Dele stedse mere undergravede den indre Freds Jordbund og hindrede en Sammenlutning af Ordenspartierne, naar dette behøvedes for at holde Landets indre Fiender i Ave.

En væsentlig Indflydelse paa den stedfundne Bedring maa tilskrives Handelstraktatpolitiken. Den stedfundne Forøgelse af Udførselen og Udvildelse af Afsætningsgebeterne maa først og fremst tilskrives Toldforholdenes Stabilisering, der først har skabt det nødvendige sikre Grundlag for videre-

gaaende Foretagender. Lange Tider af økonomisk Tryk har hvilet paa alle Jordens Lande; vor Udførsel til de vigtigste Afsætningsgebeter gik betydelig tilbage, dels paa Grund af politisk og finantsielt Virvar i disse Lande, navnlig i Sydamerika, dels paa Grund af urationel økonomisk Politik, som i de forenede Stater, hvortil vor Export gik tilbage fra 417 Millioner Mark i 1890 til 271 Mill. i 1894, ligesaa for Chili fra 45 til 20 Mill. Mark, Argentina fra 45 til 29 Mill. o. s. v., i det Hele for disse 4 amerikanske Stater med 188 Mill. Mark.

At Handelstraktaterne ikke er i Stand til at hæve Kjøbeevnen i Lande, der er geraadet i økonomiske Kriser ved Uaar, Krig, politiske Uroligheder eller slet Finantsvæsen, er klart, og man maa ikke fordrø Umuligheder af dem, naar de skal forøge Udførselen til Lande hvis Modtagelighed er hindret ved saadanne Begivenheder. Traktaterne yder intet Universalmiddel mod al økonomisk Nødstilstand, men de viser sig virksomme til at støtte et Folks økonomiske Konkurrencekamp paa Verdensmarkedet. Traktaterne har gjort det muligt at komme over en Række høist ugunstige Næringsaar, skjøndt ikke uden Tab. Først naar bedre Tider indtræffer kan de fuldt vise sine gode Virkninger, og som før nævnt synes saadanne nu at nærme sig. Utvivlsomt har den tyske Exporthandel endnu meget at udsætte paa Handelstraktaternes Indhold, men dette vil altid ske, saalænge der er Beskyttelsestold og forskellige Love i de forskellige Stater.

Pengeoverfloden fra 1894 varede ogsaa den største Del af 1895. Englands Bank holdt hele Aaret en officiel Diskontosats af 2 pCt., den franske nedsatte i Marts Satsen fra $2\frac{1}{2}$ til 2 pCt., og i Tydskland var den officielle Rigsbanksats fra 5 Februar 1894 til 4 Novbr. 1895 3 pCt., hvorefter den forhøiedes til 4 pCt. Forholdet er saameget mærkeligt, som Værepriserne i Aarets Løb steg betydeligt, og den stigende Spekulation medførte forøget Pengebehov. Satsens Forhøielse senere paa Aaret medførte en folbar Stringents paa Pengemarkedet og ikke liden Stigning af Privatdiskontoen, der midt i December var steget til 4 pCt., medens den samtidig i London kun var $1\frac{1}{4}$ pCt., hvilket for en Del kan have sin Grund i, at netop Londons Marked optog det meste af det amerikanske og afrikanske Guld.

Det Tilbageslag, hvorfor Børserne var udsat i 1895 efter et Opsving, der havde alle Kjendetegn paa Overdrivelse, kan paa en Maade betegnes som en Krise; heraf blev dog Nationernes økonomiske Liv ikke direkte berørt. Spekulationen havde drevet Agioen paa Værdipapirer til en svimlende Høide, indtil det Hele pludselig faldt sammen. Da den voldsomme Krise var over viste det sig dog, at Staternes finantsielle Kraft ikke havde lidt og at Krisen indskrænkede sig til Spekulationen. To af de Støtter, som havde tjent som Grundlag for Haussebevægelsen, den stigende Rentefod og den i Politiken herskende Ro, slog feil, medens den tredie, Gjenoplivelsen af Industri og Handel, vedblev, og har bevirket, at de lidte Tab nu synes at kunne erstattes. Oprindelsen til Bevægelsen laa hos Publikum, der under den herskende Overflod paa Penge opgav sin Tilbageholdenhed ligeoverfor Effektmarkedet og vendte sig ikke alene til Papirer med fast Rentefod, men ogsaa til spekulative Statsfonds og Dividendepapirer i saadan Grad, at disses Kurser steg betydeligt. Spekulationen blev nu ogsaa revet med i denne Bevægelse. De paa Berlinerbørsen forhandlede

Bankaktier af nominelt Beløb 1 346 Mill. havde den 30 September 1895 en Kurs af i Gjennemsnit 160.5 pCt. eller 39.3 pCt. højere end to Aar tidligere. Samtidig steg Kursværdien paa de i Berlin solgte Industriaktier, nominelt 1 521 Mill., med gjennemsnitlig 42.6 pCt. Imidlertid fængsledes Interessen i saa høi Grad af Guldaktier, at en stor Del af de spekulative Omsætninger gik for sig paa udenlandske Markeder. Modderfontein shares, der i 1894 kunde faaes for $1\frac{3}{4}$ sh. gik op til £ 15, Eastrand fra 14 sh. til £ 12, Simmer og Jack fra £ 3 til £ 24, chartered shares fra £ $1\frac{3}{4}$ til £ $8\frac{3}{4}$, Rand Mines i et Aar fra £ $11\frac{1}{2}$ til £ 45. Et Antal af de mest fremragende Selskaber med en Nominalkapital af £ 50 Mill., havde i September 1895, da Bevægelsen var paa det Høieste, en Kursværdi af £ 215 Mill., hvoraf nominelt £ 28 Mill. en Kursværdi af £ 113 Mill., der endnu ikke gav Udbytte, men alene var steget ved Forventninger paa Fremtiden. Efter et saadant Overmaal af Spekulation kunde Tilbageslag ikke udeblive uagtet de Transvaalske Guldminers yderst glimrende Fremgang. Medens Londons Marked stærkt formindskede sin Interesse i Guldaktier, steg Spekulationen deri stedse mere i Frankrig. For at skaffe sig Penge og benytte de lave Diskontosatser i London trasserede de franske Banker store Beløb paa sine Filialer i London, som de i Begyndelsen let placerede til lave Satser. Men da saadanne Finantsvexler stedse ophobede sig mere, besluttede Diskontmæglerne i London at være mere tilbageholdende med saadanne Tratter. Hermed var Signalet givet til Guldmine-spekulationens Fald og den senere indtrædende Katastrofe.

Den stærke Guldstrøm fra Sydafrika og Australien har medført en Guldforøgelse, som ogsaa den industrielle Udvikling vil kunne tage i Betragtning. For hele 1895 tør hele Guldforøgelsen anslaaes til 2 300 000 Unzer. Sydafrikas Guldproduktion i de sidste 7 Aar udgjør 8.6 Mill. Unzer eller til en Pris af 72 Mark, ca. 620 Mill. Mark, hvoraf paa 1895 165 Mill. Heraf maa dog ialfald $\frac{3}{4}$ fratrækkes som Driftsudgifter. Sikkert er det, at denne fortsatte Tilførsel af Guld med Tiden vil have Indflydelse paa Næringslivet og specielt paa Varepriserne. Hvorvidt de allerede i 1895 stedfundne Prisforhøielser staar i Forbindelse hermed, er ikke godt at sige. Et Faktum er, at Priserne for et stort Antal Produkter har taget kraftigt Opsving, saaledes Bomuld i New Orleans fra $5\frac{1}{16}$ i 1894 til $7\frac{9}{10}$, Raasukker fra 8.70 til 10.50, raffineret Petroleum fra 5.70 til 8, Spiritus fra 31.90 til 33, Uld fra 2.72 til 3.12, Rujern fra 41.7 til 45.5, Kobber (Chili Bars) fra $41\frac{1}{4}$ til $42\frac{3}{8}$, Bly fra $9\frac{5}{8}$ til $11\frac{1}{2}$.

Tilbageslaget paa Børsen stod i væsentlig Forbindelse med de politiske Forhold, navnlig Forviklingerne i Østen efter Fredslutningen mellem Kina og Japan, samt Forholdene i Tyrkiet.

Ogsaa fra Amerika kom en stærk Guldstrøm til Europa, foranlediget dels ved en Forværelse af de forenede Staters Handelsbalance, idet Exporten er gaaet ned, medens Importen stærkt tiltog, dels derved at det trods alle Forsøg ikke er lykkedes ved kunstige Midler at beholde det amerikanske Guld i Landet, idet de Koncessioner, der i Aarevis har været gjort til Sølvpartiet, har rystet Landets Myntforhold. To Gange i 1895 optog de forenede Staters Regjering nye Laan paa 50 Mill. Dollars, for at skaffe Guld i Statskassen og atter fylde de sunkne Reserver; efter kort Frist gik Guldet atter tilbage til Europa. Hertil kom, at Præsidentens

Holdning mod England i det venezuelske Spørgsmaal bevirkede en formelig Finantskrig mellem London og New York, hvorunder store Guldfordringer paa Amerika blev opsagt og betydelige Effektposter kastet paa Markedet; dette bevirkede en Panik paa Børsen i New York.

Den preussiske Finantsstyrelse, der nølede med Konversion af de 4 pCt. preussiske Konsols, da den endnu ikke vilde erkjende Varigheden af den lave Rente, tilstod derimod Landbrugsforeningerne at omsætte sine Pantobligationer til 3 pCt. Denne Indrømmelse til Agrarerne bidrog ikke lidet til at stimulere Børsspekulationen og lede Privatkapitalen til Dividendepapirer, hvor der var Udsigt til Prisgevinst og høiere Rente. Den 13 Juni steg Prisen paa 3 pCt. preussiske Konsols til pari og snart derover, medens den i Aarene 1890—93 var indtil 87 pCt.

Emissionsvirksomheden var i 1895 meget livlig, væsentlig for industrielle Aktieselskaber, af hvilke sidste der anbragtes nominelt 161 Mill. Mark (1894 60 Mill.) med et effektivt Beløb af 223 Mill. Totalbeløbet af Emissioner i 1895 angives til 1 281 Mill. Mark eller 139 Mill. mindre end i 1894. Nedgangen falder væsentlig paa Statslaan (118 Mill. mod i 1894 426 Mill.) Af tysk Kapital anbragtes i udenlandske Laan i 1895 319 Mill. M. Børsskatten udgjorde i Omsætningskat 21 Mill., Effektstempel 14 Mill.

De tyske Sparebankers samlede Reservefond udgjorde 292 Mill. Mark, og deres anbragte Midler 4 179 Mill., deraf paa Hypothek i Byerne 1 234 og paa Landet 1 109 Mill.

Prisen paa Sølv var først i 1895 $27\frac{1}{2}$ d., og steg under Efterspørgsel fra Chili og Spekulation efter Freden mellem China og Japan til $30\frac{3}{4}$ d. Senere gik Prisen tilbage paa Grund af Forhold i China og Indien. Enhver Forhøielse af den indiske Vexelkurs ledsagedes af et tilsvarende Fald i Bazarprisen paa Sølv.

Produktionen af Guld var i 1894 273 111 Kg. til Værdi 771 Mill. Mark og af Sølv 5 335 000 Kg., til Værdi 685 Mill. M. Siden 1848 er produceret Guld for 2 200 Mill. Mark. Sidst i December var hele Beholdningen af Guld i Verden 16 950 Mill. M. og af Sølv 17 240 Mill. M. Af Guld producerede i 1895 de forenede Stater 168 Mill. M., de sydafrikanske Miner 67 500 Kg. og Australien 60 500 Kg.

Gjennemsnitlig var Prisen pr. Unze i 1880 $52\frac{4}{16}$ d., 1885 $48\frac{10}{16}$, 1891 $45\frac{2}{15}$, 1892 $39\frac{14}{16}$, 1893 $35\frac{10}{16}$, 1894 $29\frac{1}{16}$, 1895 $29\frac{22}{25}$ d.

Rentabiliteten af forskellige Statslaan var: $3\frac{1}{2}$ % preussiske Consols 3.36, 3 % svenske Laan 3.11, 3 % norske Laan 3.14, 4 % østerrikske Guldrente, 3.97, 4 % ungarsk do. 4, 5 % italiensk Laan 4.75, 4 % russisk Laan 4.01, 3 % portugisisk Laan 3.42, 4 % spanske Laan 6.22, 4 % ægyptisk Laan 3.92, 4 % United States 2.88 %.

Rigsbankens gjennemsnitlige Diskonto var i Procenter: 1886 4.12, 1887 3.25, 1888 3.40, 1889 3.09, 1890 3.61, 1891 3.78, 1892 3.17, 1893 4.06, 1894 3.12, 1895 3.13.

De tyske Jernbaners Totalindtægt viste til sidst i Oktober en Stigning af 3 %. Den preussiske Stat har købt flere mindre thüringske Baner, og Statens Overtagelse af Jernbanevæsenet beskæftiger for Tiden Publikum meget.

Tydsklands Indførsel var ca. 325 Mill. m. Ctr. mod i 1894 ca. 320 Mill., og Værdierne resp. ca. 4 216 Mill. og 4 285 Mill. Mark. Nedgang fandt Sted for Klassen Jordarter, Ertser og ædle Metaller, hvilket forklares af den mindre Indførsel af Guld, samt af Kvæg. Derimod tiltog Indførselen af oversøiske Produkter og Raastoffe for Industrien.

Udførselen var ca. 238 Mill. Metr. Ctr. til Værdi ca. 3 416 Mill. Mark mod ca. 229 Mill. til Værdi ca. 3 051 Mill. Mark i 1894, hvoraf ædle Metaller for ca. 90 Mill. Mark. Samtlige Positioner i Toldtarifen viser for første Gang i en Række af Aar Stigning.

For Sukkerindustrien var sidste Driftsaar meget ugunstigt, uagtet Produktionen tiltog og Udbyttet pr. Hektar var usædvanlig stort. Den store Produktion øvede imidlertid en skadelig Indflydelse paa Priserne, der mod 1894 gik ned med 25 %. Til Roer benyttedes 441 441 Hektar mod i 1894 386 481 Hektar. Gjennemsnitshøsten var 329 D. Ctr. pr. Hektar eller 82.2 D. Ctr. pr. Morgen. Sukkerfabrikernes Antal var 405. Produktionen udgjorde i det tyske Rige i 1894—95 145 210 295 D. Ctr. forarbejdede Roer, hvoraf i samme Tid (Septbr.—August) udvandt 1 844 586 Tons Sukker. Udførselen var af raffineret Sukker 4 089 304 D. Ctr. og af Raasukker 6 135 437 D. Ctr. eller samlet Raasukkerværdi 10 735 904 D. Ctr.

Hele Europas Produktion af Raasukker anslaaes for 1894—95 til Tons 4 792 530, hvoraf Tydskland 1 844 586, Frankrig 792 511, Østerrig-Ungarn 1 055 821, Rusland 615 058, Belgien 243 957 og Holland 84 597 Ton, Alt udtrykt i Raasukkerværdi.

Nedgangen i Priserne for Textilindustrien havde i 1894 naaet sit Høieste, der delvis fortsattes i 1895; mod Slutningen indtraadte dog en almindelig Værdiforhøielse, der iøvrigt var meget forskjellig for de forskjellige Sorter. Prisforhøielsen for Bomuld skrev sig fra en, ikke stor, Nedgang i Produktionen med gode Afsætningsforhold, medens en betydelig Produktionsforøgelse for Uld, Silke og Jute ikke trykkede Priserne, da Efterspørgselen steg i tilsvarende Grad. Handelen med Uld medførte betydelige Overraskelser. Tendentsen har været nedgaaende, idet selv en Deficit i Klipningen i Australien blev rigelig erstattet ved Forhøielser i andre Produktionslande. Efterspørgsler fra Nordamerika bevirkede en fast Tendens med stadige og efterhaanden stigende Priser. Skulde det lykkes den protektionistiske Agitation i New Orleans at bringe Tolden paa raa Uld op til Mc Kinley Satserne eller 60 % deraf, vilde dette ikke blive uden Indflydelse paa Uldpriserne, naar Uldproduktionen tiltager saaledes, som det er sandsynligt.

Uagtet Nordamerikas enorme Høst af Bomuld, 10 Mill. Baller, der i ethvert Fald var alt for stor for et Aars Bearbejdelse i hele Verden, var Grundstemningen i Markedet stigende, alene fordi man antog, og alle Tegn tydede paa, at der paa en overmaade stor Høst maatte følge en liden.

Heraf sluttede man, at den samlede Høst 1894 og 1895 netop vilde strække til for at dække Behovet, og ventede allerede Sommeren i 1896 Bomuldsnød, som man fandt at burde møde ved Forhøjelse af Priserne. Disse Forventninger er tildels opfyldt, idet Høsten i 1895 var 3 Millioner Baller mindre, og indtil den nye Høst vil der ialfald ikke herske Overflod. Man maa ikke overse, at Bomuld fremdeles er for billig, og at den indtraadte Hausse kun er en Tilbagegang fra en saa usædvanlig lav Pris, at den siden 1845 ikke har havt noget Tilsvarende.

Det Hannoverske Bomuldsspinderi og Væveri havde en Aarsomsætning af 3 800 000 Mark og en Gevinst af 405 000 Mark. Uldvaskeriet og Kjemmeriet i Döhren ved Hannover fordelte et Udbytte af 12 pCt.

Silke høsten 1894 var den største hidtil opnaaede, 14 Mill. Kg., og i 1895 9½ Mill. Kg. Desuagtet bevirkede den store Efterspørgsel efter Silkestofte en Prisforhøjelse, der ved Aarets Slutning var 15 pCt. mere end ved dets Begyndelse. Om dette vil fortsættes er tvivlsomt, da Kjøberne er blevet mere tilbageholdende paa Grund af politiske Forhold og slette Forretningsforhold i Amerika. Som Luxusartikel rammes Silken først af alle Begivenheder, der medfører Forbrugsindskrænkninger.

For Lin og Hamp er Priserne trykket, tildels ved de billige Priser paa Bomuld og Jute. Konkurrencen med disse Produkter har en saa stor Betydning, at Høstens kvalitative eller kvantitative Udfald næsten ikke spiller nogen Rolle. Dog vil den rige Linhøst i Rusland i 1895 maaske øve et Tryk paa Markedet. Hamp lider derhos af den tilsyneladende endnu uudtømmelige Produktion af forskellige exotiske Hampearter, som Manilahamp.

Afsætningen i Jute var meget god, og at Priserne ikke blev højere, skrev sig udelukkende fra den meget rige Høst, der mere end dækker Verdens Aarsbehov.

Kulindustrien havde regelmæssig Sysselsættelse; i September besluttede Bjergværkerne at forlænge det bestaaende Kulsyndikat for 10 Aar. Da det rhinsk-westfalske Kulsyndikat omfatter en Produktion af over 40 Mill. Ton aarlig og de største Kulrevierer, omfattes naturligen dets Operationer med stor Opmærksomhed blandt Publikum. Den bestaaende Frygt for, at det vilde misbruge sin Magt uden Hensyn til Konsumenterne eller Arbejderne, viste sig ugrundet. I 1895 indtraadte større Prisforhøielser næsten ikke for nogen Slags Kul, medens Arbejdernes Løn er steget lidt. At desuagtet Udbyttet gik frem beror paa at endel fra tidligere Aar stammende Leverancekontrakter til lave Priser ophørte. Til Forøgelse af Søtransporten vil Aabningen af Dortmund—Ems Kanalen være af Betydning. Gjennemsnitspriserne var for Gasflamme kul M. 8.63, Født kul M. 8, Mager kul 7.50 og Gaskul M. 10.12.

Paa Rujern markedet herskede stort Liv og Valseværkerne var stærkt optaget. Priserne, der er uforandret, giver idetmindste Hytterne en maadelig Gevinst. Af Jernskrab var lidet at faa, og Jernskinner i lang Tid næsten ikke; de koster nu 67—68 Mark mod tidligere 60—61 M. Maskinfabriker og Støberier er tilstrækkelig optaget.

Af Kobber produceredes i 1894 332 000 Tons og forbrugtes 331 000. Forbruget oversteg derimod Produktionen i 1893 med 7 000, 1892 med 9 000 og 1891 med 15 000 Tons. Aarspriserne var i Gjennemsnit 1894 £ 40³/₈, 1893 £ 43³/₄, 1892 45⁵/₈ og 1891 51¹/₂. I 1895 var Prisen i Januar £ 42, i Oktober £ 46¹/₂.

Af Zink tiltog Produktion og Forbrug, af Tin derimod kun Produktionen, medens Bly viser Nedgang i begge.

Af Kobber blev fra 1889 til 1894 forbrugt 68 000 Tons mere end hvad der produceredes, hvoraf 45 000 Tons falder paa Nedgang i offentlige Forraad, hvilke i 1889 ved Kobbersyndikatet var steget til 96 000 Tons. Der advares mod den tiltagende Forbindelse mellem Kobberaktiemarkedet og Kobberbørsen; de delvis uhyre Spekulationer i Aktier fandt næsten altid Sted under Indflydelse af Kobbermarkedet i den ene eller anden Retning. Produktionsomkostningerne er i Almindelighed gaaet betydelig ned; dog havde i Forveien forskellige Bly-, Kobber- og Tinværker arbeidet med Tab.

Tydslands Kobberforbrug var i 1895 ca. 70 000 Tons eller en Tilvæxt siden 1892 af 24 %, medens Verdensproduktionen i samme Tid ikke engang er tiltaget med 10 %. Indførselen foregaar navnlig fra Nordamerika. De forenede Stater producerede 1895 ca. 175 000 Tons og Udførselen til Europa var 64 000 Tons. Englands Kobberforbrug var 91 000 Tons, Frankrigs 40 000 mod i 1894 32 000 Tons, Østerriges ca. 17 000 og Ruslands ca. 17 000 Tons. Gjennemsnitsprisen for Aaret var £ 42, 19 sh. 7 d pr. Ton; den har i det nye Aar hævet sig ikke lidet.

Kornforretningen var i Aaret lidet gunstig. Priserne var efter en delvis stærk Opgang om Sommeren, foranlediget ved Rygter om slet Høst i Amerika, sidst i September i Amerika lavere end i Mai. Særlig ugunstig var Forretningen i Havre, navnlig paa Grund af den store Export fra Rusland, og den store Maishøst i Amerika, der trykker Havren.

Fra Landbrugs kredse meddeles, at den rationelle Kvægdrift i en Række af Aar har bragt Landmændene de bedste Indtægter, og at den er den væsentligste Faktor, der ved Regnskabets Opgjør lader haabe paa en rimelig Facit, samt at alle disponible Midler anvendtes derpaa. Dertil kommer, at Forretningen i Opdrætningen af Kvæg, skjønt aftaget med 50 %, dog endnu var saa gunstig for Opdrætterne, at deres Vare beholdt sin Pris, og at det lønnede sig at benytte det billige Korn til Kreaturene. Derhos belivedes Handelen med Udlandet, der med stor Iver søger at hæve sin Kvægdrift, ved store Indkjøb. Østerrige, Ungarn, Galizien og Rusland købte især meget til høie Priser, og ligesaa Italien og Spanien. De sig stedse mere udviklende Meieriselskaber opkjøbte saa mange Kjør, at Priserne derfor i Forhold gik høiere end for Kvier og Kalve. Dog købtes lidet af Opdrættere i Nord- og Mellemtydskland. Efterspørgselen var usædvanlig stor men blev, som saa mange andre nødvendige Behov, udækket, da Midlerne dertil manglede. Disse Forhold, der findes, hvor Agerbrug og Industri danner Basis for Landbruget, gav Handelen en ny Retning, Kjør søgtes undtagen for Meierierne slet ikke til Opdrætning og de ellers med Rette saa søgte bærende Kvier forsømt, fordi deres Kjøb kræver større Kapital, og der søgtes især unge Kalve.

For Trælastforretningen var Aaret ikke gunstigt. Sæsonen begyndte med trykkede Priser baade i Nord og Øst, og først efter Skibsfartens Aabning indtraadte en middels Fasthed i Priserne, der ved Slutningen af Aaret ledede til en Stigning af ca. 10 %, specielt for svenske og finske smale Høylebord. Afskibningen fra Sverige maaede for de bedre Kvaliteter, nemlig fra Gefles, Hudiksvall, Söderhamn og Sundswalls Distrikter, ved Aarets Slutning høiere Priser end siden 1889, 5—7½ Mark mere pr. Std. end i 1894.

Bygningsvirksomheden paa de størretydske Pladse er ringe paa Grund af Overspekulation i de sidste 5 Aar og Konsumenten vil mest bero paa Østerris Opsving. Størst Fremgang opviser Priserne i Bayern, ca. 15 %, Østerrig forlangte 2—2½ Mark pr. Kubikmeter, eller 5—6 % mere, medens Königsberg og Memel beholdt ca. 10 % høiere Priser for Furu.

Medens hidindtil den forhøiede Told, 300 Mark pr. 10 000 Kg., har hindret Indførsel af Snedkervarer fra Sverige, kommer nu derfra hele Skibsladninger færdige Døre etc., saaat Handelen med Træ til Dørrammer, der før var en stor Artikel, nu næsten er standset. Billigt Raastof og Løn, samt den større Maskindrift og lave Fragter muliggjør fordelagtig Konkurrence fra de svenske Exportørers Side.

Paa Hypothekmarkedet var der i 1895 store Omsætninger. Hypothekbankerne formaaede paa Grund af Pengenes gunstige Stilling at afgive sine Obligationer til bedre Kurser og emittere nye til lavere Renter (3½ %). Da Efterspørgselen efter Penge ikke stod i Forhold til Tilbudet, sank Rentefoden.

De sidste Aars Bygningsvirksomhed har været forceret, delvis paa Grund af den forventede nye Bygningslov, der indeholder strengere Regler og traadte i Kraft i November. Spekulationen befordres ogsaa ved de store Byers Tilvæxt. Blandt disse tæller nu Berlin ca. 1 700 000, Hamburg 620 000, München 400 000, Leipzig 400 000, Breslau 370 000, Dresden 330 000 og Köln 320 000 Indbyggere. Hannover har 209 000.

Stor Betydning for Provindsen Hannover har Kaliindustrien. Forskjellige Boringer har fundet Sted efter Kalisaltlag, især til Udvinning af Kainit. Tre større Værker har givet i Udbytte resp. 7,8, 7,2, 6,6 %.

For Gummiindustrien bragte Aaret et Opsving. Die Continental Caoutchouc und Guttapercha Compagnie gav i Udbytte 50 % og to andre Selskaber 16 og 22 %.

For Jernstøberiet var Aaret ikke heldigt, da Priserne faldt og Arbejdslønnen steg. Bedre var Forretningen i Maskinbygning, samt Bygning af Centralvarmnings-, Luft- og Tørringsanlæg. Toldkrigen med Spanien og den russiske Industris Udvikling øvede en skadelig Indflydelse.

I Asfaltfabrikationen foretoges Udvidelser. Exporten til Amerika led under de derværende uheldige Penge- og Kreditforhold. Cementfabrikationen viser nogen Indskrænkning, Exporten til Nord- og Sydamerika ophørte i nogen Tid ganske. Priserne er noget bedre, efterat Fabrikerne har dannet Konventioner. I Glasfabrikationen gik Priserne stadig ned

paa Grund af Overproduktion, medens Kulpriserne holdt sig oppe. Exporten er gaaet meget tilbage. I Sengenfjær og Dun viser sig en Stigning i Raastoffet, der ikke ækvivaleres af Salgsprisen for det færdige Produkt. Exportforholdene for Fyrstikker bliver stedse slettere og i Orienten, særlig China og Ostindien, hindres Exporten af andre Folkeslag, især Japaneserne, der begunstiges af Sølvmyntfoden. Priserne var faldende. Den tyske Møbelindustri er saa stærkt beskjæftiget, at mange Fabrikker maa arbejde paa Overtid. Vognfabrikkerne er ogsaa godt sysselsat.

I Ultramarinfabrikationen lagde Exportørerne mere Vind paa lave Priser end paa god Kvalitet, hvilket var til Skade for Artikelen. Priserne paa Kunstgjødning er gaaet saaledes ned, at der endog tildels arbejdedes med Tab. Ved de sidste Brændevinslove er Melasse-spiritusfabrikker bleven saaledes indskrænket, at de i det høieste kan producere 20 % over det dem anviste Kvantum Kontingentspiritus, men da alle er indrettet paa Storbedrift, kan mange af dem ikke længere ordentlig udnyttes. Sæbe-fabrikationen lider under trykkede Priser.

Saltproduktionen i Egestorff Saltværk ved Hannover var ca. 43 Mill. Kg. Salget af Salt var 2 Mill. Kg. mindre end i 1894, hvilket falder paa Fabriksalt. Hvis Salineforbundet kan holde sig og ikke forstyrres ved nye Konkurrencer er Udsigterne for Fremtiden at anse som gunstige.

I den kemiske Storindustri viser sig Prisnedgang for nogle Artikler, især Glaubersalt og Chlorkalk, foraarsaget ved nye Anlæg, der muligens vil bevirke Opgivelse af den nuværende Fremgangsmaade med Fabrikation af Chlorkalk, samt Reduktion af flere andre dermed i Forbindelse staaende Fabrikgrene. Produktionen af den de Egestorffske Saltværker tilhørende Ultramarinfabrik var 817 000 Kg. Afsætningen paavirkedes ugunstigt af Krigen i Kina og Urolighederne i Sydamerika.

Den elektriske Industri har i det Hele arbejdet med gode Resultater; dog er at bemærke, at Konkurrencen trykker Priserne.

Forretningen med Filler til Papirfabrikationen var ikke gunstig. Priserne gik tilbage, og hvis dette ogsaa sker med Priserne for Cellulose og Træmasse, der delvis er afgjørende for de andre Raastoffer for Papirfabrikationen, bliver Tilstanden ikke god. For Papirfiller gik Priserne ned med 10—30 %, for Uldfiller var derimod en Stigning af 20—30 %.

Forretningen i Papir og Pap var noget gunstigere end i 1894, især fordi Overproduktionen er ophørt efterat Søndagshvilen blev paabudt fra 1 April, samt da Afsætningen til oversøiske Lande væsentlig tiltog. Tapetindustrien arbejdede under trykkede Forhold, der dog bedredes noget i Aarets sidste Halvdel.

De uhørt lave Priser paa Læder steg med en Gang i April og naaede en Forhøjelse af 60—80, for enkelte Artikler endog 100—120 %. I September indtraadte en Reaktion.

Bryggeribedriften udvidede sig i Aaret og Afsætningen tiltog. Man beklager, at Bryggeriejerne ved den i mange af Provindsens Byer indførte Ølskat stærkt beskattes til Fordel for Publikum. I Aaret 1894—95 var der i det tyske Bryggerkatgebet, undtaget Bayern, Würtemberg, Baden

og Elsass-Lothringen 7 225 Ølbryggerier i Drift, der bearbejdede 643 564 Tons Korn og producerede henved 34 Mill. Hektoliter Øl; derimod i Bayern 15.2, Würtemberg 3.5, Baden 1.7 og Elsass-Lothringen 0.9 Mill. Hektoliter. Ølforbruget pr. Person beregnes til 88.9 Liter i Bryggeskatgebetet, Bayern 223½ Liter, Würtemberg 171 Liter, Baden 102½ Liter, Elsass-Lothringen 68.6 Liter og for hele det tyske Toldgebet 106.8 Liter.

Den største Begivenhed paa Kommunikationsvæsenets Omraade var i Aaret Aabningen af Nordostseekanalen. Derimod er den paatænkte Mittel-landkanal endnu ikke naaet frem til Realisation.

Bernhard Caspar.

Budapest.

Aarsberetning dateret 28 Februar 1896.

Ungarns Handelsomsætning med de forenede Riger bevægede sig ogsaa i dette Aar inden de hidtilværende snevre Grændser. Ingen Onstændighed lader formode en Forøgelse, og i visse Artikler, som Uld, er indtraadt en stor Nedgang i Tilførselen. Hele Indførselen fra Sverige og Norge i 1894 var 503 Kv. af Værdi 13 377 Gulden og Udførselen dertil 2 026 Kv. til Værdi 35 844 Gulden. Blandt Importartiklerne figurerer Tran for 6 489, Tørfisk 3 899, Søm og Spiger 1 216 Gulden, og blandt Exportartiklerne Mel for 18 144, Skrivpapir for 9 010, Maskindele for 6 650 Gulden. Blandt Exportartiklerne mangler mærkelig nok Blommer og Bønner, der forhaabentlig vil vise sig i næste Statistik.

Aaret var for Ungarns økonomiske Udvikling ikke paa langt nær saa gunstigt som de foregaaende. Det nye Kabinet Bauffy fortsatte vistnok den hidtilværende økonomiske Politik, men større Fremskridt paa dette Gebet hindredes af de indre politiske Kampe. Høsten opfyldte ikke de nærede Forhaabninger, og i Juli udbrød Svinesygdom, der bragte Landet et Tab af 60—70 Mill. Gulden. Under disse Forhold tiltog Utilfredsheden i Landbrugs kredse og den agrarpolitiske Bevægelse accentuerede sig stedse mere.

Desuagtet betegner dog Aaret ikke nogen Tilbagegang. Statskrediten befæstede sig paany, nye industrielle og kommercielle Anlæg opstod, og de uhyre Forarbejder til den stort anlagte 1 000 Aars Udstilling i 1896 viser Landets uforandrede Livskraft.

De vigtigere økonomiske Lovarbejder er følgende: Fuldstændiggjørelse af Loven om Varestatistik, om Statsunderstøttelse til Bygning af Søskibe, Lov om Fastsættelse og Nedsættelse af den lovlige Rentefod (til 5 %), den nye Patentlov og Tillæg til Varemærkelov.

Statens Finantser stillede sig mindre gunstigt end i 1894. Indtægterne var ca. 477 og Udgifterne ca. 462 Mill. Gulden.

Med Hensyn til Myntreguleringen skeede intet Fremskridt. Ungarn har allerede i tidligere Aar skaffet sig det nødvendige Guld, men Østerrige staar hermed tilbage. Derimod fortsattes Betalingen af den svævende Statsgjæld, idet ca. 157 Mill. Statsnoter blev inddraget.

Landbruget kjæmpede med kritiske Forhold. Høsten var middels, af Hvede ca. 42 Mill. M. Ctr., Rug 12, Byg 12, Havre 11, Mais 35, Sukkerroer 17, Poteter 37, Foderroer 27 Mill. M. Ctr.

Vinhøsten var den bedste siden Phylloxeraens Optræden og udgjorde ca. 2 Mill. Hektoliter. Vinhavernes Rekonstruktion skrider fremad.

Træproduktionen er tiltaget ved Nyplantninger, og paa Grund af stærk Efterspørgsel i Anledning af Udstillingsarbejderne naaedes særdeles høie Priser. Tøndestavproduktionen anslaaes til 20—22 Mill., skaaret Last til 15—16 Mill. Gulden.

I Hesteavlens viser sig Fremskridt. Den i Aaret herjende Svinepest kom antagelig fra Serbien og brød ud i Juli i Steinbruck, det store Centrum for Export, samt udbredte sig over hele Landet. Man antager at af den hele Besætning, 5—6 Millioner, ca. $\frac{1}{3}$ gik til Grunde.

I Industrien viste sig ingen Forandring. Haandværket fortsætter med langsomt at forfalde, medens Fabrikindustrien dels holdt sin Plads, dels gik fremad. Det Sidste var Tilfældet med Sukker-, Læder-, Eg- og Maskinindustrien. Møllerne havde at kjæmpe med store Vanskeligheder, men desuagtet gik Produktionen frem og overstiger 12 Mill. M. Ctr. Spiritusindustrien viser derimod en betydelig Nedgang, Priserne var lave og Exporten aftog.

Det østerrigsk-ungarske Monarkis Udenrigshandel viser en betydelig Nedgang i 1895. Indførselen var ca. 727 Mill. og Udførselen ca. 742 Mill. Gulden, og Handelsbalancen altsaa kun ca. 15 Millioner mod i 1894 ca. 90 Mill. Ungarns Import var ca. 34 Mill. og Exporten ca. 42 Mill. Kvintaler. De faldende Kornpriser og Svineexportens Standsning har nødvendig havt til Følge et Minus i Exporthandelen.

Det ungarske Statsbanenets tiltog ikke meget. Derimod tiltog betydeligt Bygningen af Vicinalbaner, hvoraf blev overgivet til Drift ca. 867 Km. Banernes Indtægter stillede sig i det Hele ugunstigere end i de sidste 2 à 3 Aar. De ungarske Statsbaners Indtægter gik ned med ca. 2.6 Gulden, hvilket skyldes Persontrafikken. Paa Grund heraf paataenkes en Reform af Zonetarifen.

Reguleringsarbejderne ved Jernporten skred frem, og en Del af den regulerede Donau blev allerede overgivet til Trafik.

Pengemarkedet frembød intet gunstigt Billede. Især i Aarets Slutning fremkaldte Begivenhederne paa Vesteuropas Grubemarked og de politiske Forviklinger i Orienten Forstyrrelser. Kurserne paa Spekulations- og Anlægs-effekter gik enormt tilbage, og kun de ungarske Statspapirer holdt sig godt og naaede i det Hele op til den østerrigske Rentekurs. Der noteredes for 4 % Guldrente $121\frac{1}{4}$, 4 % Kronenrente $98\frac{1}{4}$, Grundentlastningsobligat. 96,

Commercialbank 1 180, Ungar. Kreditbank 403, Hypothekbank 249 $\frac{1}{2}$, øst-ung. Statsbaner 343 $\frac{1}{2}$, Ganz & Co. 2 050, Salgo Tarjanen Kul 595, Rima Murányer Jernværk 235, Første Ofen Pester Mølle 2 050, Elisabeth Mølle 325.

Værdiformindskelsen af de paa Budapests Børs forhandlede lokale Effekter beregnes til over 50 Mill. Gulden.

Den øst-ungarske Bank forandrede i Aaret sin Rentefod en Gang fra 4 til 5 $\frac{1}{2}$ %.

Arthur Altschul.

Piræus.

Aarsberetning dateret 27 Februar 1896.

Fra fremmede Lande ankom til Hovedstationen med Ladning 2 norske Skibe dr. 2 122 Ton og til Vicekonsulaterne med Ladning 3 dr. 968 Ton og i Ballast 4 dr. 1 216 Ton, ialt 9 dr. 4 306 Ton, hvoraf Dampskibe 8 dr. 4 220 Ton. Bruttofragter Kr. 46 300.

Fra Hovedst. afgik til fremmede Lande i Ballast 2 norske Skibe dr. 2 122 Ton og fra Vicekonsul. med Ladning 4 dr. 1 216 Ton og i Ballast 3 dr. 968 Ton, ialt 9 dr. 4 306 Ton, hvoraf Dampskibe 8 dr. 4 220 Ton. Bruttofragter Kr. 30 800.

Af svenske Skibe ankom 1 dr. 734 Ton.

Erlagte Konsulatafgifter af norske Skibe ved Hovedst. Kr. 134.72, ved Vicekonsulaterne Kr. 138.75, hvoraf tilfaldt Konsulen Kr. 69.38. Af svenske Skibe ved Vicekons. Kr. 46.60, hvoraf tilfaldt Konsulen Kr. 23.30. Ialt tilfaldt Konsulen Kr. 227.40.

Af fremmede Skibe ankom 107 engelske dr. 121 181 Ton, 303 østerrig-ungarske, 346 310 Ton, 157 franske, 215 853 T., 249 italienske, 296 676 T., 25 danske, 29 654 T., 50 tyske, 67 772 T., 30 hollandske, 25 836 T., ialt 921, 1 103 282 T.

Trælast. Trælast fra de forenede Riger er definitivt indført ved mine Bestræbelser i Athen og Piræus og Indførselen vil utvivlsomt tiltage, saameget mere som man har begyndt at betjene sig deraf ogsaa i Provindsen, hvor der nu er stor Efterspørgsel derefter, idet man foretrækker den for den fra Triest.

To Ladninger paa 330 Standard under fremmed Flag ankom dette Aar direkte fra Sverige, hvorhos ca. 120 Standard kom fra Marseille i smaa Partier. Endnu mere vilde være kommet, hvis ikke Følgende havde stillet sig i Veien: Trælast til Skibsbygning indføres toldfrit. Da der i Syra er en Dok til Bygning af Skibe, indføres meget Trælast dertil, som Spekulanterne sender til Piræus, hvor det skjæres til Planker og Bord og sælges til Bygningsentreprenører, der gjerne køber det, da Prisen er lavere, eftersom denne Trælast ikke har erlagt Told. Da denne Fremgangsmaade hindrer Indførsel og Salg af vor Trælast, har jeg ikke undladt at anmelde denne

Lovovertrædelse for Udenrigsministeren i Athen og at søge at erfare, om nye Forsendelser har fundet Sted fra Syra, for i saa Fald at hindre dem. Men for at komme til et Resultat hermed vilde det være nødvendigt at have et Vicekonsulat i Syra.

Klipfisk. Som allerede oplyst i min forrige Aarsrapport, foretrækkes fransk Klipfisk for den norske, da man finder den franske Klipfisk myg og mere økonomisk, medens den norske altid er haard og dyrere. Derhos kan man, hvis det ønskes, faa fransk Fisk i 4 Dage, fra Frankrige, medens man maa vente meget længe paa at faa den norske af Mangel paa direkte Kommunikation. Ved en tidligere Leilighed, da en Ordre var afgivet til Bergen paa et Parti Klipfisk, maatte man vente hele 2 Maaneder, før man kunde faa den. Jeg har derfor tidligere oplyst, at hvis en regelmæssig Dampskibslinie under norsk Flag kunde anløbe Piræus, vilde ikke alene Markedet for Klipfisk, men ogsaa norsk Træløst m. M. tiltage.

Torske- og Sildetran. Et stort Marked, især for sidstnævnte Artikel, findes i Piræus. Handelsreisende fra Italien og Frankrige frembyder altid Tran til Salg. Man skulde kunne sælge nok af Tran, hvis et Oplag kunde holdes her i Piræus.

Salt Sild yndes ikke her; men for røget Sild (af gylden gul Farve) er her et stort Marked. Der indføres aarlig 6—8 000 Tdr. heraf indeholdende 200—300—600 Stkr. De Tønder, som holder 2—300 Stkr., sælges lettest. Priserne varierer lidt. Tønderne paa 600 Stkr. sælges til Drachmer 45 (Drachmer 177 = frcs. 100). Told 14 Drachmer pr. Tønde à 600 Stkr.

Jernbjelker. I den senere Tid anbringes i alle nybyggede Huse en stor Mængde Jernbjelker af I Form. Næsten hele Huset støttes af saadanne Bjelker, der sælges til 45,6 Lepta (46 Lepta = $26\frac{1}{4}$ Centimes) pr. Oke (78 Oker = 100 Kilogram). Told- og Havneafgift er $3\frac{3}{4}$ Centimes pr. Oke.

Skibsfart. Da der i Grækenland for Tiden kun er 4 Vicekonsulater kan jeg kun oplyse angaaende de til disse Havne ankomne Skibe, skjønt jeg ikke tvivler om, at der ogsaa er andre, der har ladet eller losset i Havne, hvor der ikke er Vicekonsuler.

Af fremmede Skibe ankom 921, heri ikke indbefattet det russiske og egyptiske Selskab, der atter har optaget sine regelmæssige Linier.

Hvis Skibe tilhørende noget Selskab under norsk Flag vilde anløbe her i Piræus, er jeg af den Mening, at dette vilde lette og udvikle Afsætningen af norske Varer, da der ikke vilde mangle Ordres og ved denne regelmæssige Forbindelse Kjøbmændene uden at bebyrde sig med en hel Ladning kunde faa Varer i smaa Partier, der snart efter kunde fornyes.

M. N. Rodocnachi.

Indhold: **Budapest** S. 65. — **Hannover** S. 56. — **Karlsruhe** S. 44. — **Konstantinopel** S. 31. — **Lourenço Marques (Mozambique)** S. 47. — **Mexiko** S. 29. — **Nantes** S. 41, 47 og 52. — **Piræus** S. 67. — **Rio de Janeiro** S. 46. — **Triest** S. 49.

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.

1896.

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

St. Helena.

Aarsberetning dateret 1 Februar 1896.

Havnen blev anløbet af 34 norske Skibe dr. 22 547 Ton, hvoraf et Dampskib dr. 236 Ton. Heraf udlossede to, dr. 1 323 Ton, Ladning.

Af svenske Skibe anløb 6 dr. 2 987 Ton.

Erlagte Konsulatafgifter af norske Skibe £ 1. 18. 8, af svenske £ 2. 13. 10.

Handelen har ikke bedret sig, skjøndt Koloniens Indtægter antagelig er forøget.

Emigrationen er gaaet betydelig ned i 1895, uagtet statsunderstøttet Udvandring er gjenoptaget.

Importen viser en liden Fremgang og Exporten Tilbagegang, det sidste antagelig fordi de amerikanske Hvalfangeres Antal er gaaet betydelig ned, hvorfor der er sendt mindre Olie og Ben til Amerika, og fordi paa Grund af den strenge Tørke Poteteshøsten slog feil i saadan Grad, at man maatte indføre.

Der anløb endel flere Krigsskibe for at indtage Kul. I 1895 emigrerede 22 Voxne og 10 Børn.

Indførselen var fra England 4 233 Ton, hvoraf Kul 2 893 Ton, Amerika 457, Kap 161 Ton samt 166 Faar, Mauritius, Sukker og Ris 155 Ton, Australien, især Mel og Korn, 227 Ton, samt 15 Faar.

Udførselen var til England 28, Kap 9, Ascension 158, Amerika 357 Ton.

Officielle Praktika erholdt ialt 204 Skibe, hvoraf amerikanske Hvalfangere 8, norsk do. 1.

Guy W. Hogg.

Breslau.

Aarsberetning dateret 9 Marts 1896.

Aaret 1895 opviser uagtet sin mindre glædelige Begyndelse væsentlig heldigere økonomiske Prospekter end man havde ventet. Kun Landbruget og dermed forbundne Bedrifter gjorde en Undtagelse, medens Handel og Industri delvis tog et uventet Opsving.

Bankfaget havde at regne med vedvarende Pengeoverflod og Billighed. Ved en gennemsnitlig Rigsbanksdiskontosats af neppe $3\frac{1}{4}\%$ kunde Penge i lange Tider faaes til Halvdelen af denne Sats og endog mindre. Først mod Aarets Slutning indtraadte en Forstivning, der i det Væsentlige fremkaldtes af Børsens Fordringer og specielt paa denne Kant fremkaldte høie Sats. Under Industriens gunstige Udvikling deltog atter Publikum stærkt i Børsforretningen i Dividendepapirer og gav denne et yderst livligt Præg. Bankernes gode Resultater turde derfor ogsaa hovedsagelig hidrøre fra dette Felt af deres Virksomhed, skjønt meget af de opnaaede Fordele atter gik tabt ved de ved Aarets Slutning udenfra fremkaldte betydelige Kursnedgange. Forretningen i solide Fonds var ret god. Tendentsen til en forandret Rentefod for Pupillarværdier bevirkede i dette Konsulatdistrikt den i stor Maalestok stedfundne Konversion af de schlesiske $3\frac{1}{2}\%$ Pantobligationer i Landeiendomme til 3% . Denne med stort Held gennemførte Operation omfattede over 200 Millioner Mark, næsten Halvdelen af de eksisterende Pantobligationer og støtter i sine Følger betydeligt Landbrugerne. Ved Aarets Slutning kom den allerede længe planlagte Børslov for Rigsdagen, og saa lidet de Interesserede tidligere havde troet paa at det var Alvor med de mod dem henvendte, ualmindelig skarpe og for en Del neppe trolige Bestemmelser, maatte de dog nu indse, at de ikke vilde blive sparet for haardt Tryk af forskjelligt Slags. Frygten for denne endnu under Forberedelse værende Lov virkede selvfølgelig lammende paa Forretningerne, og gjør dette endnu paa den føleligste Maade.

Bjergværksindustrien havde, især for Masovne og Hytteværker, det meste af Aaret at regne med lave Priser, saa at Udbyttet af disse Anlæg endnu er meget beskedent uagtet Opsvinget i 2det Halvaar, hvor Bestillingerne ophobede sig paa mange Steder saaledes, at Efterspørgselen ikke kunde tilfredsstilles inden de fastsatte Frister, og da denne Tilstand ikke alene holder sig, men endog synes at tiltage, begynder ogsaa Priserne at blive lønnende. Rusland og Østerrige-Ungarn er store Kunder.

Kulgruberne arbejder gunstigt; kun Zinkhytterne havde at notere en stærk Nedgang, men deres Stilling er dog fremdeles fuldt rentabel.

I Textil- og Spinderiindustrien havde Linspinderiet i 1895 billig og god Lin af den nye Høst, saaat det atter kunde arbeide med Fordel. Bomuldsspinderne profiterede af Bomuldshaussen og har i det Hele staaet sig godt. I Væverierne indtraadte henimod 1894 en vis Ro; dog er Resultaterne ved rationel Drift fuldt tilfredsstillende, og, hvor visse Specialiteter produceres, fortrinlige.

I Porcelænsindustrien hersker nu som før den skarpeste Konkurrence; dog antages Aarets Resultater at være tilfredsstillende.

Glasindustrien arbeidede normalt under uforandret trykkede Forhold; kun Speilglasmanifikationen synes at gaa frem under Indvirkning af det i 1894 dannede Syndikat. Uldforretningen frembød det gamle Billede af Prisnedgang under det for Distriktet afgjørende, i Juni afholdte Marked med betydelig Formindskelse af Tilførslen. I Aarets Løb indtraadte en betydelig Prisbedring, og store Poster forlod anden Haands Lagre. Forretningerne i Klædesindustrien var kun ringe. Rederiforretningen led under ugunstige Vandforhold og den skarpeste Konkurrence. Resultaterne viser dog for enkelte Foretagender en let Bedring. Maskinbygningen viste en glædelig Bedring og mod Aarets Slutning var Anlæggene ret godt optaget. For Bygning af Jernbanevogne indkom Bestillinger i en siden flere Aar usædvanlig stor Maalestok, saaat Fabrikerne endnu i mange Maaneder har fuld Sysselsættelse. Statsbanernes i det sidste Aar tilbageholdte Behov og de stadig sig mere udviklende Smaabaners Fordringer fremkaldte denne Efterspørgsel og medførte selvfølgelig modsvarende gode Priser. For Cementindustrien viste forrige Aars Konsumtion sig særdeles velsignelsesrig. Resultaterne er overalt gunstige. De kemiske Industrier lider meget af fremmed Konkurrence paa Grund af de billigere Fragter for Gjødningsstoffer, der paa Grund af Overproduktion i Svovlsyre viste en stærk Prisnedgang. Udbyttet stod tilbage mod det foregaaende Aar. Cellulose- og Træmassefabrikerne havde paa Grund af stærk udenlandsk Konkurrence at regne med lavere Priser. Ligesaaledes Papirfabrikationen under slette Priser, som Fabrikanterne nu søger at modarbejde ved en Konvention. Bryggerierne havde atter billigt Raastof og gav godt Udbytte. Ogsaa Spritfabrikerne drog Nytte af de lave Priser paa Raaspirit. Resultaterne er ret gunstige.

I Sukkerindustrien hindrede de enorme Forraad fra de to tidligere Aar en Prisbedring næsten til Aarets Slutning. Først den kvalitativ ringe Roehøst samt den betydelige Dificit i Høsten i Cuba fremkaldte efterhaanden en rask tiltagende Hausse, hvorefter vistnok Fabrikanterne kun for en Del har draget Nytte, da de allerede havde bortsat meget af sin Produktion til lave Priser. De kunde saameget hellere beslutte sig dertil, som Roeindkjøbene gjennemgaaende blev afsluttet betydelig lavere end i tidligere Aar. Fabrikernes Resultater er for det Meste tilfredsstillende. Med Spænding betragter nu Sukkerindustrien Resultatet af den Lovgivningsmagten foreliggende Novelle, der med Hensyn til Virkningen af sine Midler — betydelig Konsumskat og Exportpræmieforhøjelse samt Kontingentering af Produktionen meget bestrides. Det er ikke alene Sukkerfabrikanterne, som her er uenige, men ogsaa Landbruget, paa hvis Bedste tilsidst dog Loven gaar ud. Dette frygter navnlig i de for Roedyrkning endnu ikke aabnede Egne i Fremtiden med Rette dens fuldstændige Umulighed, og det er saaledes under den Modstand, der iøvrigt vil finde Sted fra de andre Befolkningsskasser, vanskeligt at sige, om denne skarpt indgribende Lov vil træde i Kraft. Roepriserne var, som allerede nævnt, i 1895 gaaet betydeligt ned og bevægede sig om 75 pf. pr. 50 Kg. mod før 1 Mark, og da heller ikke Kvantumet bød nogen Erstatning, gav Roerne en i vide Kredse mærkbar Dificit.

Korn høsten var temmelig tilfredsstillende, dog var Priserne paa Korn og Spiritus fremdeles saa lave, at heller ikke de gav tilfredsstillende Resultater. Landbrugets Stilling forblev som før trykket, og Regjeringen har derfor fremdeles sin Omsorg henvendt derpaa, uden dog at gaa ind paa de fra agrarisk Side tilstræbte saakaldte store Midler, Statsmonopol i Kornhandelen og Bimetallisme. Statshjælpen har hidtil udtømt sig i det nævnte Sukkerskatforslag, Margarinloven, Oprettelse af Landbrugskammere og deri at Staten har givet Landbrugskreditinstitutterne Fortrinet for Statslaanene med Hensyn til Konversion af deres Obligationer.

Medens saaledes Landbruget blandt de store Bedrifter saa at sige er den eneste Undtagelse, der frembød uheldige Tilstande og Udsigter, viste det øvrige økonomiske Liv mange Tegn paa Bedring og Fremskridt, hvis Varighed og videre Udvikling tør haabes under politisk normale Forhold.

v. Wallenberg-Pachaly.

Düsseldorf.

Aarsberetning modtaget 21 Marts 1896.

Efter en lang Række af temmelig ugunstige Aar udviser 1895 et ikke ubetydeligt Opsving i kommerciel Henseende. Selv om der paa adskillige Omraader er at notere en Tilbagegang efter betydelige Prisstigninger og nogle Industrigræne ligger ganske nede, har dog det opnaaede Resultat været saa tilfredsstillende, at Aaret i det Hele maa betegnes som gunstigt for Handel og Industri. I det Hele begyndte Aaret roligt, men snart indtraf her og der Tegn til Bedring, der bidrog til at udbrede lysere Stemning over hele Verdensmarkedet. De ydre politiske Forhold indvirkede lidet paa Stillingen, skjønt en formindsket Virksomhed indtraadte ved Aarets Slutning.

I Staal-Jernindustrien raadede i det Hele trykkede Priser, der ikke dækkede Produktionsudgifterne. I Mai steg Efterspørgselen, ligesaa efterhaanden Priserne; dette gavnede dog ikke de fleste Producenter, der havde gjort Afslutninger til de lavere Priser. Ved fortsat Efterspørgsel har de fleste Værker for længere Tid fuldt op at gjøre.

I Kulmarkedet viste sig i de 3 første Maaneder formindsket Efterspørgsel, tildels grundet paa usædvanlig mildt Veir Høsten 1894, men navnlig paa de kulforbrugende Industriers mindre gunstige Stilling. Priserne faldt dog ikke, takket være de af Kulsyndikatet trufne Skridt for at bringe Ligevægt mellem Tilbud og Efterspørgsel. I Sommermaanederne indskrænkedes Brydningen med 20 %. Om Høsten blev Stillingen gunstigere, skjønt i Oktober lav Vandstand hindrende Transporten op ad Rhinen, hvorhos der var Mangel paa Jernbanevogne, saaat ikke alle Ordre kunde effektueres. I November og December tiltog Efterspørgselen for Industri- og Husholdningskul, hvorhos Vandstanden blev bedre. Der opnaaedes dog kun for enkelte Sorter bedre Priser.

For Jernmalmgruberne i Siegerland og Nassau gjorde sig gjældende Konkurrence med udenlandsk, navnlig svensk Malm. I September indtraadte dog en Bedring, saaat Gruberne er fuldt sysselsat til August 1896.

Rujernsmarkedet viste ud paa Sommeren et Opsving, idet Tilvirkningen af Støberi- og Hæmatitjern tiltog. Foreningens Priser forhøiedes i September med 2 M. pr. Ton, og om Høsten blev Efterspørgselen saa stærk, at Masovnene ikke kunde tilfredsstille Behovet, men maatte importere fra England og Frankrige.

De yderlig lave Priser for Stangjern forhøiedes lidt i Juli, og om Høsten var Fabrikerne betydeligt mere sysselsat end Aaret forud. Staaltraad og Plader led under trykkede Priser, især paa Grund af ugunstige Konjunkturer paa de fremmede Afsætningsomraader. Sidst i 3die Kvartal indtraadte dog nogen Vending til det Bedre.

Fabrikerne for Tilvirkning af Jernbanemateriel fik næsten kun Bestillinger for den preussiske Jernbaneforvaltning og var kun henvist til at fabrikere Skinner, Sviller etc. Udlandet trykkede med sine lave Priser. Jern- og Staalstøberier samt Maskinfabriker var meget ujevnt sysselsat; de sidste fik ved Aarets Slutning flere Efterspørgsler end de kunde efterkomme, hvorfor en betydelig Prisstigning indtraf.

For Skibsfarten paa Rhinen maa Aaret betegnes som utilfredsstillende paa Grund af Isgang og Oversvømmelse og senere lav Vandstand om Høsten, hvorfor Trafiken alene kunde holdes gaaende i 6½ Maaned. Der nybyggedes 5 Dampskibe til at vedligeholde Forbindelse mellem Düsseldorf og øvre Rhin. Foruden de sædvanlige Linier paa London, Bremen, Hamburg, Stettin, Kjøbenhavn, Danzig og Königsberg har man oprettet en ny Linie paa Lübeck, især bestemt for Omlastningsgoods til Sverige og Rusland. Ligeledes agtes oprettet en Linie paa Kiel.

Paa Kornmarkedet indtraadte i April en Forbedring, grundet paa en Prisstigning i Nordamerika, men da denne viste sig kun at være en Manøvre, sank Priserne stedse mere. Alene for Havre var Prisen gunstig, grundet paa daarlig Høst. I sidste Kvartal steg Priserne atter paa Grund af slet Hvedehøst i Amerika og Indien. Vin høsten ved Rhinen var tilfredsstillende, især i Kvalitet. Af Moselvin er næsten alle Forraad fra Høsten 1895 nu paa anden og tredie Haand, da denne nu overalt foretrækkes for Rhinskin.

Sukkerindustriens Stilling gik fremdeles tilbage og Fabrikernes Udbytte var i mange Tilfælde lig 0. Dette grundes paa den stedfundne Krise saavel i Raasukkerfabrikation som Raffinering, forarsaget ved Overproduktion i alle betævlende Lande. Sukkergehalten var paa Grund af koldt Veir liden, baade i Kvantitet og Kvalitet.

Papirfabrikationen arbejdede under gunstige Forhold. Exportforholdene var gunstige og Priserne paa Raastoffe lave.

Textilindustrien, især for Varer af Uld og Halvuld, havde et tilfredsstillende Aar, især i 2det og 3die Kvartal, da store Ordre kom fra Nordamerika, ligesom den tilbagevendte Tillid ogsaa oplivede den indenlandske Handel, saa at Fabrikanterne oftere ikke kunde tilfredsstille Efter-

spørgselen. Priserne steg ikke lidet, om end ikke i Forhold til de stadig stigende Priser for Raastoffe. Især var Stillingen gunstig for Kamgarnsspinderierne, ligesaa Halvuldbranchen, mindst gunstig for Tøibranchen.

Forbruget af Uld var enormt og bevirkede en Prisstigning af indtil 20 %, der sidst i Aaret var ca. 10 %. Sidst i 1895 faldt dog Priserne paa Kamgarn og man imødeser med Bekymring Toldspørgsmaalets Udvikling i de forenede Stater.

Silke markedet viste et ikke ringe Opsving, især da Silke var meget paa Mode. I nogen Tid var der Mangel paa Arbeidere, da mange Vævere paa Grund af den tidligere Arbeidsmangel sysselsatte sig med andet Arbeide. Farverierne's Virksomhed var ujevn.

Penge markedet udmærkede sig ligetil de sidste Maaneder af 1895 ved stærk Tilgang paa flydende Kapital. Først 11te November forhøiede Rigsbanken Rentefoden fra 3 til 4 pCt. Pengeoverfloden bevirkede en grændseløs Spekulation i og Kursstigning af en Mængde Værdipapirer, og der udkrævedes kun det ved de i November indtraadte politiske Begivenheder givne Stød for at tvinge den kunstigt opførte Bygning til at falde. Udgaende fra Wien bredte Børskrisen sig over alle europæiske Børser, anrettede store Ødelæggelser og tilintetgjorde Manges Existens. Krisen tilspidsede sig ved Aarets Slutning ved de forenede Staters Præsidents Budskab til Kongressen om Venezuela, og det var kun ved Rigsbankens kloge Politik ikke at forhøie Rentefoden, skjønt Beløbet af de med Stempel belagte Papirer i tidligere Aar aldrig havde været saa højt som nu, at en Panik udeblev. Overfloden paa Penge bevirkede, at flere større Banker, skjønt øieblikkeligt Pengebehov ikke var for Haanden, benyttede den gode Anledning til at forøge sine Kapitaler og forstærke sine Reserver med de høie Beløb, som man havde skaffet sig ved den opgaade Agio. En Følge heraf er, at de i Bankerne arbejdende Kapitaler aabenbart er for store til at finde modsvarende gavnlig Anvendelse, og at Provisionssatserne staaar paa et Niveau, som ikke staaar i Forhold til Risikoen. Denne Overbevisning har banet sig Vei i vide Kredse, og har ialfald medført den Virkning, at man, hvad Acceptkrediten angaar, har søgt at indføre bestemte Minimumssatser. Selv om disse Bestræbelser skulde lede til noget Samhold, bliver de solide Bankforretninger, der kun sysselsætter sig med Kontokurantrørelsen, henvist til en helt ringe Gevinst.

Trævarer. Importen fra Sverige, især fra Gefle og nordligere Havne, var i Aaret temmelig livlig og bestod især af Battens 3", 2", 2¹/₂" Tykkelse og 5", 6", 7" Bredde samt Bord 1" $\times$ 4" $\times$ 7". Den overveiende Del bestod af Gran, Furu derimod ubetydeligt. Til Rhinprovindsen indførtes i 1895 ca. 40 000 Std. Gran Battens Granbord, deraf fra Kronstadt ca. 5 000 Std., finske Havne 8 000 og svenske Havne ca. 27 000 Std. Fra Norge indførtes kun saget Kantvirke, nemlig fra Havne ved Kristianiafjord og Drammen. Importen var 1800—2000 Std.

S. V. Helander.

Køningsberg.

Skibsfarten 1895.

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	19	4 431	1	286	20	4 717	-	-	48 350
” Norge til Vicekon- sulsstationerne	9	2 045	-	-	9	2 045	-	-	8 340
” Sverige til Hovedsta- tionen	2	374	-	-	2	374	-	-	1 840
” Sverige til Vicekon- sulsstationerne	1	417	2	1 311	3	1 728	-	-	245
” andre Lande til Ho- vedstationen	36	7 631	9	1 646	45	9 277	-	-	91 800
” andre Lande til Vice- konsulsstationerne . .	12	2 719	10	4 020	22	6 739	-	-	18 200
Ialt	79	17 617	22	7 263	101	24 880	76	20 661	168 775
II. Afgaaede:									
Til Norge fra Hovedsta- tionen	23	5 080	3	653	26	5 733	-	-	61 340
” Norge fra Vicekon- sulsstationerne	4	975	-	-	4	975	-	-	9 450
” Sverige fra Hovedsta- tionerne	2	276	-	-	2	276	-	-	2 540
” Sverige fra Vicekon- sulsstationerne	1	89	1	130	2	219	-	-	1 000
” andre Lande fra Ho- vedstationen	27	5 278	12	3 081	39	8 359	-	-	48 360
” andre Lande fra Vice- konsulsstationerne . .	25	8 399	2	438	27	8 837	-	-	99 420
Ialt	82	20 097	18	4 302	100	24 399	74	19 840	222 110

For Havari eller Ordre ankom 1 Skib dr. 158 Ton.

Af svenske Skibe ankom 232 dr. 48 702 Ton.

Erlagte Konsulatudgifter af norske Skibe ved Hovedstationen Mark 971.40, ved Vicekonsulsstationen M. 698.60, hvoraf tilfaldt Konsulen M. 394.30, af svenske Skibe ved Hovedstationen M. 2 474.80, ved Vicekonsulsstationen M. 895.20, hvoraf tilfaldt Konsulen M. 448.60. Ialt tilfaldt Konsulen M. 4 334.60. Ekspeditionsafgifter, norske M. 7.30, svenske M. 84.20.

Aarsberetning dateret 21de Marts 1896.

Der ankom til Pillau:

i 1895 1 978 Fartøier dr. 560 894 Reg. Ton
imod i 1894 2 199 — „ 651 839 —

Deraf var:

i 1895	1 330	Dampskibe med	513 567	Reg. Ton
imod i 1894	1 492	—	” 597 051	—
og i 1893	1 254	—	” 512 011	—

Nævnte 1978 Fartøier vare lastede med:

Ballast og tom 364 Fartøier, 104 074 R. T., Diverse Stykgods 643, 228 866, Stenkul, Kokes 332, 143 277, Gibs, Kalksten, Cement, Guano etc. 230, 25 046, Sild 165, 38 324, Olie, Petroleum, Tjære 3, 398, Salt 14, 3 584, Tagsten 223, 15 970, for Nødhavn 4 Fartøier, 1 355 R. T.

Af de indkomne Fartøier vare under:

Norsk Flag 73, svensk 174, dansk 395, engelsk 199, tydsk 1 080, hollandsk 49, fransk 1, russisk 7 Fartøier.

Af ovennævnte Fartøier vare 1 657 i Königsberg.

Der afgik fra Pillau i 1895 1 968 Fartøier dr. 554 440 Reg. Ton; deraf var 1 318 Dampskibe dr. 507 147 Reg. Ton.

Nævnte 1 968 Fartøier ere afgaaede til:

Tydske Havne 886 Fartøier, 186 624 R. T., Storbritannien 300, 130 712, Danmark 281, 26 182, Sverige 178, 51 006, Rusland 113, 60 025, Holland 85, 43 786, Norge 53, 12 170, Frankrig 43, 24 247, Belgien 27, 18 566, Portugal 2 Fartøier, 1 122 R. T.

Deraf afseilede i Ballast, tomme og med indbragte Ladninger 214 Fartøier med 102 412 Reg. Ton.

Hoved-Exporten søværts fra Königsberg bestod i:

Hvede 75 500 Ton, Rug 29 700, Byg 12 900, Havre 49 500, Ærter 32 000, Bønner 27 000, Linser 17 000, Vikker 10 600, Linsæd 15 000, Raps, Hampefrø, diverse 28 500, Mel 35 500, Klid 9 400, Mais 9 100, Hør 3 300, Hamp, Hampegarn 19 900, Hør og Hampeblaar 2 700, Sukker 6 200, Melasse 670, Shoddy & Uld 160, Æg 65, Spiritus 650, Oliekager 9 400, raa Huder & Skind 280, Klude, gammelt Tougværk 5 000, Linsæd, Raps, Terpentiniolie 1 050 Ton, Tømmer, Staver, Props etc. 77 600 Læster.

Som det vil sees, har Skibstrafikken været noget mindre og Exporten af mange Artikler, saasom Rug, Byg, Mais og Klid var søgaar betydelig mindre i Forhold til forrige Aar.

Af Træ blev der heller ikke indført saa meget, som Følge af de daarlige Konjunkturer. Fragterne vare hele Aaret igjennem urentable og Rederierne kunde ikke opnaa nogen synderlig Gevinst.

Skibsfartens Slutning her paa Königsberg fandt Sted for Seilskibe den 19de December og for Dampskibe den 27de Januar 1895.

Fragterne stillede sig ved Aarets Begyndelse for Dampskibe fra Königsberg til Englands Østkyst à 1 sh. 3 d—1 sh. 6 d pr. 500 $\mathcal{E}$, Hvede 12 sh. 6 d—15 sh. pr. Ton, Hamp 10 sh. 6 d pr. Ton, Lumper 6 sh.—7 sh. 6 d pr. Load Sleepers. Til Cardiff 2 sh., Bristolkanal 2 sh. 3 d—2 sh. 4½ d, Rotterdam, Antwerpen, Gent 1 sh. 4½ d—1 sh. 9 d, Hvede 13 sh.—15 sh., Hamp Amsterdam 9—11 holl. fl., Hvede 6 sh.—7 sh. pr. Ton Sukker,

16 sh.—17 sh. 6 d Hamp, Nantes 2 sh. 3 d—2 sh. 6 d Hvede, 21 sh. 6 d—22 sh. 6 d Hamp, Bremen 16—19 Mk. Rug, 16 Mk. Hamp, 12 Mk. pr. Ton Olie, $7\frac{1}{2}$ —8 Mk. pr. Kubikmeter Træ, Hamburg 13—15 Mk. Rug, 15—16 Mk. Hamp, Bergen 17—18 Mk. Rug, 18—20 Mk. Hamp og Hør, Gøteborg 15—21 Mk. Rug, 18—23 Mk. Hamp, Christiania 16—22 Mk. Rug, 15—21 Mk. Hamp og Hør, Stockholm 14—15 Mk. Rug, Sydsverige 12—16 Mk. Rug. 18 Mk. Hamp, $42\frac{1}{2}$ —45 Pf. pr. 50 Kg. Klid, Østsverige og Finland $6\frac{1}{2}$ —10 Mk. pr. Ton Mel, Kiel $13\frac{1}{2}$ —17 Mk. Rug, 16—20 Mk. Hamp, 20—30 Pf. pr. Kubikfod Træ, 45—50 Pf. pr. 50 Kg. Klid, Flensburg 14—18 Mk. Rug, 18—20 Mk. Hamp, 40—45 Pf. Klid, Jylland og danske Øer 15—20 Mk. Rug, Stettin 7—15 Mk. Korn, 8—9 Mk. Snittræ, 31—32 Pf. pr. Sville.

Den strænge Kulde, som fandt Sted i Februar og Marts, bevirkede, at Isen spærrede Passagen igjennem Sundet, Store- og Lillebeltet, hvorved Skibsfarten undergik en meget lang Afbrydelse; først den 18de April kunde Dampskibe ved Hjælp af Isbryderen trænge igjennem Haffets endnu tykke Is og naa hertil. Befragtningsforretningen var derfor meget ubetydelig under denne Tid; ved Skibsfartens Aabning afsluttedes til London og Hull følgende Fragter: 1 sh.—1 sh. 9 d Hvede, 8 sh. Props, 6 sh. Sukker, 10 sh. Sæd, 10 sh.—13 sh. Lumper, 13 sh.—14 sh. Hamp og Hør, til Kulhavnene 1 sh. 2 d—1 sh. 9 d Hvede, 8 sh. Props, til Poole 2 sh. Hvede, til Oporto 27 sh. 6 d—30 sh. Hamp, Newyork og Boston via England 16 sh.—16 sh. 6 d Sæd, 19—21 sh. Lumper, 24—30 sh. Hamp, 30 sh. Uld, Amsterdam 9—11 fl. Hvede, 15—17 sh. 6 d Hamp, Rotterdam og Antwerpen 1 sh. 3 d—1 sh. $7\frac{1}{2}$ d Hvede, Bremen 17—20 Mk. Rug, 17 Mk. Træ, 16—18 Mk. Hamp, Hamburg 12—15 Mk. Rug, Christiania 18—21 Mk. Rug, 18—20 Hamp, 1.75 pr. Fod Tjære, Gøteborg 15—22 Mk. Rug, 17—20 Mk. Hamp, Finland 5—8 Mk. pr. Ton Mel, Danmark 12—16 Mk. Rug, 18 Mk. Hamp, Flensburg 14—17 Mk. Rug, 1 Mk.—1.20 Mk. pr. 50 Kg. Smør og Ost, Kiel 12—16 Mk. Rug, 15—25 Pf. pr. Kubikfod Snittræ, Stettin $7\frac{1}{2}$ —12 Mk. pr. Læst Korn, 31—32 Pf. pr. Jernbanesville, 8—10 Mk. pr. Læst Snittræ.

For Seilskibe til Hertugdømmerne og Danmark 15—17 Mk. Rug, til Englands Østkyst 1 sh. 6 d Hvede, til engelsk Kanal 1 sh. $7\frac{1}{2}$ d—1 sh. $10\frac{1}{2}$ d, til Bristolkanal 2 sh., til Firth of Forth 7 sh. 6 d pr. Load Props.

Sommermaanederne bragte heller ikke mere Liv i Forretningen; der betaltes for Dampskibe fra Königsberg til Englands Østkyst 1 sh.—1 sh. 3 d pr. 500 Th Hvede, 13 sh.—14 sh. pr. Ton Hamp, 17—17 sh. 6 d pr. Ton Hvede, 10 sh. pr. Ton Lumper i pressede Baller, 6 sh. pr. Ton Sukker, 9 sh. 6 d pr. Load Furu-Minetræ, 5 sh.—5 sh. 9 d pr. Load Furu Quadratslepers, til Rotterdam, Antwerpen 1 sh. 3 d—1 sh. 6 d. pr. 500 Th Hvede, 13 sh.—17 sh. pr. Ton Hamp og Hør, 12 sh. 6 d—13 sh. 6 d pr. Ton Lumper i pressede Baller, Amsterdam 9—10 holl. fl. pr. 2 400 Kg. Sukker, Gent 1 sh. 3 d—1 sh. 6 d pr. 500 Th Hvede, 16 sh. pr. Ton Hamp og Hør, Hamburg 12—14 Mk. pr. 2 500 Kg. Rug, 12—13 Mk. pr. 2 500 Kg. Mel, 60 Pf. pr. 50 Kg. Hamp, 7 Mk. pr. Kubikmeter Furu-Snittræ, Bremen 15—18 Mk. pr. 2 500 Kg. Rug, 16—18 Mk. pr. 1 000 Kg. Hamp, 7,50 Mk. pr. Kubikmeter Snittræ, 9—10 Mk. pr. Kubikmeter Furu-Rundtræ, til Gøteborg 20 Mk. pr. 2 500 Kg. Rug, 18—20 Mk. pr. 1 000 Kg. Hamp, Sydsverige til Norrkøping 11 Mk.—12 Mk. pr. 2 500 Kg. Rug, Norges Østkyst 17—19 Mk. pr. 2 500 Kg. Rug og Mel, 18—20 Mk. pr. Ton Hamp, Kiel, Flensburg, Danmark nordlige til Aalborg 12—15 Mk. pr. 2 500 Kg. Rug,

40—45 Pf. pr. 50 Kg. Klid, 12—16 Mk. pr. Ton. Hamp, 15 Pf. pr. Kubikfod Furu-Snittræ, 25 Pf. pr. Kubikfod Furu-Rundtræ, 8—9 Mk. pr. Læst Furu-Planker, 31—32 Pf. pr. Furu-Jernbanesviller, 5 Mk. pr. 1000 Kg. Klid, 3 Mk. pr. 1000 Kg. Mel, 10 Mk. pr. 1000 Kg. Hamp, til finske og botniske Havne nordlig Uleåborg 5—6 Mk. pr. Ton Mel. For Seilskibe fra Kønigsberg til Englands Østkyst 1 sh. 6 d pr. 500 $\mathcal{H}$ Hvede, Firth of Forth 7 sh. 9 d—8 sh. pr. Load korte Props, Slesvig-Holsteins Østkyster 10—12 Mk. pr. 2500 Kg. Rug, Sydsverige og pommerske Havne 10—11 Mk. pr. 2500 Kg Rug. For Dampskibe her til Kønigsberg blev der i dette Tidspunkt betalt 5 sh.—5 sh. 9 d pr. Ton Kul fra Skotlands Østkyst, 1 sh. $4\frac{1}{2}$ d—1 sh. 6 d pr. Tønde Sild, fra Norges Østkyst 5 Mk. pr. Ton Trottoirplader og Gadesten, fra Sydsverige 24 Pf. pr. 100 Kg. Kalksten. For Seilskibe fra Kulhavne 6 £ 5 sh.—7 £ 10 sh. pr. Keel Kul, fra Syd-sverige 22—24 Pf. pr. 100 Kg. Kalksten. I Høstmaanederne stillede Fragterne sig følgende: for Dampskibe herfra til Englands Østkyst 1 sh.—1 sh. 3 d, 1 sh. $4\frac{1}{2}$ d—1 sh. 6 d pr. 500 $\mathcal{H}$ Hvede, 10 sh.—15 sh. Lumper, 13 sh.—17 sh. 6 d Hamp pr. Ton, 5 sh. 6 d—6 sh. 6 d pr. Load Sleepers, 6 sh. pr. Ton Sukker, til Rotterdam, Antwerpen, Gent 1 sh. 3 d—1 sh. 9 d Hvede, Amsterdam 9—12 hoil. fl. pr. 2400 Kg. Hvede, 17 sh. Hamp, 7.50 Mk. Sukker, Bremen 15—20 Mk. pr. 2500 Kg. Rug, Hamburg 12—16 Mk. Rug, Rouen 1 sh. 9 d—2 sh. 6 d Hvede, Kiel, Flensburg 13—15 Mk. Rug. Bergen 20—23 Mk. Rug, 18 Mk. Hamp, Christiania 18—20 Mk. Rug, 18 Mk. Hamp, Stavanger 20 Mk. Rug, Danmark og Vest-Sverige 13—18 Mk. Rug, Finland 5—8 Mk. pr. Ton Mel, Stettin 8—10 Mk. pr. Last Kornvarer, 9—13 Mk. Træ. For Seilskibe til Englands Østkyst 1 sh. $4\frac{1}{2}$ d—1 sh. 9 d Hvede, 5 sh. Sleepers, 7 sh. 9 d—8 sh. 6 d Props, eng. Kanal 2 sh.—2 sh. 3 d Hvede, Bristol Kanal 2 sh.—2 sh. 6 d Hvede, Danmark 11—18 Mk. Rug, 12 Mk. Oliekager, 50—55 Pf. pr. 50 Kg. Klid, Øst-Norge 14—18 Mk. Rug, Pommern $10\frac{1}{2}$ —12 Mark pr. Last Kornvarer. Til Kønigsberg blev der betalt for Dampskibe fra Newcastle 5 sh. 6 d. pr. Ton Kul, 9—14 sh. pr. Ton Gods, Firth of Forth 6 sh.—7 sh. Kul. Til Pillau ca. 1 sh. pr. Ton mindre. Fra Sverige hertil 26—28 Pf. pr. 100 Kg. Kalksten, Norge 5 Mk. pr. 1000 Kg. Sten og Trottoirplader, Skotland 1 sh. 3 d—1 sh. 10 d, Bergen 1.50 Mk. pr. Tønde Sild. For Seilskibe fra Firth of Forth 7 £—7 £ 5 sh. pr. Keel Kul, Sverige 24 pr. 100 Kg. Kalksten, Skotland 1 sh. 8 d pr. Tønde Sild, Stettin 50 Pf. pr. 180 Kg. Cement.

Fragterne, der i Høstmaanederne havde undergaaet en liden Stigning, indtog i Vintermaanederne det samme lave Standpunkt som tidligere; der betales under sidste Tid for Dampskibe til Engl. Østkyst 1 sh.—1 sh. $7\frac{1}{2}$ d Hvede, 13—15 sh. pr. Ton Lumper, 15—17 sh. 6 d pr. Ton Hamp, 6 sh. 6 d—6 sh. 9 d pr. Ton Sukker, til Rotterdam, Amsterdam, Antwerpen 1 sh. 3 d—1 sh. 9 d, til Cardiff 11 sh. pr. Load Sleepers, til Bremen 12—20 Mk., Hamburg 12—16 Mk., Flensburg 13—17 Mk., Kiel 13—16 Mk., Danmark $14\frac{1}{2}$ —16 Mk., Sverige 14—15 Mk., Christiania 15—21 Mk., alt pr. Last Rug. Til Finland 8 Mk. pr. Ton Mel. For Seilskibe til Englands Østkyst 1 sh. 9 d pr. 500 $\mathcal{H}$ Hvede, Engl. Kanal 2 sh.—2 sh. 6 d pr. 500 $\mathcal{H}$ Hvede, Gøteborg 20 Mk. pr. Læst Rug.

Landbruget. Høstresultaterne i Aaret 1895 stillede sig for Øst-preussen, specielt for Lithauen og Masuren temmelig ugunstig. Vintersæden, med Undtagelse af Rübسن, kom daarligt op i Foraaret og maatte næsten overalt ompløies. Rübسن har gennemgaaende leveret store Kvantiteter.

Foraarets store Tørke var skadelig for Sommersæden og Foderplanternes Væxt, hvorved der opstod en ringe Straa og Foderhøst. Rugens Kvalitet var helt igjennem fortræffelig; den holl. Vægt stillede sig à 125 P til 130 P . Hvede var hyppig blaaspids; Sommerfrugtens Indhøstning led under den vedvarende Regn. Poteter og Roer havde en middels god Høst. Udbyttet pr. Hektar stillede sig for Vinterhvede 20—30 Cent, Sommerhvede 14—24, Rug 16—30, Havre 12—24, Byg 16—30, Rapsæd 28—40, Kløver 16—50, Hø 20—60, Erter 16—24, Vikker 16—30, Bønner, 20—40, Poteter 200—300, Sukkerroer 400—500, Foderroer 800—1000 Cent.

Priserne stillede sig for Hvede à Mk. 112—140, Rug à 107—112, Byg à 90—130, Havre à 85—120, Erter à 95—150, Bønner à 105—115, Vikker à 90—105, Rapssæd à 165—172, Poteter à 1.60—2 pr. 50 Kilo, Sukkerroer til Fabrikker à 0.90 pr. 50 Kilo. Af Kunstgjødningsstoffer kan fremhæves Thomasfosfatmel. Begjæret efter Faxekalk Mergel var mindre. Smørpriserne differerede mellem Mk. 80—120 pr. 50 Kilo. Vadsket Uld traadte i Baggrunden; Priserne stillede sig gennemsnitlig à Mk. 90—135 pr. 53 Kilo, uvadsket Uld blev handlet à 45—52 pr. 53 Kilo.

Remonter bragte Mk. 650—1 200. Kvægpriserne for Oxer à Mk. 35, Faar à Mk. 20—25, Svin à Mk. 30—45, alt pr. 50 Kg. levende Vægt.

Teglværkerne havde et godt Udbytte og livlig Afsætning saavel af Tegl som Drainrør til lønnende Priser.

Af Foderstoffer var Klid mest efterspurgt. Priserne stillede sig pr. 50 Kilo for: grov Hvedeklid à Mk. 3.50—3.80, fin do. à 3.30—3, Rugklid à 3.50—4, indlandske Rapskager à 5.50, russiske do. à 4—4.50, Oliekager à 5—5.20, Hampkager à 3.50—4, Solsikkekager 4.50—4.80.

Saanningen i Efteraaret forsinkedes paa Grund af den herskende Regn; dog foregik samme i det hele taget normal. Udsigterne for Høsten 1896 ere saavel for Korn som Foder gunstig.

Kornforretningen i 1895 var mindre end i det foregaaende Aar; de samlede Tilførsler beløb sig til

	1895.	1894.
Fra Indlandet	96 461 imod	135 492 Ton à 1 000 Kilo.
- Udlandet	324 537 -	313 204 - - -
	421 000 imod 448 696 Ton à 1000 Kilo.	

Derimod blev exporteret:

	1895.	1894.
landværts	44 107 imod	39 153 Ton à 1 000 Kilo.
søværts	310 369 -	376 355 - - -
	354 476 imod 415 508 Ton à 1 000 Kilo.	

Exporten af Hvede skede hovedsagelig til England, Skandinavien, Nord- og Vesttyskland.

Priserne stillede sig i Begyndelsen af Aaret for god indlandsk Vare à 130—135 Mk., steg i April paa Grund af ringe Tilførsler og mindre gode Høstudsigter ca. 15 Mk., men dalede atter igjen i Sommermaanederne, efter

at samme stillede sig gunstigere, fra 150 til 140 Mark. Høstmaanederne bragte Priser for fin indlandsk Vare à 140 Mark og for russisk à 105 Mk., sluttelig betaltes ved Aarets Slutning for indlandsk (hochbunter) Hvede à 151 Mk., rød à 148 Mk., russisk Hvede efter Kvalitet à 100—115 Mk. pr. 1 000 Kilo.

Rug blev afskibet fornemmelig til Norge, Sverige, Danmark, Pommern og Meklenburg.

Indlandsk Vare kostede i de første Maaneder 105—107 Mk. og i April 126 Mk., hvilken Pris holdt sig til Midten af Juni, men veg efter denne Tid ca. 15 Mk.; i Høst- og Vintermaanederne stillede Priserne sig for indlandsk Rug à 108—113 Mk., for russisk Rug à 70—78 Mk. pr. 1 000 Kg.

Erter fandt god Afsætning til Norge, England, Danmark, Holland og Vesttyskland. Priserne stillede sig Aaret igjennem for Kogeerter à 75—92 Mk., Victoriaerter à 100—115, fine Kvaliteter à 130—140, Fodererter à 90—115 Mk. pr. 1 000 Kg.

Linfrø. I den første Halvdel af Aaret fandt Salg Sted for fin Steppesæd kun til Tyskland, hvorimod Norge, Danmark, Holland, Belgien, Frankrig, England købte ringere Kvaliteter; senere hen i Høstmaanederne beordrede ogsaa disse Lande den finere Steppesæd. Priserne vare gennemsnitlig for fin Steppesæd ca. 170 Mk., ringere Kvalitet à 115 Mk. pr. 1 000 Kg.

Hør og Hamp. Tilførslerne vare i Vintermaanederne temmelig betydelige, men aftog senere hen. I Slutningen af April blev Stemningen fastere, maaske bevirket derved, at man var kommet til den Erkjendelse, at Høsten 1894 kvantitativ var overvurderet; de geweichte Hørpartier leverede et nogenlunde godt Sortiment, hvorimod Slanitz-Hør ndviste en daarlig Farve. Priserne for Hør stillede sig følgende: for geweichte Kron- og Puich-Hør à 21—25 Mk., geweichte Sorter à 17—19, bedre Slanitzhør à 19—22, ringere Slanitzhør à 17½ Mk. pr. 50 Kg. Tør Hamp Mittellagen à 27—30 Mk., Molestowker à 26—28, russisk Lagen à 24½—25½, Streimelhamp à 17—18 Mk. pr. 50 Kg. Den nye Høst lover saavel i kvantitativ som kvalitativ Henseende et godt Resultat.

De herværende Varebeholdninger stillede sig den 31te December: Hvede 10 200 Ton, Rug 4 800, Byg 1 600, Havre 3 000, Erter 4 700, Bønner 1 500, Lindser 1 100, Vikker 2 200, Linsæd 6 500, Lin & Linblaar 1 000, Hamp & Hampeblaar 2 100, Raps, Hampefrø, diverse 3 100 Ton.

Sildeberetning. Total Importen af Sild beløb sig til 348 100 Tdr. imod 345 700 Tdr. i 1894.

Fra Norge & Sverige	123 700 Tdr.	imod 108 209 Tdr.	i 1894
- Storbritannien	223 900 —	- 236 700 —	- —
- Holland	500 —	- 800 —	- —

348 100 Tdr. imod 345 700 Tdr. i 1894.

Exporten af Sild til Rusland-Polen i 1895 ca. 190 000 Tdr. imod 200 000 Tdr. i 1894. Fra Aarets Begyndelse til Slutningen af Juni Maaned indtraf hertil en Tilførsel af 30 353 Tdr. svensk Sild, 3 233 Tdr. norsk, 4 430 Tdr. skotsk & hollandsk Sild, samt desuden 3 613 Kasser fersk svensk Sild.

Consumenten var god, saa at baade disse Kvanta ligesom de under 1ste Januar 1895 hersteds lagrende ca. 78 000 Tdr. vare næsten forbrugte, da de første Tilførseler ny Skotsksild indtraf i Slutningen af Juni. De betalte Priser dreiede sig om for Fedsild I og II Stregs (KKK & KK) à 30—33 Mk, III Stregs (K) à 27—30, IIII Stregs (MK) à 22—24, IIII (M) à 16—18 Mk. fortoldet Td., for Svensksild, Large Fulls og Fulls à 23½—24½ Mk., Mediums à 23—23½, Spents, Large Spents à 12—14 Mk. fortoldet Td., for Skotsksild, Crownfulls & Crownmattfulls à 26—28 Mk., Crownspents & Crownmatties à 21—23 Mk. pr. fortoldet Td.

Den nye Skotsksild fra Shetland betaltes i Begyndelsen med 23—25 Mk. for Matties, 26—27½ for Mediums, 35—36 for Large Fulls fortoldet pr. Td., men da Fangsten fra Shetlands Østkyst senere hen antog større Dimensioner, dalede Priserne et Par Mark for Matties og Medium, medens Fulls faldt med 5—7 Mk. pr. Tønde.

Da imidlertid Sildefisket i Norge lod vente længe paa sig, saa det næsten ud til, som om Fisket vilde mislykkes totalt, hvorved Priserne begyndte at stige i Skotland, først langsomt, men derefter i større Sprang.

I Begyndelsen af September betaltes her paa Markedet 33 Mk. for Crownfulls, 28½—29 for Crownmattfulls, 24—25 for Crownmatties og Crownspents samt 28—33 Mk. for I Stregs, 25—32 for II Stregs, 21—26 for III Stregs, 19—21 Mk. for IIII Stregs, alt fortoldet pr. Td., men dette var Høidepunktet, thi senere hen, da det norske Sildefiske jævnlige gjorde bedre Fremgang, deklinerede Priserne adskillig. Man hørte stadig i det forløbne Aar Klager over Fedsildens Kvalitet, da Kjøberne fandt den for mager, noget, hvori de vel heller ikke havde ganske Uret. Som sædvanlig begyndte i November det svenske Sildefiske for Alvor, og i Slutningen af Maanedens ankom de første Tilførsler, der betaltes med 23—25 Mk. for Large Fulls og Fulls, 22 for Mediums, 20 for Matties, 13—14½ Mk. for Spents og Large Spents fortoldet pr. Tønde, dog formaaede disse Rater ikke længe at holde sig, da indløbende billige cif Offerter trykkede Priserne. I Løbet af Halvaaret Juli—December ankom til det herværende Marked:

219 981	Tønder	skotsk og	hollandsk	Sild,
53 223	—	norsk	Sild,	
36 880	—	svensk	—	
samt 5 965 Kasser svensk Fersksild.				

Markedets Noteringer ved Slutningen af Aaret vare for Skotsksild 24—24½ Mk. for Crownmattfulls, 21—22 for Crownmatties, 19—20 Mk. for Crownspents fortoldet pr. Tønde.

Norsk Fedsild à 19—22 Mk. for I og II Stregs, 18—20 for III Stregs, 14—16 Mk. for IIII Stregs fortoldet pr. Td.

Svensksild à 20—21 Mk. for Fulls, Mediums og Matties, 18—19 for Spents, Large Spents 11—12 Mk. fortoldet pr. Td. Sildebeholdningerne i Königsberg den 31te December 1895 blev opgivet med 100 800 Tønder imod 77 900 Tdr. i 1894.

Paa- og Afmønstring. Ved Hovedstationen paamønstreet i Aaret 1895: 1 Nordmand, 1 Svenske,; afmønstreet 3 Nordmænd, 4 Svensker, 1

Danske. Journalen over indkomne Skrivelser omfattede 62 Nummer, og udgaaende 54 Nummer. Consulatet har modtaget 931 til Sømænd adresse-rede Breve. Sundhedstilstanden inden Distriktet har været god.

Ifølge Vice-Consulatets Beretning i **Memel** er der i Aaret 1895 indkommet til Memel 714 Fartøier med 218 896 Reg. Ton imod 751 Fartøier med 237 362 Reg. Ton i 1894, og udgaaet 723 Fartøier med 217 351 Reg. Ton imod 756 Fartøier med 236 508 Reg. Ton i 1894, saa at Skibsfarten efter Drægtighed er lidt mindre end for 1894.

Handelen i Memel har i det hele taget bevæget sig i samme Grændser som forrige Aar, dog har den for flere Grenes Vedkommende ikke været tilfredsstillende. Fragterne bibeholdt deres lave Standpunkt til udover Høsten, hvorefter de især for Dampskibenes Vedkommende erfarede en ikke ubetydelig Stigning.

Pengemarkedet har været let tilgængeligt, og Bankdiskontoen holdt sig i 3 à 4 % f. A.

Af Indførselsartikler er at fremhæve: Stenkul næsten udelukkende fra Storbritannien med 56 409 800 Kg. mod 65 567 600 Kg. for 1894.

Sild, hvoraf 18 835 Tønder fra Sverige, 11 569 fra Norge, 15 526 fra Skotland, tilsammen 45 930 Tdr. imod 11 989 Tønder fra Sverige, 18 615 fra Norge, 16 475 fra Skotland, tilsammen 47 079 dr. i 1894. Tilførselen fra Norge var næsten udelukkende af sidste Efteraars Fedsild, og da Udbyttet i Begyndelsen var lidet, saa vare Priserne høje; senere da Fiskeriet antog betydelige Dimensioner, gik Noteringerne meget hurtigt ned.

For skotsk Sild vare Priserne i Begyndelsen stigende, især da det norske Fedsildfiske syntes næsten at udeblive, men da sidstnævnte forbedredes i uventet høj Grad, faldt Priserne for skotsk Sild, og medførte betydelige Tab for Indehaverne. For svensk Sild har Noteringerne holdt sig paa et lavt Standpunkt.

Salt næsten udelukkende fra England med ialt 3 868 100 Kg. imod 3 983 700 i 1894.

Trælast ialt 406 166 Cubikmeter imod 396 942 Cubikm. i 1894.

Forretningen i Kornvarer har ikke tilfredsstillet, og Priserne have holdt sig temmelig uforandrede; der udførtes 2 226 400 Kg. Rug imod 2 774 700 Kg. i 1894, 4 840 300 Kg. Havre imod 4 810 100 Kg. i 1894.

Høsten inden Memels Distrikt har ikke svaret til Forhaabningerne, og formeget Regn har ogsaa haft en skadelig Indflydelse paa Kvaliteten. Af Hørfrø udskibedes 5 607 300 Kg. imod 6 016 800 Kg. i 1894. Handelen med Hør var temmelig livlig, og Priserne havde tildels en stigende Retning.

Carl L. Meyer.

Livorno.

Skibsfarten 1895.

Norske Skibe.	Med Ladning.		I Ballast.		Tilsammen.				Brutto- fragter. Lire
	Ant.	Ton.	Ant.	Ton.	Ant.	Ton.	Deraf Dampskibe.		
							Ant.	Ton.	
I. Ankomne:									
Fra Norge til Hoved- stationen	5	2 203	-	-	5	2 203	-	-	-
- Norge til Vicekon- sulsstationen	28	9 835	-	-	28	9 835	-	-	-
- Sverige til Hoved- stationen	2	1 764	-	-	2	1 764	-	-	-
- andre Lande til Ho- vedstationen	16	13 936	-	-	16	13 936	-	-	-
- andre Lande til Vice- konsulsstationen . . .	7	9 416	-	-	7	9 416	-	-	-
Ialt	58	37 154	-	-	58	37 154	-	-	231 104 & £ 5 080
II. Afgaaede.									
Til fremmede Lande fra Hovedstationen . . .	11	6 334	11	10 630	22	16 964	-	-	-
„ fremmede Lande fra Vicekonsulsstationen .	22	7 890	13	11 361	35	19 251	-	-	-
Ialt	33	14 224	24	21 991	57	36 215	-	-	-

Af svenske Skibe ankom 5 dr. 3 499 Ton.

Erlagte Konsulatafgifter af norske Skibe ved Hovedstationen Lire 1 183.90, ved Vicekonsulsstationen Lire 1 267.62, hvoraf tilfaldt Konsulen Lire 633.81. Af norske Skibe ved Hovedstationen Lire 220.55. Ialt tilfaldt Konsulen Lire 2 038.26. Expeditionsafgifter, norske, Lire 5.40.

Aarsberetning dateret 12 Marts 1896.

58 norske Fartøier (57 Dampskibe og et Seilskib) kom i sidstledne Aar til Distriktets Havne, imod 52 i 1894.

Antallet af de svenske Fartøier, alle Dampbaade, ankommen til Livorno i forrige Aar, var 5, imod 3 i 1894.

Intet svensk Skib anløb Civitavecchias Havn i ovennævnte Tidsrum.

Af de svenske Fartøier afgik 4 herfra med Transitgoods, og et i Ballast til Spanien; af de norske fortsatte 33 med Restladning til Nabohavne og 24 til Saltpladse i Ballast og til Sortehavet etc.

Fragtsatserne stiller sig som følger:

Til Østersøen: Marmor 25 sh. à 30 sh., Stykgods 30 sh. à 35 sh. pr. 1 000 Kg. „in full“.

Til London: Marmor 14 sh. pr. 1 200 Kg., Stykgods 17 sh. 6 d à 20 sh. Oliven-Olie 25 sh. pr. 1000 Kg.

Til Nordamerika: Succade 20 sh., Filler 20 sh. pr. 1 000 Kg., Marmor 20 sh. pr. 1 200 Kg.

Den norske Handel i Distriktet med Hensyn til Tørfisk har i afvigte Aar været meget livlig.

Af Klipfisk indførtes med norske Dampskibe til Livorno fra Bergen 130 Tons og fra Christiansund 67 Tons til Vicekonsulsstationen i Civitavecchia, fra Bergen 3 393 Tons, hvoraf kun en Del til local Opbrug.

Detailprisen i Livorno for norsk Klipfisk varierede fra L 40 à 55 pr. 100 Kg.; i Civitavecchia blev de første Ladninger Klipfisk solgte à L 75 pr. 100 Kg. fortoldet, senere faldt Prisen efterhaanden lavere, saa at i Gjennemsnit Prisen kan stilles à L 60; enkelte Partier mindre god Fisk forhandlede à L 57.

Fra Newfoundland ankom hertil 23 Ladninger Klipfisk, blandt hvilke 5 med norske Dampere; Prisen stillede sig à sh. 16 à 7 pr. engelsk Qvintal. En saa stor Tilførsel forårsagede som en Selvfølge Prisens betydelige Nedgang, og gav Vedkommende et føleligt Tab.

Til Vicekonsulsstationen ankom med engelske Dampskibe 400 Ton Labrador Klipfisk, som erholdt en Pris svarende til L 75 pr. 100 Kg. fortoldet.

Rundfisk. I 1895 indførtes til Livorno omtrent 100 000 Kg., af hvilke 80 Ton direkte fra Norge, og det Resterende fra Hull, Hamburg og Genua. Detail-Prisen af denne Fiskesort var L 85 à 60 pr. 100 Kg.

Et lidet Parti Stokfisk, ca. 8 Ton, som lossedes i Civitavecchia i Marts Maaned fra en norsk Dampbaad, blev udhøkkret à L 75. Tolden betalt.

Fremmede Fiskesorter noteres som følger:

Fransk Klipfisk Francs 55 à 35, engelsk Sild, „Pilchards“, L 35 à 42 pr. Tønde, røget Sild, „Herrings“, L 20 à 30 pr. Fad, og endelig spansk Sild, presset, L 10 à 20 pr. 1000 Fisk.

Af norsk Sild indførtes intet i 1895.

I en Række af flere Aar har jeg desværre havt Anledning til gjentagende at omtale den Tilstand af Stagnation og Forfald, hvori Sveriges Handel med Livornos Consuls-Distrikt befinder sig, uden Haab at i et nærmere Tidsrum denne sørgelige Tingenes Tilstand vil tage en bedre Vending.

Trælaster-Handelen i forrige Aar har kun havt ringe Udbytte. Fra Sverige ankom 2 Ladninger, som medbragte ca. 20 000 Stykker Træ, deriblandt italiensk Bark „Confidenza“ med 234 Standards Planker fra Hernøsand.

Detailprisen for Furuplanker angives til L 60 pr. Tylvt 3 $\times$ 9 & 14 Fods.

Granplanker ere usalgbare.

Af svenske Bjælker har ingen Indførsel fundet Sted. I forrige Tider

var denne fortrinlige Trælast altid foretrukken fremfor alle andre Bjælkesorter. Nu omstunder i mange Bygninger bruges Jernstænger af større Dimensioner, saakaldte „Lungarine“, istedenfor Bjelker.

Pitchpine fra Nordamerika concurrerer stærkt med svensk Trælast; i afvigte Aar importeredes 2 600 Cubikmetres; Prisen noteres med L 50 pr. Cubikmeter.

Vicekonsulsstationen i Civitavecchia forsynes med Trælast fra Østerrige-Ungarn; fra Fiume ankom en Ladning med ca. 560 Ton lange Planker, samt mindre Partier fra Dalmatien.

Intet svensk Stangjern indførtes direkte hertil, dog kan hende, at noget er kommet med fremmede Fartøier, men som ikke kan af Consulatet controlleres.

Af gammelt Jern ankom til Livorno fra Hernøsand med norsk Dampskib „Sverre“ 800 Tons og fra Uddevalla med norsk Damper „Sulitjelma“ 425 Tons.

Til Civitavecchia indførtes fra Spanien 157 600 Tons gammelt Jern til Støbning, samt andre 368 900 Tons med engelske Dampbaade, og fra Belgien 634 Tons Jernbaneskinner og andet gammelt Jern.

Direkte fra Sverige er hverken Tjære eller Beg bleven importeret i forrige Aar; Priserne noteredes som følger: Tjære L 34 pr. Tønde, Beg L 19 pr. 100 Kg., begge mindre 4 % S^{to} og Courtage.

Hvad de øvrige svenske Exportartikler angaar, saa har jeg intet tilfredsstillende at berette.

I afvigte Aar var Vexelkursen i Livorno som følger:

Juli Maaned 1895.	December Maaned 1895.
Frankrige 105 pr. 100 Francs à Vista.	Frankrige 109 pr. 100 Francs Sigt
London 26.50 pr. £ a Vista.	London 27.50 pr. £ Sigt.
Tyskland 129 pr. 100 Rm. à Vista.	Tyskland 134 pr. Rm. Sigt.

Harald Kield Stub.

Antigua (Læøerne).

Aarsberetning dateret 24 Februar 1896.

Fra fremmede Lande ankom til Hovedstationen 7 norske Skibe dr. 2 605 Ton, hvoraf med Ladning 3 dr. 1 106 Ton, og til Vicekonsulsstationen St. Kitts, Nevis, med Ladning 2 dr. 1 997. Af de ankomne var 2, dr. 1 997 Ton, Dampskibe. Samtlige afgik til fremmede Lande med Ladning. Bruttofragter for udgaaende £ 4 357. Erlagte Konsulatafgifter ved Hovedstationen £ 9. 2. 3, ved Vicekonsulsstationen £ 6. 9. 9.

Læøerne er bleven begunstiget af Regn, og man venter, at Høsten vil

naa 40 000 Ton Sukker og forholdsvis Melasse. Da alle disse Varer gaar til de forenede Stater, vil der blive mange Fragter at faa fra Mai til September. Derhos skal mere Logwood afskibes til Europa.

Der er ingen Forandring i Skibsafgifterne, 1 sh. pr. Ton losset eller udladet.

Helbredstilstanden paa Øerne har fremdeles været god. 7 norske Seilskibe befragtedes herfra med Logwood til Europa, og to norske Dampskibe bragte Kornvarer til St. Kitts.

F. Melchertsen.

Lübeck.

Skibsfarten 1895.

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	1	88	-	-	1	88	-	-	500	
” Norge til Vicekonsulsstationerne	27	3 448	-	-	27	3 448	-	-	28 845	
” Sverige til Vicekonsulsstationerne	2	159	-	-	2	159	-	-	1 727	
” Sverige til Vicekonsulsstationerne	13	1 467	-	-	13	1 467	-	-	13 799	
” andre Lande til Hovedstationen	10	4 120	-	-	10	4 120	-	-	79 608	
” andre Lande til Vicekonsulsstationerne	70	28 051	2	564	72	28 615	-	-	337 553	
Ialt	123	37 333	2	564	125	37 897	61	25 883	462 032	
II. Afgaaede:										
Til Norge fra Hovedstationen	-	-	4	1 467	4	1 467	-	-	-	
” Norge fra Vicekonsulsstationerne	2	470	44	10 163	46	10 633	-	-	4 760	
” Sverige fra Hovedstationen	2	80	4	2 111	6	2 192	-	-	371	
” Sverige fra Vicekonsulsstationerne	1	85	33	12 187	34	12 272	-	-	-	
” andre Lande fra Hovedstationen	-	-	3	708	3	708	-	-	-	
” andre Lande fra Vicekonsulsstationerne	6	1 021	27	9 880	33	10 901	-	-	4 737	
Ialt	11	1 657	115	36 516	126	38 173	62	26 159	9 868	

Af svenske Skibe ankom 1 742 dr. 317 441 Ton.

Erlagte Konsulatafgifter af svenske Skibe ved Hovedstationen M. 4 544.32, ved Vicekonsulsstationerne M. 7 194.58, hvoraf tilfaldt Konsulskassen M. 3 597.29. Af norske Skibe ved Hovedstationen M. 311.96, ved Vicekonsulsstationerne M. 2 395.52, hvoraf tilfaldt Konsulskassen M. 1 197.76. Ialt tilfaldt Konsulskassen M. 9 651.38. Expeditionsafgifter, norske M. 21.20, svenske M. 1 615.12, fælles M. 38.68.

Aarsberetning dateret 25 Marts 1896.

Den norske Skibsfart viser en Forøgelse mod 1894 af 25 Skibe og 9 977 Ton.

Distriktets Havne besøgte af følgende Antal norske Skibe: Lübeck 13, 4 367 Ton, Apenrade 4, 1 461 T., Burg 4, 828 T., Kappeln 1, 135 T., Eckernförde 1, 135 T., Flensburg 17, 5 572 T., Hadersleben 4, 757 T., Heiligenhafen 2, 176 T., Holtenau 1, 25 T., Itzehoe 7, 1 200 T., Kiel 27, 12 528 T., Neustadt 4, 551 T., Rendsburg 1, 430 T., Rostock 24, 4 522 T., Schleswig 3, 447 Ton, Sonderburg 3, 999 T., Wismar 10, 4 047 T.

Forholdet mellem norske Dampskibe og Seilskibe var følgende:

	Dampskibe.		Seilskibe.	
1895 . . .	62	dr. 26 159 Ton	64	dr. 12 014 Ton.
1894 . . .	49	- 19 098 —	52	- 9 098 —
1893 . . .	53	- 16 508 —	60	- 11 223 —
1892 . . .	58	- 22 912 —	68	- 14 448 —
1891 . . .	42	- 15 461 —	94	- 18 879 —

Den norske Søfart udgjorde (ankommende og afgaaede) Skibe):

1895 . . .	126	Skibe	dr. 38 175 Ton	Bruttofragt	Kr. 471 900
1894 . . .	101	—	- 28 196 —	—	- 313 924
1893 . . .	113	—	- 27 731 —	—	- 284 993
1892 . . .	126	—	- 37 360 —	—	- 487 672
1891 . . .	136	—	- 34 339 —	—	- 480 156

eller i Gjennemsnit 120 Skibe dr. 33 160 Ton med Bruttofragt Kr. 407 729 aarlig.

Fra Lübeck til Christiania via Kjøbenhavn gives regelmæssig Dampskibseilighed 3—4 Gange om Ugen med de hallandske Dampskibe.

Paa norske Skibe afmønstredes ved Hovedstationen 16 og paamønstredes 9 Mand.

Maanedshyrer var paa Dampskibe: For Styrmand 75—100 Kr., 1ste Maskinist 110—140 Kr., Matroser og Fyrbødere 40—45 Kr.; paa Seilskibe: Styrmand 60—75 Kr., Bedstemænd 50—65 Kr., Matroser 35—45 Kr., Letmatroser 30—40 Kr.

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

Tydscklands Handel gav i Aaret et usædvanlig gunstigt Resultat, især i 3die Kvartal, medens de to første ikke var fuldt saa gunstige som i

1894, hvad Importen angaar. Derimod viste Exporten hele Aaret Fremgang, ialt af ca. 350 Mill. Mark. Hertil har dog ikke Lübeck bidraget med Overskud, da her endog viser sig Tilbagegang.

Trælastmarkedet stillede sig for Lübeck omtrent som i 1894; men Importen fra Sverige var ikke saa stor, grundet paa Bygningsvirksomhedens trykkede Stilling, hvori neppe er at vente Bedring i den nærmeste Fremtid. Først i April og Mai blev der noget livligere Efterspørgsel, hvortil antagelig bidrog Opførelsen af Bygningerne for Handels- og Industriindstillingen hersteds. I Juni aftog Efterspørgselen mærkbart, og Salgspriserne kunde ikke følge de faste Noteringer for de seneste Aar. Beløbet af de ved Aarets Slutning lagrede Varer var antagelig omtrent som i det foregaaende Aar.

Indførselen af svensk Jern viser et lidet Opsving, der tilskrives den livligere Stemning paa Jernmarkedet i Almindelighed, der gjaldt siden August og September. Priserne er noget steget i de sidste Maaneder.

Af Tyttebær indførtes fra Sverige er 17 756 metr. Ctr. mod 10 574 i 1894, altsaa en Tilvæxt af ca. 70 pCt. Priserne var paa Grund af betydelig Høst i Sverige og Tydskland, samt stærk Tilførsel af middels Vare meget lave og faldt fra M. 24 til M. 10 pr. 100 Kg., i Gjennemsnit M. 13. Sekunda Vare kunne neppe sælges. Ca. 1 600 metr. Ctr. maatte lagres. Man maa fremforalt passe paa, at Varen er virkelig god, vel udsøgt og behandlet, da man ellers vil lide Tab, hvorimod virkelig prima Vare altid er stærkt efterspurgt. Fra Finland indførtes ca. 2 500 mtr. Ctr., der solgtes til Underpris.

Sild. De første Maaneder af 1895 var mindre tilfredsstillende for Handelen med norsk Sild. Den daarlige Kvalitet af den tilstedeværende hollandske og skotske Sild virkede hemmende paa Afsætningen. Virkelig god høstfanget norsk Sild indtraf først sidst i Oktober. Prisen var for KKK, KK og K. resp. M. 30, 29 og 26 ufortoldet. Paa Grund af ringe Efterspørgsel sank Prisen fra Uge til Uge, indtil den i December var et Minimum eller M. 24, 22 og 21, til hvilken Pris betydelige Partier lagredes til Vinterbehov. Saavel Omsætning som Fortjeneste stillede sig betydeligt under det forrige Aar, hvorfor Resultatet maa ansees som afgjort daarligt.

I 1893 indførtes 8 493 metr. Ctr., 1894 9 667 og 1893 8 955 metr. Ctr.

Til Røgerierne i Lübeck og Schlutup ankom i Aaret 187 134 Kasser fersk Sild mod 173 773 i 1894 og 121 346 i 1893. For Gøteborgssild betaltes i Januar i Gjennemsnit M. 2.75—3.50 pr. Kasse, Februar M. 5.75—M. 7, Marts M. 6—10.50, første Halvdel af November M. 6.25, anden Halvdel M. 3—4.50, alt pr. Kasse à 4 Kubikfod. Varbergsild betingede i Maanederne September og Oktober M. 1.50 til M. 3 og Øresunds i August, September og Oktober resp. M. 2—2.80 1.60—1.80 og 1.25—1.50 pr. Val.

Af Kvæg indførtes i Gjennemsnit til Lübeck ugentlig 270 Stkr., hvoraf fra Sverige i hele 1895 9 320 Stkr. Efterspørgselen modsvarer i det Hele Tilførselen. Priserne holdt sig inden normale Grændser. Det svenske Kvæg indkjøbtes hovedsagelig til Export til det indre af Landet, hvorimod det danske, der sædvanlig bestaar af kraftige Ungkreaturer, anvendes til Lokalbehov.

Den 1ste Oktober, da Slagtetvangen ophørte og efterfulgtes af en Bestemmelse om 10 Dages Karantæne, hvorefter Kreaturerne frit kunde indføres, medførte en Forandring i Kvæghandelen, idet en ny Kundekreds maatte opsøges, da flere af de gamle Aftagere ikke var tilbøjelige til Handel med levende Kvæg. Det medførte et Prisfald.

Priserne var for prima Oxer og Kjør M. 57—63, sekunda Do. M. 50—56, unge og fede Kjør M. 48—54, ældre Do. M. 44—48, magre Do. M. 36—42, Tyre efter Kvalitet M. 46—56.

Efter Karantænebestemmelsernes Indførelse er omfattende Foranstaltninger truffet til at lette Indførselen, idet hensigtsmæssige Indretninger er opført, hvori det fremmede Kvæg bekvemt kan udholde den fastsatte Karantæne.

Svinemarkedet udviklede sig efter 1ste Oktober meget livligt, og især sendte Danmark betydeligt, saa at der hver Uge blev omsat ca. 3—400 Stkr. Sveriges Andel var 2 992 Stkr. Største Delen exporteredes sydover. Ved Indførselsforbudet for Svin fra Danmark tabte imidlertid Lübecks Marked, der allerede havde kunnet skaffe sig en vis Anseelse, betydeligt, da Sverige var istand til at levere 40—50 Stkr. pr. Uge, der i smaa Partier sendtes til Berlin eller Hamburg. Priserne var M. 40—44 med 20 pCt. Tara for rene Svin, M. 32—36 med 22 pCt. do. for Purker, M. 28—34 med 22 pCt. Tara for Galte.

Til **Rostock** ankom 23 norske Skibe dr. 4 246 Ton mod i 1894 18 dr. 3 920 Ton. For norsk Regning indkøbtes et Dampskib dr. 276 Ton til en Pris af M. 44 000. Importen fra Norge med norske Skibe var 12 110 Hl. saltet Sild, 17.40 Hl. Ansjovis og 50 Hl. Salt; med svenske Skibe 8 852 Hl. saltet Sild, 450 Kasser fersk do.; fra andre Lande med norske Skibe 888 Tons Superfosfat, 658 Ton Kul, 569 T. Harpix, 85 T. Petroleum, 44 T. Korn.

Importen af Sild fra Norge var altsaa 20 962 Hl. mod 10 957 i 1894. Dog kunde Handelen med Fedsild af Sommerens Fangst ikke udvikle sig efter Ønske. Da den i Juli begyndte mindre Fangst nordenfor Bergen alene kunde besørge en ubetydelig Tilførsel til høje Priser, var de Handlende nødt til som i 1894 at importere den billigere skotske og hollandske Sild. Da senere i August de første Ladninger af den i Norges nordlige Distrikter bagyndte Fangst indtraf, stillede Priserne sig ikke alene overordentlig høje, men Kvalitet og Sortering viste sig derhos mindre tilfredsstillende, saa at Affæren i denne Vare betydelig lammedes. Den livlige Efterspørgsel efter norsk Fedsild, der ellers udmærker dette Sted og den omliggende Egn i August og September, viste mod Formodning en stærk Aftagen, og man kunde endog konstatere den hidtil fremmede Foreteelse, at skjønt norsk Fedsild tilførtes i rigelig Mængde, havde dog tysk Sild fra Emden og hollandsk Fedsild betydelig Tilgang. I andre Aar er ved den første sommerfangede norske Fedsilds Ankomst Konsumenten af enhver anden Sild strax ophørt.

Grunden hertil turde for en stor Del kunne søges i den Omstændighed, at Kjøberne i Almindelighed ikke fandt Pakningen og Sorteringen fuldt tilfredsstillende, hvorfor større Omhu i denne Henseende burde iagttages af Afhaderne, for at Tiltroen til den norske Vare ikke alvorlig skal røkke.

Den dels direkte, dels indirekte Tilførsel af norsk Sommerfangst stillede sig siden sammes Begyndelse til 4 500 Tdr., medens man samtidig kan anslaa Indførselen af tysk, skotsk og især hollandsk Fedsild til ca. 2 000 Tdr.

Prisen stillede sig, som nævnt, i Begyndelsen usædvanlig høi. Man betalte for KKK og KK først M. 36—37, for K M. 34. Senere, ved Ankomsten af Ladningerne fra de nordlige Distrikter, betingede KKK og KK M. 32—33, K M. 28—29 og MK M. 23—24. Tilsidst sank Priserne ved rigelige Anbud fra Norge og større Tilførsel til M. 26—28 for KKK og KK, M. 23—25 for K og M. 18—19 for MK; yderligere Reduktioner at forudse.

Samtlige disse Priser og Opgaver gjælder Notsild, da Garnsild ikke her er efterspurgt. Ligesaa er Afsætningen af Mærkerne KKK og MK forholdsvis ringe, medens især KK og K sælges.

Gjennemschnittsprisen paa Sild og Tran var følgende:

Fedsild.	Begyndelsen.	Midten.	Slutningen.
KKK . . .	33—34 M.	35—33 M.	19—18 M.
KK . . .	37—38 -	35—34 -	21—20 -
K . . .	33—34 -	32—30 -	18—17 -
MK . . .	26—27 -	28—26 -	14—13 -
M . . .	18 -	18 -	8 -

alt i Reichsmark pr. Tønde ufortoldet.

Norsk Torsketrans: Raa Medicintran M. 140, brun M. 49 pr. Tønde inklusive Told (M. 3 pr. 100 Kg). Dampmedicintran og blank Tran indførtes ikke paa Grund af de høie Priser.

Foruden direkte indførtes norsk Sild over Kjøbenhavn med tyske Dampskibe.

Med norske Skibe udførtes 18 700 Ctr. Hvede.

Wisnar. Med tre norske Skibe indførtes fra Norge 651 000 Kg. Træmasse og med et svensk Skib 93 000 Kg. do. samt med 2 fremmede Skibe 410 000 Kg. do. Til Norge udførtes 70 000 Kg. Poteter med et fremmed Skib.

En Nedgang har fundet Sted i Import af Planker, Bord og Sparrer. Kornmarkedet stillede sig meget gunstigt og Priserne var faste.

Kiel. Af svenske Skibe ankom fra Norge 1 med 129 Ton Sten. Importen fra Sverige af Fisk var ikke saa betydelig som i 1894 og udgjorde 4 306 957 Kg. fersk Fisk. Priserne var for Notsild M. 4—26, Garnsild 8—30 og Sprotten 20—40 pr. Kasse. Af Makrel indførtes 600 Kasser til Pris M. 20—40, og af Aal 40 000 Kg. til M. 1.30 pr. Kg. samt af andre Fiske-slags som Lax, Torsk etc. for ca. M. 80 000. Af nedlagt Fisk indførtes fra Sverige 91 031 Kg., af Frugt 96 127 Kg.

27 norske Skibe ankom til Kiel, hvoraf 17 Dampskibe dr. 10 737 Ton. Heraf fra Sverige 3 med Trævarer, 6 med Sten og 1 med Kalksten, fra Rusland 2 med Korn, fra England 13 med Kul og fra Ostindien 2 med Teak.

Fra Norge indførtes 1514 850 Kg. Gadesten og 1 868 Kbm. Bygnings-tømmer. Til Norge udførtes betydelige Kvanta Mel af Baltische Mühlen Gesellschaft i Neumühlen.

De ved Keiser Wilhelm Kanalen vakte Forhaabninger om en Tilvæxt i Kiels Handel og Søfart er hidtil ikke opfyldt; tvertimod ser det ud, som om Kiel ved denne Kanal skulde have tabt, idet en betydelig Del Træ- og Kulladninger, der før blev losset og expederet i Kiel, nu gaar direkte gennem Kanalen til Bestemmelsesstederne.

Den til Sommeren i Kiel stedfindende Udstilling omfatter foruden en almindelig saadan for Provindsen Schleswig-Holstein en international Udstilling af Gjenstande vedkommende Søfart og Fiskeri. Den vil vare fra Mai til September og turde faa betydelig Interesse for Norge.

Holtenau. Ogsaa her har Kanalen været til Skade for Handel og Skibsfart, da Træladningerne til Rendsburg og Stederne ved Eideren, der før omlastede i Holtenau, nu gennem Kanalen gaar direkte til Destinationsstederne.

Flensburg. Af norske Skibe ankom 8 Damp- og 9 Seilskibe, hvoraf 4 Dampskibe med Korn fra Rusland og 3 do. med Kul fra England, og af Seilskibene: 1 med Korn fra Rusland, 3 med Salt fra England, 1 med Cokes fra do., 1 med Superfosfat fra Holland, 1 med gammelt Metal fra Norge, 2 med Korn fra Argentina.

Af svenske Skibe kom et med Træmasse fra Norge. Næsten alle Skibe afgik i Ballast.

Eckernförde. Der ankom et norsk Skib dr. 135 Ton med Trælast fra Finland.

Fersk Sild indførtes via Kiel for de herværende Røgerier i noget større Mængde end i 1894 med de regelmæssige Dampskibe mellem Gøteborg og Kiel, endel ogsaa paa Jernbane via Fredrikshavn. Totalimporten var ca. 350 000 Kg. og betaltes der i Begyndelsen M. 5—6 og i Slutningen af Aaret M. 18—24 pr. Kasse à 4½ Kubikfod.

Kappeln. Et norsk Skib ankom med Stenkul fra West-Hartlepool. Trævarer fra Norge indførtes kun af Fartøier hjemmehørende ved Schlei, enten i Returfragt eller for egen Regning.

Schleswig. Importen af Gadesten er stadig tiltagende paa Grund af, at den falder billigere fra Sverige end fra Indlandet. Da svenske Teglsten er fuldt saa gode som engelske og derhos billigere, har de ganske trængt disse tilside.

Der ankom 27 norske og svenske Skibe.

Sønderburg. Et norsk Seilskib og 2 Dampskibe ankom med Kul fra England.

Åpenrade. Der ankom 3 norske Dampskibe med Kul og Rug og et Seilskib med Kul. Alle afgik i Ballast. Havnen var spærret af Is fra først i Februar til 24de Marts. Dette hænder yderst sjelden i denne Havn.

Hadersleben. Der ankom et norsk Seilskib dr. 76 Ton og 3 norske Dampskibe dr. 681 Ton.

Rendsburg. Efter Aabningen af Keiser Wilhelm Kanalen kan betydeligt større Skibe indløbet i Rendsburgs Havn, hvorimod den gamle Schleswig-Holsteinske Kanal fra Rendsburg til Holtenau alene tillod Skibe fra $2\frac{3}{4}$ —3 Meter at passere. Dette har ogsaa medført en forøget Livlighed i Skibsfarten fra Norge og Sverige, idet Rendsburg i 1895 besøgtes af 40 svenske Seilskibe og et norsk Dampskib af 4 519 Tons Drægtighed mod 28 svenske Skibe i 1894.

Heiligenhafen. 2 norske Skibe ankom. Havnen har før været utilgængelig for mere dybgaaende Skibe, da Farvandet kun havde en Dybde af 3 Meter. Byen har nu besluttet at forøge Dybden til 4 Meter paa en Strækning af ca. 1 Kilometer.

Neustadt. Et norsk Seilskib ankom fra Finland med Trælast og 3 fra England med Kul.

Itzehoe. Der ankom 7 norske Skibe. De herværende Cementfabriker har hidtil dækket sine Behov af Tøndestav fra Norge, nemlig Drammen, Fredrikshald og Fredriksstad; i den senere Tid er ogsaa noget leveret fra Sverige.

Fragter.

Trælastfragterne stillede sig neppe bedre end i 1894. Til Lübeck betales for Bord og Planker fra Gefle, Sundswall, Stugersund og Mellemlhavne Seilskib M. $18\frac{1}{2}$ —20, Dampskibe 19— $20\frac{1}{2}$, fra Hernøsand M. 20—21, Umeå M. 21—22; med Dampskibe om Høsten M. 1—2 mere pr. Std.; fra Stockholm 13, 16 à 17 M., Norrkøping, Westervik og Kalmar M. 16—17, Petersburg og Kronstadt M. 20—21, Memel M. 19—20, alt in full pr. Standard. For Sparrer fra Piteå og Skellefteå Kr. 4—4.10—4.25 in full pr. Std.; for vandkantede Bord Kr. 1.65 pr. Tylvt, 12 Fods $1\frac{1}{4}$ " $\times$ 12, 10 og 12 Øre pr. Kubikfod samt 5 pCt. Kaplake.

For Snedkerarbeide, som Døre, Vinduer, Karmer m. m. fra Stockholm, Norrkøping etc. M. 12 in full pr. 1 000 Kg., Spaankurve fra Malmø i Samtrafik Kr. 1 pr. 50 Kg., Splint fra Kalmar Kr. $1\frac{1}{2}$ — $1\frac{1}{4}$ pr. Kasse, Tagspaan fra Malmø Kr. 1 pr. 1 000 Stkr.

For Fyrstikker fra Malmø, betales 90 Øre in full pr. Helkasse, i Aarsakkord 50 Øre pr. 100 Kg.; fra Kalmar og Norrkøping Kr. $1\frac{1}{4}$ — $1\frac{1}{2}$ pr. Helkasse.

For ildfast Teglsten fra Hasle M. 10—11 pro Mille. For Kul fra England og Skotland 4 sh. 3 d.—4 sh. 9 d pr. Ton og for Pitch pine fra Pensacola 95—105 sh. pr. Std.

For Stang- og Takjern samt Staal- og Jerntraad fra Stockholm Kr. 5—7 in full pr. 1 000 Kg., fra Norrkøping, Westervik etc. Kr. $4\frac{1}{2}$ —6, fra Gøteborg Kr. 6—7 og fra Gefle Kr. 6—8. Spiger fra Norrkøping 25 Pf. pr. svensk Centner med 5 pCt. Kaplake, Maskingods fra Stockholm 18 Kr. in full pr. Ton, gammelt Metal fra Stockholm Kr. 15 med 10 pCt. Kaplake, Blikaffald M. 10 in full.

Granitsten fra Kr. 6—7 in full pr. Ton, Gadesten Kr. 4— $4\frac{1}{2}$ pr. Ton.

Saltede Huder fra Stockholm Kr. 12 og 10 pCt. Kaplake, tørre Kalve- og Faareskind 26—30 Kr., tørre Renhuder 35—36 Kr., alt pr. 1 000 Kg.

Træmasse fra Halmstad Kr. 1 pr. 100 Kg., Pap og Pakpapir fra Kalmar 15 Kr. pr. 1 000 Kg., fra Malmø Kr. 1.30, fra Gøteborg 80 Øre pr. 100 Kg.

Filler, Horn, Klover m. m. fra diverse svenske Havne Kr. 8—10 in full, Nøtehaar og Svinebørster Kr. 15 pr. 1 000 Kg., Tagl Kr. 1.50 in full, Kreaturiben fra Malmø 75 Øre, Kridt fra do. Kr. 1.00 pr. Fad. Traad-sneller fra Kalmar Kr. 1.50 pr. 50 Kg.

Fersk Lax fra Warberg Kr. 1.50 in full pr. 50 Kg., do. fra Stockholm Kr. 2.00 med 10 pCt. Kaplake, Krebs fra do. samme Sats.

Kvæg fra Helsingborg og Malmø Kr. 8—10 pr. Stk., Svin Kr. 3.50—4, Kalve Kr. 7.00.

Fersk Sild fra Malmø Kr. 1.20 pr. 100 Kg., fra Gøteborg, Marstrand etc. 90 Pf.—M. 1 pr. 100 Kg.

Tyttebær 12 Kr. in full pr. 1 000 Kg.

Lübeck's hele Søfart var af ankommende Skibe 1 622 Dampskibe dr. 1 188 862 Kbm. og 694 Seilskibe dr. 184 104 Kbm. Heraf var svenske 733 dr. 518 131, norske 13, 12 638, tyske 1003, 481 830, danske 331, 122 660, engelske 40, 76 026, hollandske 3, 673, russiske 193, 161 008 Kubikmeter.

Grundstenen til Elb-Trævekanalen lagdes 31te Mai. Arbeidet er dog udsat paa Grund af opdagede Vanskeligheder ved Grundens Beskaffenhed. Slusernes Antal er ved de foreslaaede Forandringer formindsket fra 9 til 7, og alle Broer skal indrettes saa, at samtidig to Skibe kan passere dem. I Stedet for den paatænkte Forbindelse med Bugserdampskib er foreslaaet elektrisk Drivkraft for hele Strækningen Lauenburg—Lübeck til Transport af Pramme. Selve Bygningen vil medtage mindst 3 Aar.

Hermann Warncke,
tilf.

Malta.

Aarsberetning dateret 1 April 1896.

Fra fremmede Lande ankom med Ladning 39 norske Dampskibe dr. 50 084 Ton og i Ballast 3 do. dr. 2 363 Ton. Til fremmede Lande afgik med Ladning 39 Dampskibe dr. 50 084 Ton og i Ballast 3 dr. 2 363 Ton.

Af svenske Skibe ankom 3 dr. 2 890 Ton.

Af de ankomne norske Skibe udlossede 2 dr. 2 599 Ton en Del af Ladningen. De øvrige foretog ingen Handelsoperation paa Stedet.

Handelsforholdene paa Øen har ikke forbedret sig siden sidste Rapport. Kun for enkelte Artikler har Handelen holdt sig paa samme Niveau, medens der for adskillige andre noteres en mærkbar Tilbagegang. Handelskammeret udtaler dog sin Tilfredshed over, at det lovgivende Raad har vedtaget en Forholdsregel, der var foreslaaet Regjeringen i 1890 tilsigtende fuldstændig Ophævelse af Læsteafgifter. I denne Henseende undlod man ikke at fremhæve de Fordele, som Landet vilde opnaa herved, hvorhos man foreslog Midler til Dækkelse af det derved for Statskassen foraarsagede Underskud. Handelskammerets Forslag gik dog ikke igjennem dengang, skjønt det vandt Regjeringens Bifald; men nu, da Nødvendigheden af at drage flere Dampskibe til Havnen gjør sig følelig paa Grund af Nabohavnenes Konkurrence, haaber Handelskammeret, at dets Anmodning i Øens almindelige Interesse vil blive efterkommet, og at derved Handelen i det hele skal gaa frem.

I Havnen indkom i 1895 2 686 Dampskibe dr. 3 459 522 Ton mod 2 824 dr. 3 509 954 Ton i 1894, samt 1 262 Seilskibe dr. 80 112 Ton. Af de ankomne Dampskibe var engelske 1 700, 2 570 926 Ton, østerrigske 358, 225 444 T., tyske 217, 328 248 T., italienske 110, 92 934 T., maltesiske 106, 38 747 T., franske 85, 72 691 T., norske 42, 57 205 T., græske 39, 48 026 T., tyrkiske 7, 1 902 T., hollandske 5, 6 172 T., russiske 5, 5 260 T., spanske 4, 5 005 T., svenske 3, 2 890 T., danske 3, 2 808 T., montenegrinske 2, 1 088 T., belgiske 1, 178 T.

Af Kul indførtes 363 839 Ton.

Kulfragterne fra England var fra Januar til Mai 4 sh.—5 sh. 3 d, Mai—November 3 sh. 9 d—4 sh. 6 d, November og December 4 sh. 6 d—5 sh. 3 d. Priserne for Cardiff-Kul var fra 17 sh.—17 sh. 6 d, for andre Slags 1—2 sh. mindre pr. Ton f. o. b.

Indførsel. Af Olivenolie indførtes i 1894 63 942 Caffiser, Korn 121 369 Salmer, Mel 39 551 Kvintaler, Vin 289 026 maltesiske Barrels, Spirituosa 20 337 og Øl 75 783 do. Vinen kommer især fra Sicilien og Grækenland. Af Sukker indførtes i 1895 31 231 Sække og 424 Kasser, af Kvæg ca. 12 000 Hornkvæg og 7 000 Faar, ca. $\frac{1}{3}$ fra Odessa, Resten fra Tripolis, Tunis og Montenegro. Fra Australien indførtes i December 12 000 frosne Faar og 787 do. Oxer.

Af Træløst indførtes 321 000 Stkr. Gran- og Furubjælker og Planker, 3 500 Bundter Kassebord, 530 000 Tøndestav. Med Undtagelse af 2 200 Bundter Kassebord, der kom fra Hamburg, kom alt fra Triest, Fiume og Venedig.

Firhugget Træløst, 13 Fod $2\frac{3}{8}$, $2\frac{6}{8}$ og $3\frac{3}{8}$ $\square$ solgtes til fr. 46—155 pr. 100 Stkr. paa $2\frac{6}{8} \times 1\frac{5}{8}$ og $3\frac{3}{8} \times 1\frac{5}{8}$ efter Dimensioner til fr. 33—72 pr. 100 Stkr.

Gran og Furuplanker af ca. 13 Fods Længde, 8—15" Bredde og $\frac{5}{8}$ " — $2\frac{2}{3}$ " Tykkelse varierede efter Dimensioner fra fr. 38—750 pr. 100 Stkr.

Tøndestav solgtes til fr. 5.50—5.75 pr. $\%$.

I 1895 blev Havnen anløben af 4 norske Dampskibe bestemt med Træløst fra Sverige til Alexandria.

Poteter. Indførselen i 1895 var ca. 7 000 Tons, hvoraf ca. 1 550 T. fra Triest og Marseille, 2 000 T. fra Italien og ca. 3 000 T. fra England.

De italienske solgtes alene til Føde, de andre Sorter for en stor Del til Udsæd. Priserne var fra 3 sh.—3 sh. 6 d for de italienske, 5—6 sh. for de fra Triest, Marseille og Hamburg og 6—7 sh. for de engelske, pr. maltesisk Kvintal.

Udførsel. Høsten af Poteter var ialt kun ca. 4 000 Ton, hvoraf Halvdelen udførtes indtil sidst i December. Salgsprisen var 4 sh. 6 d—5 sh. 6 d pr. maltesisk Kvintal iberegnet Emballage.

Af Løg udførtes 158 399 Kvintaler i 1894, af Karve 2 207 Kvintaler, af Apelsiner 23 648 Dusin, af Cottonin (maltesisk Bomuld) 748 Kolis.

1 Salme Korn = 1 engelsk Quarter, 1 maltesisk Quintal = 100 Rotoli eller 80 Kg., 1 maltesisk Barrel = $9\frac{2}{4}$ engelsk imperial Gallon, 1 Caffise = $4\frac{1}{2}$ do., 1 Peseta = 330 Rotoli, 100 Rotoli = $62\frac{1}{2}$ tyrkiske Oker, 12 Dollars (Ecus) = £ 1 eller 25 Frcs.

Postforbindelsen mellem Malta og Udlandet besørges regelmæssig ved et østerrigsk-ungarsk Selskab, der subveneres af Lokalregjeringen med daglig Afgang og Ankomst, undtagen Søndag, mellem Malta og Syrakus eller Catania eller Reggio-Calabrien. Hver Uge ankommer derhos flere italienske, franske og engelske Dampskibe, der ogsaa tager Post.

Postpakker. Efter afsluttet Overenskomst med det italienske Postvæsen er Vægten for Pakker mellem Malta og Italien forøget fra 7 til 11 Pund af Størrelse ikke over 2 Fods Længde, Bredde og Høide, til samme Pris som tidligere gjaldt for mindre Vægt og Dimensioner. Samme Bestemmelse gjælder for Forbindelse mellem Malta og alle Postunionens Lande.

James Gollcher.

Opgaver over Isimport til Havre og Bilbao.

Havre.

Skrivelse dateret Havre 28 Januar 1896.

1894: Marts 700 Tons, April 301, Mai 305, Juni 3, Juli 5, August 5, September 554, Oktober 1, November 657, December 3, tilsammen 2 534 Tons. 1895: Marts 1 120 Tons, April 610, September 475, November 35, tilsammen 2 240 Tons.

Bordeaux.

1894: April 380 Tons, August 270, tilsammen 650 Tons. 1895: April 470 Tons.

Boulogne-sur-Mer.

1894: Januar 524 Tons, Marts 870, April 1 002, Juni 294, Juli 1 132, August 2 375, September 2 301, Oktober 442, December 272, Tilsammen 9 212 Tons. 1895: Januar 337 Tons, Februar 428, Marts 299, April 320, Mai 753, Juli 515, August 1 675, September 2 448, Oktober 1 455, November 681, December 399, Tilsammen 9 310 Tons.

Caen.

1894: April 350 Tons. 1895: April 381 Tons, November 151, Tilsammen 532 Tons.

Calais.

1894: Februar 300 Tons, Marts 340, Juni 450, Juli 136, August 418, September 186, Oktober 330, November 176, December 170, Tilsammen 2 506 Tons. 1895: Marts 165 Tons, April 575, Mai 376, Juni 175, Juli 157, August 280, September 476, Oktober 423, November 175, December 134, Tilsammen 2 936 Tons.

Cherbourg.

1894: Marts 180 Tons, November 110, Tilsammen 290. 1895: August 140 Tons.

Dieppe.

1894: Marts 250 Tons, August 240, September 170, Tilsammen 660 Tons. 1895: April 230 Tons, August 250, Oktober 150, Tilsammen 630 Tons.

Dunkerque.

1894: Februar 420 Tons, Mai 420, Juni 420, Juli 220, August 250, September 415, December 540, Tilsammen 2 685 Tons. 1895: Juni 318 Tons, Juli 320, August 317, September 815, Oktober 355, Tilsammen 2 125 Tons.

Fécamp.

1894: Marts 298 Tons, Juni 328, Tilsammen 626 Tons. 1895: Mai 294 Tons, Oktober 310, Tilsammen 604 Tons.

Rouen.

1894: Marts 350 Tons, Mai 320, Juni 200, Tilsammen 870 Tons. 1895: pr. Rouen April 4 Tons, Mai 203, Juli 260, Oktober 220, Tilsammen 687 Tons, pr. Canteleu 310, Dieppedalle 300, Duclair 2, ialt 1 299 Tons.

Trouville-Deauville.

1894: Januar 285 Tons, April 350, Mai 250, August 125, Oktober 160, November 220, tilsammen 1 390 Tons. 1895: Januar 150 Tons,

April 225, Juni 250, September 125, Oktober 240, December 310, tilsammen 1 300 Tons.

Den samlede Import til Generalkonsulsdistriktet udgjør:

1894: 21 773 Tons. 1895: 21 586 Tons.

Efter officielle Cifre udgjorde den hele Import til Frankrige af Is under 1895: 25 501 Tons, 1894: 27 488 Tons og 1893: 26 780 Tons.

Bilbao.

Skrivelse dateret 31 Januar 1896.

I Henhold til det Kongelige Departements Skrivelse af 6 November 1893 har jeg den Ære at indberette, at Importen af Is til Bilbaos Konsulsdistrikt i 1895 androg til 280 Tons i April og 274 Tons i Mai Maaned eller tilsammen 554 Tons mod 1 172 Tons i 1894. Indførselen indskrænkede sig i det sidstforløbne Aar til San Sebastian, idet Bilbao ikke fik nogen Tilførsel af naturlig Is. Ligesom i 1894 kom ogsaa ifjor al Is fra Norge.

Der findes for Tiden 12 Fabriker for Tilvirkning af kunstig Is i dette Konsulsdistrikt, nemlig 2 i enhver af følgende Havne: Bilbao, Coruna, Gijon, San Sebastian, Santander og Vigo. I Coruna, Gijon, San Sebastian og Vigo finder den kunstige Is især Anvendelse ved Transport af fersk Fisk til Madrid, Valladolid og flere andre store Indlandsbyer. I Bilbao og Santander konsumeres den fornemmelig i Ølbryggerierne samt ogsaa i Caféer, Hoteller og, for en Del, i private Familier. Men ogsaa i disse Byer benyttes der endnu forholdsvis lidet Is til Husbrug, og det er saaledes kun meget faa Familier, som daglig anvender Is i sin Husholdning. San Sebastian er det Sted i Nordspanien, hvor Isen har fundet størst Anvendelse i private Familier. At der i 1895 ikke er ankommet nogen Isladning til Bilbao turde nærmest bero paa tilfældige Omstændigheder.

Is er fri for Indførselstold.

Ifølge indhentede Oplysninger paahviler der Is følgende Accise eller Konsumtionsafgift: Bilbao Pes. 5.00, Coruna Pes. 6.48, Santander Pes. 6.48 og Vigo Pes. 2.00, alt pr. 100 Kg. Isfabrikanterne i Santander og Vigo har sluttet en Overenskomst med vedkommende Kommunebestyrelser angaaende Erlæggelse af en vis Sum pr. Aar. I Gijon og San Sebastian betales ingen Konsumtionsafgift. Is, som benyttes til Bevaring af Fisk ved Forsendelse til Indlandet, er fri for Accise. Priserne paa kunstig Is stiller sig saaledes: Bilbao 25, Gijon 35, San Sebastian 4 à 6, Santander 25 og Vigo 10 Centimes pr. Kilogram. Medens man i San Sebastian i forrige Aar solgte norsk Is for 6 à 8 Centimes pr. Kg., saa opnaaede man i 1894 i Bilbao 25 Centimes.

Vicekonsulerne i Gijon og Vigo tror, at man dersteds ved Transport af Fisk til Indlandet vilde foretrække det norske Naturalprodukt for kunstig Is, dersom ikke Prisforskjellen blev for stor.

Saalænge som Spanierne ikke vænner sig til at benytte Is daglig i sin Husholdning, vil der ikke blive Tale om nogen større Import til dette Konsulsdistrikt. De synes imidlertid, efter hvad det er blevet mig meddelt, at være noget konservative i dette Punkt, og man kan selvfølgelig ikke gjøre sig Haab om i den nærmeste Fremtid at finde noget større Afsætningsfelt for norsk Is hernede. Bilbao vil maaske komme til at danne en Undtagelse, idet en herboende Nordmand sandsynligvis vil søge oparbejdet et Marked hersteds for naturlig Is. Da de to herværende Fabrikers Is er temmelig slet, saa vil forhaabentlig hans Bestræbelser have ikke saa lidén Udsigt til at lykkes.

Rom.

Aarsberetning dateret 20 Marts 1896.

I Handelsforholdene mellem de forenede Riger og dette Distrikt er siden sidste Rapport Intet forandret, og der er for Tiden ingen Udsigter til Aabning af en livligere Omsætning.

I den sidste statistiske Beretning fra Roms Handelskammer figurerer som eneste Importartikel fra Norge, nedlagt Fisk 431 Kg.

Tørret Fisk, svenske Jernvarer og Bygningstømmer faaes her ikke direkte eller kun i ganske smaa Kvantiteter. Provindsens Behov for disse Artikler dækkes via Genua, Livorno, Civitavecchia og Neapel og unddrager sig derfor statistisk Kontrol, idet derhos Behovet fordeler sig paa et stort Antal Detaillister. Den tidligere under den livlige Bygningsvirksomhed til sine Tider ikke ringe direkte Import af nordisk Bygningstømmer, Vindus- og Dørrammer etc. er ganske ophørt, da der for hele Skibsladninger ikke er nogen Anvendelse. Hele Konsumen fra Sverige af disse Artikler i dette Distrikt indskrænker sig efter mig meddelte paalidelige Opgaver til 20—25 Vaggonladninger aarlig, der faaes fra Livorno og Genua. Foruden den latente Byggekrise har ogsaa den Omstændighed bidraget til Formindskelse af denne Import, at i de sidste Aar Priserne for det indenlandske Kastanie-træ er gaaet betydelig tilbage, hvorfor det sidste meget foretrakkes for nordisk Træ.

Paa Grund af de stærke Vexlinger i den italienske Valuta anbefales det indtrængende de til Italien exporterende norske Firmaer ved Prisbetingelser at fastsætte Betaling i fransk Guld.

Nogen omtaleværdig Export til de forenede Riger fra Provindsen Rom fandt ikke Sted i Aaret.

H. Bohn.

Brüssel.

Ifølge Meddelelse fra Legationen er der under 11 Januar offentliggjort et Dekret, der i Oversættelse indeholder Følgende:

„I Henhold til Artikel 1 i Lov af 12 Juli 1895, hvis første Stykke lyder saaledes:

„Regjeringen bemyndiges til at fritage søgaaende Skibe for Fyrafgiften. Denne Bestemmelse skal dog ikke komme til Anvendelse paa Skibe bestemt til eller kommende fra belgiske Havne, hvor de til Fordel for Kommunen opkrævede Kai-, Havne- eller Bassinafgifter overstiger 50 Centimer i Hoved- og Tillægsafgift pr. Nettoton“,

har Vi i Betragtning af, at fra 1ste Februar førstkommande Kai- Havne- eller Bassinafgifter, der opkræves for Kommunernes Regning, ikke i nogen belgisk Havn overstiger 50 Centimer pr. Ton, efter Forslag fra Ministrene for Finantsvæsenet og Jernbane-, Post- og Telegrafvæsenet, fastsat Følgende:

Den ved Artikel 1 af Lov af 12 Januar 1895 fastsatte Fritagelse for Fyrafgift skal i Almindelighed træde i Kraft fra 1ste Februar d. A.“

Tunis.

Skrivelse fra Vicekonsulen i Goulette.

Bizerte. Efterat Frankriges allerede før vigtige Interesser i Nordafrika var blevne forøget ved Protektoratet over Tunisien, begyndte man at søge efter en passende Plads til Havn, der kunde skaffe god Beskyttelse for den franske Orlogsflaade og samtidig tjene som Modvægt mod det befæstede Malta og Sicilien. Nogen i strategisk Henseende hertil mere passende Plads end Bizerte skulde vanskelig kunne paapeges. Skilt fra Middelhavet ved et nogle Hundrede Meter bredt Næs ligger nemlig der to Søer med Middeldybde ca. 10—12 Meter og store nok til at rumme de største Flaader. Men Bizerte ligger ogsaa udmærket fra kommercielt Synspunkt. Det ligger nemlig omtrent halvveis mellem Gibraltar og Port Said, og saa nær ved dette Farvand, at f. Ex. i 1893 over 4 300 Skibe passerede inden Synsvidde fra Bizertebugten.

Havnen paabegyndtes i 1883. Det nævnte Næs blev gjennemskaaret af en 100 Meter bred Kanal af $9\frac{1}{2}$ Meters Dybde i en Bredde af paa Bunden 62.10 Meter. Udenfor Kanalen er en Forport beskyttet af 2 1 000 Meter lange Bølgebrydere, stillet i Vinkel mod hverandre og med 420 M. Afstand mellem Endepunkterne, der slutter paa ca. 13 M. Dyb. I denne Forport kan Skibene finde en ganske god Nødhavn. Kanalens modsatte Endepunkt udmunder i de ovennævnte store Søer. Den ene af disse har en Bugt, Zebrabugten, der danner en udmærket beskyttet Ankerplads, hvor Dampskibene pleier at løbe ind for at fylde Kul.

Havnen blev færdig 1895. At den er bestemt til Orlogshavn fremgaar dels af Kanalens Dyb, dels deraf, at der paa de omliggende Høider er anlagt to armerede Forter. For Tiden paagaar ogsaa Anlæg af et Arsenal.

Havnen er bygget af et fransk Selskab, dels mod kontant Betaling, dels Erstatning i Form af Koncessioner, hvori indgaar Rettighed for Selskabet til i en vis Tid at oppebære Havneafgifterne i Bizerte. Blandt andre Koncessioner blev Selskabet Eier af alle de Tomter, som det kunde skabe ved Udfyldning, og udenfor den gamle Stad er saaledes paa Nordsiden af Kanalen opkommet et temmelig stort Areal, der er reguleret med Gader, Torve etc., bestemt til at danne en ny Bydel, og hvor der allerede er opstaaet flere saavel offentlige som private Bygninger. Blandt disse bør nævnes Toldpakhus, Post- og Telegrafstation, Jernbanestation, Tobaks- og Saltmonopolets Bygning etc. Bygningsvirksomheden er fremdeles temmelig livlig. Paa Sydsiden af Kanalen er flere Pladser reserveret for Oplag. Der findes ogsaa allerede to Kuloplag.

Som før nævnt oppebæres Havneafgifterne af Havneselskabet, der ogsaa synes at have Ret til at bestemme disse Afgifter. Ved Havnens Aabning var Afgifterne sat uforholdsmæssig høit. Den naturlige Følge heraf var, ikke alene Ophør af den hidtil eksisterende regelmæssige franske Dampskibsfart paa Bizerte, men ogsaa at de Skibe, der uden Kjendskab til de høie Afgifter — som følte saameget tungere, som de i Bizerte opererende Skibe dersteds kun lossede og lastede en ringe Kvantitet Varer — havde taget Fragt paa Bizerte, ikke mere vilde gaa did. Denne Havneselskabets ubetænksomme Fremgangsmaade bevirkede saaledes ikke alene Nedgang i Seilskibsfarten paa Bizerte, men hvad værre var, bragte den nye Havn i Ry for at være meget dyr, hvilket afskrækkede Rederne fra at antage Fragter did. Selskabet indsaar dette og udfærdigede nye Tarifer; disse nye Afgifter traadte i Kraft 1 November 1895. Især har man lagt an paa at opstille billige Vilkaar for Dampskibe, der i Bizerte skal indtage nyt Kulforraad. For disse udgjør Udgifterne eksklusive „droits de reconnaissance et de phares“, 0.09 francs pr. Registerton, Maximum 45 francs, 0.01 francs pr. Registerton pr. Dag. Etter Opgaver fra Selskabet kan Kul i Bizerte erholdes leveret ombord til 21 à 21.50 frcs. pr. Ton. Dette, i Forbindelse med Bizertes udmærkede Beliggenhed og Havnens Bekvemhed, synes at love en stor Fremtid for Stedet som Kulstation. Flere Skibe har ogsaa begyndt at indtage Kul dersteds. Bizertes Udvikling som Kulstation vil utvivlsomt forøges ved at forholdsvis høie Afgifter nylig er paalagt Skibe anløbende Havnene i Algeriet. Og da Bizertes Havn derhos i og for sig selv synes at tilbyde større naturlige Fordele end Algiers, er det nu sandsynligt, at den betydelige Skibsfart, som er trukket til Algier fra Malta og Gibraltar, i sin Tur vil komme Bizerte tilgode. Da en hel Del Varer fragtes i de forenede Rigers Skibe fra det sorte Havs Havne, synes det at være i norske og svenske Rederes Interesse, at de erholder Kjendskab til de Fordele, Bizerte byder som Kulstation.

Bizertes Handelsudbytte har endnu ikke været af større Betydning, men synes paa Grund af flere Omstændigheder egnet til at faa en stor Udvikling. Importen har hidtil især bestaaet af Bygningsmateriale. En vigtig Plads heriblandt indtages af Trævarer. Disse kom før 1893 især

fra Marseille, men efterat i det nævnte Aar et svensk Sagbrug har oprettet en Filial i Bizerte, er Indførselen af Træ fra Marseille næsten ophørt. For den nævnte Filial har i noget over 2 Aar losset 7 Skibe.

Udførsel har hidtil været hindret, især af Mangel paa Kommunikationer med det Indre af Landet. Men da nu saavel Jernbanen, som forener Bizerte med Medjerdahs frugtbare Floddal, er bleven færdig, som Havnen aabnet, er det antageligt, at Bizerte vil faa stor Betydning som Udførselssted for Jern og Kobber, Korn, Hø, Kvæg, Kork, Garverbark, Fisk, Vin og Olie.

I 1895 ankom 418 Skibe dr. 76 089 Ton. Deraf var belgiske 3, 2 118 T., dansk 1, 890 T., engelske 5, 894 T., franske 126, 53 014 T., græske 5, 870 T., italienske 129, 4 915 T., russiske 2, 2 190 T., spanske 24, 1 807 T., norske og svenske 6, 6 190 T., tunisiske 113, 1 384 T., tyske 4, 1 817 T.

De forenede Rigers Skibsfart paa Bizerte tiltog i 1896 saa betydeligt, at den i Tontal indtog 2den Plads blandt de søfarende Nationers Skibe. Frankriges Skibsfart paa Bizerte er betydelig aftaget, siden Kanalen blev aabnet.

Hamburg.

Skrivelse dateret 12 Februar 1896.

I tidligere Rapporter har jeg omhandlet, hvorledes man i Tyskland, efterat de store Jernbaneanlæg er fuldførte, mere og mere beskæftiger sig med Anlæg af Kanaler og Regulering af sine Floder. Alene i Preussen har man i Tidsrummet 1880 til 1894 anvendt i saadant Øiemed 322½ Million Mark.

Hvor betydelig den tyske Flod- og Kanalflaade og Trafiken paa de store Floder er, belyses ved følgende Tal. I 1892 bestod Flaaden af 22 378 Fartøier med 2 760 000 Tons „Tragfähigkeit“. Over Toldgrænsen fra Hamburg opad Elben gik der i 1894 32 551 Fartøier med 1 927 329 Tons Ladning. Over den tysk-hollandske Grænse passerede der paa Rhinen i begge Retninger i 1894 44 178 Skibe, der befordrede en Godsmængde af 7 907 610 Tons.

At Trafikken paa de tyske Floder og Kanaler lettes, maa selvfølgelig være af stor Interesse for de forenede Riger, idet derved Udvekslingen af Varer mellem disse og det indre af Tyskland vil fremmes. Endnu langt vigtigere vilde de tyske Vandveje blive for os, om de aabnede Adgang til at føre vore Varer uden Omladning direkte ind i det indre Tyskland og tyske Varer derfra igjen direkte til vore Lande. De tyske Floders lave Vandstand gjør imidlertid Løsningen af dette Problem ikke let. Elben har ved lav Vandstand en Dybde af 93 cm., Weser af 1 til 1.25 m. og Oder af omkring 1 m.

Gunstigere stiller Forholdene sig i de vestligste Dele af Tyskland. Her har man først den under Bygning værende Dortmund-Ems-Kanal, af hvilken der er givet en nærmere Beskrivelse i den svenske Exportforenings Tidskrift af 7de December f. A. (No. 17). Kanalen, der er en Slusekanal, skal være færdig i Løbet af dette Aar; den vil forbinde Havnen Emden ved Nordsøen med Byen Dortmund i Westphalen, Sædet for en storartet Jerntilvirkning og Jernindustri. Længden fra Dortmund til Emden er 270 Km., og Kanalens Dybde er den hele Vei 2.5 m. eller mere; Bredden er paa Bunden 18 m. og paa Vandfladen 30 m. Kanalen er for en stor Del baseret paa Transporten af svensk Jernmalm. Den tyske Import af svensk Jernmalm opgik i 1895 til ca. 600 000 Tons. Deraf gik ca. 150 000 Tons over Stettin til Schlesien med Jernbane; Resten gik via Rotterdam pr. Lægter eller Jernbane til Rhinlandene. Det er denne Trafik, som man nu vil søge at drage til Dortmund-Ems-Kanalen. Fremdeles regner man paa, at Kanalen skal fremkalde en større Import af Grubetømmer fra vore Lande og en Export derhen af Koks og Stenkul.

Rhinen er den af de tyske Floder, for hvis Seilbarhed der er gjort mest; Köln maa allerede betragtes som en Søhavn. Seilveien nordover fra Köln er for Størstedelen bragt op til en gennemsnitlig laveste Vandstand af 3 m. Köln underholder nu regelmæssige Dampskibsforbindelser med London og tyske Havne saavel ved Nord- som Østersøen. I denne Fart paa Rhinen tager vore Dampskibe kun en yderst ringe Del. Det forekommer mig, at vi i for liden Grad har havt vor Opmærksomhed henvendt paa de rige Rhinlande med deres storartede Industri og Handel. Som Exportartikler fra denne Del af Tyskland til vore Lande opgives Manufaktur- og Fabrikvarer, Gjødningsstoffer (Thomasslagger), Kemikalier og Vin, og som Importartikler dertil fra os Træ og Trævarer, Træmasse, Tjære, Fisk, Tran, Svovlkis, Malm, Granit, Staal. Man har i de sidste Aar i Sverige arbeidet paa ved Hjælp af grundgaaende Dampskibe at faa direkte Forbindelse istand mellem det indre af Sverige og det indre af fremmede Lande, f. Ex. Paris. En saadan Forbindelse med Rhinen burde kunne regne paa vor Opmærksomhed.

Den betydeligste Trafik paa Rhinen foregaar imidlertid ved Hjælp af Lægtere med op til 3 m. Dybgaaende og op til 2 000 Tons Bæreevne. Med de store Kvantum Malm for Øie, der omlades i Rotterdam, ledes man let til at spørge, om det ikke skulde være muligt at konstruere stærke og søgaaende Lægtere, i hvilke Malmen kunde føres fra selve Afskibningsstedet via Nord-Østersø-Kanalen og op ad Rhinen til de derværende Havne, og som kunde tage Koks og Kul tilbage derfra. Dette maatte formentlig være en billigere Transportmaade end den nuværende. Den store Transport af Malm fra Sverige til Tyskland foregaar nu næsten udelukkende med fremmede Dampskibe. Af de 196 Skibe, der ifjor ankom til Rotterdam med svensk Malm, var 5 svenske og kun 18 norske; det herved optjente Fragtbeløb af henved 2 Millioner Kroner er væsentlig kommet England tilgode. Naar engang Malmexporten begynder fra Norge, og specielt naar Ofotenbanen kommer istand, vil disse Spørgsmaal ogsaa for vort Land faa sin store Betydning.

Selv om det ikke skulde vise sig praktisk udførligt at konstruere sø- og grundgaaende Lægtere, der egner sig for en længere Transport af Malm, Sten og lignende, saa staar dog det Spørgsmaal aabent, om man ikke med

mere dybtgaaende Lægtene kunde besørge Transporten til Lossestederne Rotterdam, Emden og Stettin billigere, end det nu sker pr. Dampskib. I Hamburg overveier man nu, om det ikke skulde lønne sig at føre Jernmalm i Lægtene herfra opad Elben til Bøhmen. I en Rapport af 20de August 1892 omtalte jeg den betydelige Rolle, Lægtertransporten spiller i Amerika. I sin sidste Aarsberetning behandler det herværende Handelskammer Spørgsmaalet om Transport ved Lægtene mellem Hamburg og Østersøhavnene gennem Nord-Østersø-Kanalen. Man ser heraf, hvilken Opmærksomhed man i Udlandet skjænker disse Spørgsmaal.

Stettin.

Skibsfarten 1895.

Norske Skibe.	Med Ladning.		I Ballast.		Tilsammen.				Brutto- fragter. Rm.
	Ant.	Ton.	Ant.	Ton.	Ant.	Ton.	Deraf Dampskibe.		
							Ant.	Ton.	
I. Ankomne:									
Fra Norge til Hovedstationen	31	5 911	-	-	31	5 911	-	-	69 275
” Norge til Vicekonsulsstationerne	10	2 548	-	-	10	2 548	-	-	20 310
” Sverige til Hovedstationen	11	1 074	-	-	11	1 074	-	-	10 060
” Sverige til Vicekonsulsstationerne	1	47	-	-	1	47	-	-	300
” andre Lande til Hovedstationen	70	27 108	3	928	73	28 036	-	-	455 100
” andre Lande til Vicekonsulsstationerne . .	16	10 109	3	699	19	10 808	-	-	150 240
Ialt	139	46 797	6	1 627	145	48 424	108	42 240	705 285
II. Afgaaede:									
Til Norge fra Hovedstationen	3	194	18	3 934	21	4 128	-	-	1 400
” Norge fra Vicekonsulsstationerne	-	-	2	252	2	252	-	-	-
” Sverige fra Hovedstationen	9	607	11	7 542	20	8 149	-	-	3 710
” Sverige fra Vicekonsulsstationerne	-	-	9	6 682	9	6 682	-	-	-
” andre Lande fra Hovedstationen	25	5 094	49	17 650	74	22 744	-	-	48 555
” andre Lande fra Vicekonsulsstationerne . .	3	699	16	15 770	19	6 469	-	-	3 600
Ialt	40	6 594	105	51 831	145	48 424	108	42 240	57 265

Af svenske Skibe ankom 855 dr. 172 554 Ton.

**

Erlagte Konsulatafgifter af norske Skibe ved Hovedstationen Rm. 2 231.90, ved Vicekonsulsstationerne Rm. 946.86, hvoraf tilfaldt Konsulen Rm. 473. Af svenske Skibe ved Hovedstationen Rm. 4 482.50, ved Vicekonsulsstationerne Rm. 1 571.07, hvoraf tilfaldt Konsulen Rm. 785.53. Ialt tilfaldt Konsulen Rm. 7 973.36. Expeditionsafgifter, norske Rm. 52.90, svenske Rm. 80.60, fælles Rm. 278.55.

Aarsberetning dateret 30 Marts 1896.

Af de ankomne norske Skibe kom til Stettin 28 Seilskibe dr. 3 443 T., og Dampskibe 87 dr. 31 578 T., Colberg 3 S., 426, 7 D., 2 278 S., Rügenwalde 2 D., 390 T., Stolpmünde 1 S., 47, 2 D., 359 T., Stralsund 2 D., 577 T., Swinemünde 8 D., 7 058 T., Volgast 5 S., 2 269 T.

Af norske Skibe ankom 1895 145 dr. 48 425 T., 1894 123, 38 816 T., og afgik 1895 145, 48 425 T., 1894 123, 38 816 T. Bruttofragten for ankomne Skibe i 1895 Rm. 702 285, Rm. 695 398, afgaaede 1895 Rm. 57 265, 1894 39 355.

Den norske Skibsfart viser Tilvæxt af 22 Skibe paa 9 607 Ton mod 1894 og i Bruttofragter et Overskud for ankomne af Rm. 9 887, for afgaaede af Rm. 17 910.

I 1895 ankom til Stettins Havn 2 973 Dampskibe dr. 1 207 306 Ton og 1 186 Seilskibe dr. 127 008 Ton; ialt 4 159 Skibe dr. 1 334 314 Ton mod i 1894 4 190 dr. 1 390 845 Ton.

Af de ankomne var tyske 2 289, danske 587, svenske 567, engelske 483, norske 115, russiske 61, hollandske 43, østerrigske 6, andre 8.

Den tilsyneladende Tilbagegang i 1895 forklares ved den i Juli indførte nye Skibsmaaling, hvorved den afgiftspligtige Tonnage er formindsket med mere end ovennævnte Differents.

Af regelmæssige Dampskibslinier kan nævnes Stettin—Bergen med Anløb af mellemliggende norske Havne af Gøteborgsdampskibene „Iris“, „Nornen“ og „Njord“ med Afgang fra hver Havn hver Uge. Derhos trafikeredes Linien Stettin—Kjøbenhavn—Christiania af to danske Dampskibe med to Ture i Ugen og Stettin—Kjøbenhavn—Vestnorge af to danske Dampskibe med Afgang fra Stettin hveranden Uge.

De hid ankomne søgaaende Skibe var bemanded med ialt 56 904 Personer, hvoraf paa tyske Skibe 34 662.

Paa norske Skibe paamønstredes 41 og afmønstredes 40 Mand. 1 Mand rømte. Betingede Maanedshyrer var for Styrmand Kr. 60—100, Matroser Kr. 45, Letmatroser Kr. 25—35, Jungmænd Kr. 15—30, Fyrbødere Kr. 30—35.

Vareindførselen fra Norge var følgende (i Ton à 1 000 Kg.):

Vareslags.	Fra Norge.	Fra Sverige.	Stettins hele Indførsel.
Fisk, fersk	—	3 373	3 454
Tørfisk	75	—	79
Saltet Sild	13 432	11 869	92 365

Vareslags.	Fra Norge.	Fra Sverige.	Stettins hele Indførsel.
Anden saltet Fisk . . .	20	77	466
Frugt, frisk	2	313	416
Feltspat, Kaolin, ildf. Ler	2 987	9 214	24 915
Huder	1	14	488
Is	275	—	275
Kridt, slemmet	—	615	980
Klid	7 783	3 132	32 196
Malm, Jernmalm	42	173 364	182 063
Stangjern	2	7 046	14 222
Kobber	145	18	686
Slag af Malme	108	16 200	50 622
Snedkerarbeider	1	280	430
Sten, Granitsten, huggen	5 993	127 347	144 121
Tjære	183	2 170	3 724
Tran	379	101	2 034
Træmasse	336	326	2 666

Til Norge udførtes (i Ton à 1 000 Kg.):

Amoniak, kulsur 17, Beg 18, Benmel 1, Cement 3 388, Chlorkalium 3, Frugt, tørret 765, Farvetræ 253, Glas, Hulglas 23, Grafit 3, Græsfrø 16, Jernrør 89, Jord 125, Kløverfrø 28, Filler 9, Malt 2 017, Maskiner, Symaskiner 14, andre 217, Mel 3 284, Natron, svovlsur 2.5, Pap 10, Tagpap 117, Skrivpapir 23, Porcelæn, hvidt 18, Potetes 375, Pianoer, Pianinos 11, Potetesmel 370, Potaske 84, Roeolie 465, Salt, Kogsalt 736, Salpetersyre 0.5, Saltsyre 10, Smeltedigler 98, Smør 111, Smørrelser, mineralske 5, Sukker, Raasukker 3 016, Kandis 2 937, Sukkerfarve 5, Soda, kalcineret 29, krystalliseret 0.3, Korn, Bønner 24, Hvede 174, Rug 973, Byg 362, Sten, ildfast 192, Mursten 789, Svovlsyre 15, Telegrafkabler 0.3, Vandglas 23, Zink, raa 144, forarbejdet 310, Zinkhvidt 332.

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

Dampskibe. I Aarets første 4 Maaneder viste Fragtmarkedet sig i Forhold til Aarstiden usædvanligt flaut. Sammenlignet med tidligere Aar stod Sætterne paa samme lave Punkt, og er i Stedet for at være forbedret snarere forværret. Mangel paa Ladninger raadede især for Kul og Rujern fra England, og skjønt Udførselen af Sukker og Potetesmel i denne Tid var betydelig, maatte dog Dampskibene paa Grund af Overfloden paa Skibsrøm antage meget lave Fragter.

Fragterne fra Stettin var i Januar til April følgende:

Christiania, Sukker pr. Ton 9 Rm., Hull, Sukker og Potetesmel 8 sh., Cardiff, Potetes 10 sh. 6 d à 10 sh., Liverpool, Raasukker 7 sh. 9 d à 6 sh. 6 d, London, Sukker 6 sh. 6 d, Englands Østkyst, Pitprops pr. load 7 sh. 6 d, Bordeaux, Melasse pr. 2 000 Kg. 22 Frcs., Dunkerque, do. 15 Frcs., Newyork, Cement pr. Ton 8 sh., Filler 15 sh.

Fragterne til Stettin var i samme Maaneder fra Carlshamn, Gadesten pr. Ton 4.75, Newcastle, Kul 4 sh., Sunderland Kul 4 sh. 6 d, Middlesbro, Rujern 4 sh.

Hvad der er sagt om Fragtmarkedet i første Kvartal gjælder i det væsentlige ogsaa Tiden fra først i Mai til sidst i Juli. Exportfragterne var de samme. Derimod viste de ved Aarets Begyndelse tabbringende lave

Fragter paa Kul og Rujern fra England lidt Stigning, efterat Importen i Juni og Juli var blevet livligere. En ret betydelig Import af Fosfat fra Nordamerika og Algier fandt Sted i denne Tid.

Fragterne fra Stettin i Maanederne Mai—Juli var til

Kjøbenhavn, Hvede pr. 1 000 Kg. 4.75 Rm., London, Sukker pr. Ton 7 sh. à 6 sh. 6 d, Hull, Poteter 8 sh., Leith, Hvede pr. Quarter 1 sh. 3 d, Liverpool, Sukker pr. Ton 7 sh. à 7 sh. 6 d, Amsterdam, Sukker pr. 1 000 Kg. 6 Rm., Bordeaux, Melasse pr. 2 000 Kg. 21 Frcs., Newyork, Cement, Zink pr. Ton 7 sh. 6 d à 8 sh.

Fragterne til Stettin var i samme Maaneder fra Middelsbro, Rujern pr. Ton 4 sh. 1½ d à 4 sh. 6 d, Newcastle, Kul 4 sh. 3 d à 4 sh. 6 d, Libau, Havre pr. 2 000 Kg. 9 à 10 Rm., Riga, Rug 8 Rm.

I de tre følgende Maaneder August—Oktober er ingen egentlig Bedring at nævne. Vistnok var der først i Oktober en liden Bedring i Kulfragterne fra England, men allerede sidst i samme Maaned stod de paa samme lave Standpunkt som før. Sukkerexporten modsvarede ikke de nærede Forventninger; derimod var Kornexporten til England rigeligere end i 1894, ligesom Exporten af Minetømmer var større end ellers. I Slutningen af denne Periode ophørte Jernmalmimporten fra Oxelø Sund, og de sidste Ladninger for Luleå var allerede afgaaet derfra. Importen fra Oxelø Sund beløb sig til ca. 100 000 Ton, fra Luleå kun ca. 70 000 Ton.

Fragterne fra Stettin i August—Oktober var til Liverpool Sukker pr. Ton 7 sh. 6 d, Leith Byg 7 sh., Boness Pitprops pr. load 8 à 10 sh, Newcastle Pitprops pr. load 8 sh. 6 d à 9 sh 6 d, Amsterdam Sukker pr. 1 000 Kg. 6 Rm., Mel 8½ fl., Newyork Potetemesel pr. Ton 14 à 15 sh., Filler 13 sh.

Fragterne til Stettin var i samme Tid fra Middelsbro, Fosfat pr. Ton 5 sh., Cardiff, Kul 6 sh., Fraserburgh, Sild pr. Td. 1 sh. 3 d à 1 sh. 1 d, Stockton Skibsplader pr. Ton 7 sh. 6 d, Libau, Havre pr. 2 000 Kg. 9 à 10 Rm., Riga, Sleepers pr. Stk. 45 Pf., Fernandina Fosfat pr. Ton 17 sh.

I Aarets to sidste Maaneder var Markedet meget flaut, fulde Ladninger var vanskelige at erholde, og Fragterne stod lave. En stor Del af Stettins Skibe gik derfor i Vinteroplæg. I November indførtes fra England store Partier Skibsplader for de ved det herværende store Skibsbyggeri „Vulkan“ under Arbejde værende Skibe.

Fragterne fra Stettin i November—December var til London, Sukker pr. Ton 7 sh. à 7 sh. 6 d, Hull, Hvede pr. Quarter 8 sh., Greenock, Sukker pr. Ton 9 sh., Manchester, Potetemesel 11 sh., Hartlepool Pitprops pr. load 11 sh., Dunkerque, Melasse pr. 2 000 Kg. 17 Frcs., Newyork, Potetemesel pr. Ton 14 à 15 sh.

Fragterne til Stettin var i samme Tid fra Riga, Rug pr. Last 9 à 10 Rm., Pernau, Linfrø pr. Td. 0.90 à 1 Rm., Middelsbro, Skibsplader pr. Ton 7 sh. 6 d, Grangemouth do. pr. Ton 7 sh. 6 d à 8 sh.

Seilskibe. Efterspørgselen for Seilskibe var hele Aaret meget liden, og da derimod Tilbudet af Skibsrum stedse var betydeligt, nedtrykkedes Fragterne til det laveste Standpunkt. Paa Grund af den formindskede Export af Træ her fra Havnen undgaar de større Seilskibe om muligt Stettin, da Udlaster bestaaende af Cement, Sten, Gjødningsstoffer, Oliekager etc. til Østersøhavnene alene kan erholdes for de mindre Fartøier. Fragterne for Seilskibe fra Stettin til nedenstaaende Pladse var i Aaret følgende:

Malmø, Rapskager pr. 1 000 Kg. 5 Rm., Westervik, Hvede 4 Rm., Helsingborg, Kainit 4 Rm., Soda, 5.50 Rm., Gøteborg Rapskager, 6.50 Rm., Malmø Salt 4 Rm., Halmstad, 4 Rm., Uddevalla, Benmel 4.50 Rm., Norrkøping, do. 4 Rm., Sundswall, Salt 4, Stockholm, Chamottevarer 6 Rm., Kalmar, Gjødningsstoffer 4 à 3.50, Christiania, Chamottevarer 8 Rm., Vasa, Sukker 9.50, Åbo Gjødningsstoffer 4 Rm., Lovisa Sukker, 13 Rm., St. Petersburg, Ler 5 Rm., Riga, Sand 3.50, Laurvig, Mel pr. Sæk 65 Pf., Randers, do. pr. 1 000 Kg. 5.50 Rm., Horsens Salt, 5 Rm., Kolding, Mel 6 Rm., Odense, Cement pr. Fad 85 Pf. Kjøbenhavn, Jern pr. 1 000 Kg. 4.50 à 5 Rm., Rug 4 Rm., Cardiff, Egeplanker pr. load 11 sh. 3 d à 11 sh. 6 d, Furuplanker 8 sh. 6 d, Sunderland, do. 8 sh. 6 d, Egeplanker 7 sh. 6 d à 9 sh. 6 d, Newcastle, Furu-træ 6 sh., Plymouth, Egeplanker 11 sh., South Aloa, Props 8 sh., Newyork, Cement pr. Ton 5 sh., Filler 8 sh. à 10 sh.

Fragterne til Stettin var i Aaret fra Fowey, Chinacley pr. Ton 6 sh. à 7 sh. 6 d, Plymouth, do. 7 sh. 3 d, Grangemouth, Kul pr. Keel £ 4.15, Hartlepool, do. £ 4.5, Brunswick Harpix pr. Td. 2 sh. 7½ d Dunkerque, Oliekager pr. Ton 10 Frcs.

Det nye Havneanlæg. Arbeidet paa den nye Havn, der omtaltes i forrige Rapport, skrider raskt frem. Den 6te Februar 1894 blev det paa-begyndt, og det kan med Sandsynlighed ventes, at Havnen vil blive færdig Vaaren 1898. Den vil af det fuldstændig projekterede Forslag, der omfatter to Havnearme med sammenbindende Vendeplads, og for hvilken Plads for Fremtiden er reserveret, indbefatte en Havnearm 1 200 Meter lang og 100 Meter bred samt Vendeplads for Skibe med 230 Meter bred Overflade.

Til Indredning af et Frihavnsomraade inden selve Havneanlægget er nu Tilladelse givet af det tyske Forbundsraad. Imidlertid er det overladt den preussiske Regjering at bestemme Omfanget af Frihavnsomraadet og give nærmere Forskrifter derfor under Forpligtelse til, at det indrettes paa det nærmeste overensstemmende med Bremens. Derved kommer dette Omraade til med Hensyn til Toldbehandling at ansees som Udlandet, hvorfor Skibene ved Losning og Lastning i væsentlig Grad vil befries fra Toldkontrol, og bortfalder den fra Toldens Side satte Begrændsning af Losse- og Lastetid, hvorved en betydelig hurtigere Expedition af Skibene muliggøres.

Til Anlæg af den nye Havn er af Byen bevilget 8 Mill. Mark, hvorhos 2 Mill. Mark er opført til Forbedring af de med den nye Havn i Forbindelse staaende Kanaler.

Godsstationen har vist sig for trang i Forhold til Trafiken. Omkostningerne ved dens Udvidelse beregnes til ca. 2 350 000 Mark, hvoraf der er bevilget ½ Million.

Ved Oderens venstre Side, ca. $\frac{3}{4}$ Mil nedenfor Stettin, agtes anlagt to Masovne samt antagelig et Valseværk. Hertil vil især svensk Jernmalm blive anvendt. Man har beregnet, at der i Fragt til Stetten istedetfor til Oberschlesien vil spares $7\frac{1}{2}$ Mark pr. 1 000 Kg., eller efter et Udbytte af 60 pCt. rent Jern pr. 1 000 Kg. Rujern M. 12.50.

Generalkonsulatets Kontor er fremdeles Mittwochstrasse 18, aabent 9—12 og 3—6.

F. L. P. Ivers.

Riga.

Aarsberetning dateret 30 Marts 1896.

Den norske Skibsfart paa Riga var i 1895 følgende:

Norske Fartøier.	Med Ladning.				I Ballast.				Tilsammen.		Bruttofragter.	
	Seilskibe.		Dampskibe.		Seilskibe.		Dampskibe.				Kr.	
	Ant.	Ton.	Ant.	Ton.	Ant.	Ton.	Ant.	Ton.	Ant.	Ton.	Seilskibe.	Dampskibe.
I. Ankomne.												
Fra Norge til Hovedstationen	5	422	9	2 239	-	-	-	-	14	2 661	3 750	33 550
- Norge til Vicekonsulsstationerne .	2	155	7	1 368	-	-	3	942	12	2 465	2 300	14 000
- andre Lande til Hovedstationen .	33	12 826	9	6 393	6	900	31	18 116	79	38 235	289 990	105 400
- andre Lande til Vicekonsulsstationerne	12	4 260	15	5 351	2	633	38	20 088	67	30 332	129 850	111 300
Ialt	52	17 663	40	15 351	8	1 533	72	39 146	172	73 693	425 890	264 250
II. Afgaaede.												
Til Norge fra Hovedstationen	-	-	11	2 783	1	51	-	-	12	2 834	-	31 180
- Norge fra Vicekonsulsstationerne .	-	-	5	1 241	2	873	3	498	10	2 612	-	11 200
- andre Lande fra Hovedstationen .	43	14 097	34	21 388	-	-	4	2 577	81	38 062	136 470	273 000
- andre Lande fra Vicekonsulsstationerne	13	3 656	46	20 968	1	519	8	4 194	68	29 337	30 030	493 900
Ialt	56	17 753	96	46 380	4	1 443	15	7 269	171	72 845	166 500	809 280

Af svenske Skibe ankom 424 dr. 131 691 Ton.

Erlagte Konsulatafgifter af norske Skibe ved Hovedstationen Rubler 1 287.97, ved Vicekonsulaterne R. 918.75, hvoraf tilfaldt Konsulskassen R. 459.38; af svenske Skibe ved Hovedstationen R. 1 568.49, ved Vicekonsulaterne

R. 2 121.42, hvoraf tilfaldt Konsulskassen R. 1 060.72. Expeditionsafgifter for norske Exp. R. 65.50, svenske R. 54.40, ialt R. 119.90, hvoraf tilfaldt Konsulskassen R. 95.92.

Paa norske Skibe paamønstredes 24 og afmønstredes 42 Mand. 1 Mand rømte.

Konsulatets Kontor er No. 15 Grosse Schlossstrasse, aabent 10—4.

Den norske Skibsfart paa Distriktet tiltog i 1895 mod 1894 med 3 Skibe, dr. 8 243 Ton. Sammenholdt med Skibsfarten i Aaret 1891—95 viser den norske Skibsfart en Nedgang i Antal af 6 Skibe, men en forøget Drægtighed af 10 653 Ton. Den gennemsnitlige Drægtighed af norske Skibe var i 1895 428 Ton, eller i Forhold til Aarene 1891—95 en Tilvæxt af 20.9 pCt.

Af de norske Skibe ankom til Riga 93 dr. 40 986 Ton, Libau 65, 27 312 T., Pernau 6, 3 476 T. og Windau 8, 2 009 T.

Til de Havne i Distriktet, hvor norske Konsuler er ansat, ankom i 1895 ialt 3 175 Skibe dr. 1 668 964 Ton mod i 1894 3 138 dr. 1 630 173 T. og 1893 2 556 dr. 1 314 924 T. Af de ankomne Skibe var 836 tyske, 728 danske, 675 engelske, 423 svenske, 282 russiske, 172 norske, 41 hollandske, 9 belgiske, 3 spanske, 3 østerrigske, 2 franske og 1 italiensk. De norske Skibes Andel i denne Fart var i 1895 i Antal 5.42 og i Drægtighed 4.42 pCt. imod resp. 5.39 og 4.01 pCt. i 1894 og 7.59 og 4.59 pCt. i 1893.

Sammenholdt med Søfarten paa Distriktet i 1894 viser Søfarten i 1895 en Forøgelse i Antallet af ankomne Skibe af 37 og i Drægtigheden af 38 791 Ton eller i Forhold til Middelantallet for 1891—95 resp. 198 og 183 442. De danske Skibe indtog ogsaa i 1895 2den Plads blandt de til Distriktet ankomne Skibe.

Fra Norge ankom i 1895 til Distriktet med Ladning 23 norske Skibe dr. 4 184 Ton mod 34 dr. 6 358 T. i 1894, samt 10 svenske dr. 3 835 T. Til Norge afgik med Ladning 16 norske Skibe dr. 4 024 T. mod 3 dr. 575 i 1894, samt 16 svenske dr. 3 802 Ton.

Af de til Distriktet med Ladning ankomne norske Skibe indførte 35 Fiskevarer, 28 Farvetræ, 10 Sten, Kridt etc., 6 Stenkul og Cokes, 5 Salt, 3 Stykgods, 2 Kopra, 1 Harpix, 1 Svovlkis og 1 Gjødningsstof. Af de fra Distriktet afgaaede norske Skibe udførte 70 Trævarer, 58 Korn, 11 Klid og Oliekager, 4 Jernbanemateriel, 4 Hamp og Lin, 3 Stykgods og 2 Porcelænsaffald.

Af de fra fremmede Lande med Ladning ankomne norske Skibe ankom 4 fra Tyskland, 3 fra Danmark, 22 fra Storbritannien, 1 fra Belgien, 2 fra Frankrige, 4 fra russiske Sortehavshavne 27 fra Nordamerika og Vestindien og et fra Venskabsøerne. Af norske Skibe afgik til Tyskland 13, Danmark 14, Storbritannien 89, Nederlandene 4, Belgien 3, Frankrige 7, Algeriet 1 og Sibirien 4.

Følgende Fragter noteredes: Bord og Planker pr. Standard: tyske Østersøhavne Mk. 20 om Vaaren, 18 à 19 om Sommeren og 19 à 20 om Høsten, tyske Nordsøhavne Mk. 25 à 26, 24 à 25, 25 à 27; Belgien frcs. 28, 25, 27 à 28; Nord-Frankrig frcs. 28, 26, 29 à 30, Vest-Frankrig

fres. 33, 34, 34; Englands Østkyst sh. 20, 19 à 20, 20 à 20 sh. 6 d, Englands Sydkyst sh. 25, 25 à 27 sh. 6 d, 25 à 27 sh. 6 d, Englands Vestkyst 27 sh. 6 d, 26 sh., 27 sh. 6 d, Kulhavne i Bristolkanalen 22 sh. 6 d, 20 à 21 sh., 22 sh. 6 d; Bjælker pr. Load: Englands Østkyst 7 sh. 6 d, 6 sh. 9 d à 7 sh., Englands Sydkyst 8 sh. 6 d, 8 sh., 8 sh. 6 d, Englands Vestkyst 9 sh. 6 d, 9 sh., 8 sh. 6 d à 9 sh., Kulhavne i Bristolkanalen 7 sh. 6 d, 7 sh. 6 d; Lægter pr. Favn: Englands Østkyst 35 sh., 32 sh. 6 d, 35 à 37 sh. 6 d, Englands Sydkyst 40 sh., 45 sh., 45 à 47 sh. 6 d, Englands Vestkyst 45 sh., 45 sh., 47 sh. 6 d., Kulhavne i Bristolkanalen 35 à 32 sh. 6 d; Aspetræ pr. Kubikfod: Øst-Sverige 16 Øre, Vest-Sverige 18 à 25 Øre, Norge 18 Øre, tyske Østersøhavne Pf. 16, 16 à 17, 18 à 19; tyske Nordsøhavne Pf. 21, 20, 20 à 21; Pibestav pr. Mille: Portugal £ 18; Rug pr. 2 000 Kg.: Sveriges Øst- og Sydkyst Mk. 10 à 12, 10 à 11, 12 à 13, Sveriges Vestkyst Mk. 14, 14, 15, Norge Mk. 14 à 15, Danmark 12 à 13, 11 à 12, 13 à 15; Havre pr. 2 000 Kg.: tyske Østersøhavne Mk. 8 à 10, 12 à 13, pr. Quarter: Englands Østkyst 1 sh. 10¹/₂ d, 1 sh.; Lin og Hamp pr. Last: Sveriges Østkyst Mk. 20, Sveriges Vestkyst Mk. 22, 24 à 25, Norge Mk. 24 à 25 pr. Ton; Englands Østkyst 22 sh. 6 d; Oliekager pr. 2 000 Kg.: Sverige Mk. 12 à 15, tyske Havne Mk. 10 à 14, pr. Ton: England 8 sh. 6 d à 10 sh. 6 d; Petroleum pr. Fad: Sverige Pf. 175, Norge Pf. 200, tyske Havne Pf. 100.

Indførselen til Distriktet af norsk og svensk Sild var i 1895 128 446 Tdr. mod 130 275 i 1894. Deraf indførtes til Riga 56 991 Tdr., Libau 64 727, Pernau 3 214, Windau 3 514. Indførselen af norsk Sild til Distriktet var i 1895 56 807 Tdr. mod i 1894 61 753 Tdr., og af svensk Sild 71 629 Tdr. mod i 1894 68 522 Tdr. Den til Riga fra Norge i 1895 indførte vragede Sild bestod af 22 231 Tdr. Fedeild, 6 486 Tdr. Vaarsild og 3 467 Tdr. Slosild. Af skotsk Sild indførtes til Riga 25 134 Tdr. og til Libau 126 188 Tdr., ialt 151 322 Tdr. mod i 1894 116 478 Tdr. Derhos indførtes i 1895 til Riga 478 Tønder hollandsk Sild og til Libau 56 Tdr. islandsk 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	Efter	I	II	III	IV	Skjæm-
	Vragningen.	Vragningen.					met.
Fra Bergen . . .	Td. 18 811 ¹ / ₂	17 118	—	16 665 ¹ / ₂	448 ¹ / ₂	4	—
- Haugesund . .	4 333 ¹ / ₂	3 852	—	3 605	247	—	—
- Kjøbenhavn . .	3 132 ³ / ₄	2 762 ³ / ₈	—	2 329 ⁵ / ₈	428 ³ / ₄	4	3
- Christianssund .	2 602	2 340 ¹ / ₄	—	2 320 ¹ / ₄	20	—	—
- Stettin . . .	2 219	1 940 ¹ / ₄	—	1 568 ¹ / ₄	365	7	1
- Stockholm . .	1 718	1 564 ³ / ₄	—	55 ¹ / ₂	1 425 ¹ / ₄	84	3
- Gøteborg . . .	1 529	1 375 ³ / ₄	—	1 135	235 ³ / ₄	1	—
- Aalesund . . .	607	545 ¹ / ₂	—	461	84 ¹ / ₂	—	—
- Karlshamn . .	450	397	—	360	37	—	2
- Lübeck . . .	417	371 ³ / ₄	—	314 ¹ / ₂	54 ¹ / ₄	3	—
- Hamburg . . .	19	16 ¹ / ₂	—	7 ¹ / ₂	9	—	—
	Tdr. 35 838 ³ / ₄	32 284 ¹ / ₈	—	28 826 ¹ / ₈	3 355	103	9
Fra Chr.sund . .	1 962	{ endnu ikke undergaaet Vragning.					
- Bergen . . .	902						

Tils. Tdr. 38 702³/₄.

Svensk Sild.	Før Vragningen.	Efter Vragningen.	I	II	III	IV	Skjæm- met.
Fra Gøteborg . .	Tdr. 4 577	4 480	—	4 202	277	1	15
- Lysekil . . .	- 4 407	4 376 $\frac{1}{2}$	—	4 366 $\frac{1}{2}$	10	—	—
- Libau . . .	- 3 234	3 201	—	3 120	81	—	—
- Stettin . . .	- 1 295	1 241 $\frac{1}{2}$	—	1 017 $\frac{1}{2}$	220	4	6
- Stockholm . .	- 391	371 $\frac{1}{4}$	—	306 $\frac{1}{4}$	65	—	—
- Lübeck . . .	- 209	199	—	176	22	1	2
- Haugesund . .	- 106	104	—	104	—	—	—
- Kjøbenhavn . .	- 139	131	—	67	64	—	—
	Tdr. 14 358	14 104 $\frac{1}{4}$	—	13 359 $\frac{1}{4}$	739	6	23
- Strømstad . .	- 3 230	{ endnu ikke undergaaet Vragning.					
- Kjøbenhavn . .	- 700						

Tils. Tdr. 18 288.

Skotsk Sild.

Fra Fraserburgh .	Tdr. 7 013	6 921	—	5 937 $\frac{1}{2}$	983 $\frac{1}{2}$	—	—
- Libau . . .	- 3 782	3 739 $\frac{1}{2}$	—	3 148 $\frac{1}{2}$	590	1	—
- Aberdeen . . .	- 3 614	3 575 $\frac{1}{2}$	—	3 350 $\frac{1}{2}$	225	—	—
- Stettin . . .	- 2 684	2 642 $\frac{3}{4}$	—	2 001	615 $\frac{1}{4}$	26 $\frac{1}{2}$	6
- Baltasound . .	- 2 050 $\frac{1}{2}$	2 004 $\frac{1}{2}$	—	1 680 $\frac{1}{2}$	324	—	—
- Wick . . .	- 2 050	2 029	—	1 852	177	—	—
- Stonehaven . .	- 1 275	1 257 $\frac{1}{2}$	—	1 067 $\frac{1}{2}$	190	—	—
- Sunderland . .	- 1 012	1 001	—	886	115	—	—
- Eyemouth . . .	- 899 $\frac{1}{2}$	886 $\frac{1}{2}$	—	727 $\frac{1}{2}$	159	—	—
- Leith . . .	- 482	478 $\frac{1}{2}$	—	397	81 $\frac{1}{2}$	—	—
- Norrkøping . .	- 130	130	—	122	8	—	—
- Uyasound . . .	- 100	97	—	72	25	—	—
- Lübeck . . .	- 27 $\frac{1}{2}$	27	—	6	17 $\frac{1}{2}$	3 $\frac{1}{2}$	—
- Kjøbenhavn . .	- 14	12	—	—	11	1	2
	Tils. Tdr. 25 133 $\frac{1}{2}$	24 801 $\frac{3}{4}$	—	21 248	3 521 $\frac{3}{4}$	32	8

Hollandsk Sild.

Fra Kjøbenhavn .	Tdr. 156	153	—	121	30	2	—
- Stettin . . .	- 154	134 $\frac{1}{4}$	—	79 $\frac{1}{4}$	54	1	—
- Gøteborg . . .	- 90	89	—	—	88	1	—
- Lübeck . . .	- 78	68	—	—	68	—	—
	Tils. Tdr. 478	444 $\frac{1}{4}$	—	200 $\frac{1}{4}$	240	4	—

Følgende Priser, indbefattet Told og andre Omkostninger, noteredes i Riga: For Vaarsild, stor, April—Mai Rub. 13, December Rub. 10, middels Rub. 12 og 9, smaa Rub. 11 og 8, norsk Fedsild KKK Rub. 17 og 14 à 15, KK Rub. 17 og 14 à 15, K December Rub. 13 à 14, svensk Sild, large spent Rub. 12 og 9, spent Rub. 11 og 8 $\frac{1}{2}$, skotsk Sild, matties Rub. 11 à 13 og 13 à 14 samt fulls 16 à 17 og 15 à 16.

Ved Aarets Slutning opgaves Beholdningen af Sild i Riga til 33 101 Tdr., hvoraf 20 966 Tdr. norsk, 5 244 Tdr. svensk og 6 891 Tdr. skotsk Sild, samt i Libau til 48 000 Tdr., hvoraf 6 000 Tdr. norsk, 20 000 Tdr. svensk og 22 000 Tdr. skotsk Sild.

Den samlede Indførsel af Sild til Distriktet i 1895, 280 303 Tdr., overstiger foregaaende Aars Indførsel med 33 336 Tdr., og er næsten lige med Gjennemsnitsindførselen for de sidste 5 Aar eller 280 361 Tdr.

Af ovennævnte Tabel over Resultaterne af Vragningen fremgaar, at Pakningen (Fyldningen) i 1895 i Gjennemsnit var for norsk Sild 9.92 %, svensk 1.8 % og skotsk 1.32 % mod 10.25 %, 1.9 % og 2.17 % i 1894 og 10.43, 4.31 og 1.76 % i 1893.

Afsætningen af Sild gik i det Hele trægt og var lidet indbringende for Exportørerne, en naturlig Følge af de bekymringsfulde Forhold, hvorunder Jordbruget lider. Priserne paa alle Jordbrugsprodukter er faldt saa lavt, at Landmændene heller end at sælge sine Varer til Priser, som ikke engang dækker Omkostningerne, foretrækker selv at fortære sit Kjød og indskrænker Forbruget af Sild.

Angaaende Indførselen iøvrigt fra Norge til Riga kan jeg efter af mig førte Notitser kun angive nogle, skjønt ikke nøiagtige Tal, hvorimod Op-gaverne fra Libau er taget efter Børskomiteens Beretning.

Foruden Sild indførtes saaledes i 1895 fra Norge til Riga 285 269 Pud Svovlkis, 14 042 Pud Cellulose, 12 210 Pud Kvarts, 21 974 Pud Feltspat og 1 073 Pud Marmor, samt til Libau 90 Pud Stangjern, 35 307 Pud halvforarbejdet Sten, 264 Pud Stenhuggerarbejde, 288 Flasker Øl og 902 Flasker Brændevin.

Til Norge udførtes fra Riga 444 057 Pud Rug, 21 650 Pud Hamp, 74 Pud Lin, 20 617 Pud Slaglinfrø, 23 263 Pud Oliekager og 8 633 Pud Bakuin, samt fra Libau 146 368 Pud Rug, 3 676 Pud Havre, 611 Pud Boghvede og 237 435 Pud Slaglinfrø.

C. Aug. Titz.

Gibraltar.

Aarsberetning dateret 25 Marts 1896.

For at losse eller lade ankom fra fremmede Havne med Ladning 15 norske Skibe dr. 4 985 Ton, hvoraf Dampskibe 8 dr. 3 311 Ton.

Til Norge afgik med Ladning 2 Skibe dr. 260 Ton og til fremmede Havne med Ladning 2 dr. 964 Ton og i Ballast 14 dr. 4 424 Ton, ialt 18 dr. 5 648 Ton, hvoraf Dampskibe 9 dr. 3 745 Ton.

Af svenske Skibe ankom 6 dr. 1 972 Ton.

For Ordre eller Havari anløb 27 norske Skibe dr. 14 578 Ton.

Erlagte Konsulatafgifter af norske Skibe Kr. 372.35, af svenske Kr. 144.47. Expeditionsafgifter, norske Kr. 298.12.

Til Gibraltar ankom f. A. for at losse eller lade 15 norske Fartøier dr. 4 985 reg. Tons, nemlig 8 Dampskibe dr. 3 311, hvoraf 4 med 3 547 Tons Kul fra England for en samlet Bruttofragt af £ 1 063. 11. 6 d., og 2 afgik med mindre Partier Kork til Norge, 1 afgik til Cette med 700 Tons Svovl for en Bruttofragt af £ 266, og et til Huelva med 218 Tons Vin i Time-Charter à £ 215 pr. Maaned, samt 6 Seilfartøier med 2 254 Tons Kul for en samlet Bruttofragt af £ 933. 6. 0., og et Seilfartøi ankom fra Genua med 90 Tons General cargo for en Sum af £ 50. Den totale Bruttofragt er £ 2 326. 17. 6 d.

Saaledes ankom intet norsk Fartøi direkte med Fisk fra Norge, og ei heller noget fra Sverige med Træl原因.

For at indtage Kul ankom 130 norske Dampskibe. For at reparere lidt Skade ankom 2 Seilskibe og 25 for Orders, hvoraf 17 Dampskibe og 8 Seilfartøier, for Modvind og Proviant 8 Seilskibe.

Gibraltar besøgtes f. A. ialt af 180 norske Fartøier, hvilket er 21 mindre end i 1894, og 70 mindre end i 1889.

Klipfisk. Ifølge Meddelelser til dette Konsulat er der f. A. via England ankommet ca. 600 Baller à 50 Kg. fra Norge, og ca. 2 000 Baller fra Island. Total 2 600 Baller, hvilket udgjør 1 400 Baller mindre end 1890.

Prisen varierede fra Pes. 20 til 30 pr. Balle. Kjøbmændene hersteds beklager sig over, at den norske Klipfisk er saa daarlig prepareret, at den bliver sort efter en kort Tids Forløb, hvorfor de i de sidste Aar har maattet indlede Forbindelse med Island, uagtet de spanske Konsumenter fremdeles fordrer norsk Vare, og derfor er det disses Haab, at de norske Klipfisk-Exportører snart vil kunne igjenoptage Konkurrencen; thi, hvis ikke, vil det senere blive vanskeligt at kunne igjenvinde det tabte Marked hersteds, da den islandske nu sælges for 2 à 3 sh. billigere pr. Balle end den norske.

Af svenske Seilskibe ankom 5 dr. 1 286 reg. Tons for at losse, hvoraf 3 med Kul for en samlet Bruttofragt af £ 424. 11 d., og 2 med 258 Standards Planker fra Finland for en samlet Bruttofragt af £ 516. 17. 7 d., og et Dampskib, der indtog hersteds 250 Tons Kork til Riga for en samlet Bruttofragt af £ 625.

Den totale Bruttofragt £ 1 565. 18. 6 d. Af svenske Dampskibe ankom 15 for at indtage Kul, 3 for Order, for Modvind og Proviant 1 Seilskib.

Af ovennævnte var et Krigsskib.

Gibraltar besøgtes f. A. af 25 svenske Fartøier, hvoraf 19 Dampskibe og 6 Seilskibe, hvilket er 7 mindre end 1894 og 64 mindre end 1890.

Træl原因. 2 svenske Seilskibe lossede 258 Standards Planker fra Finland, samt et fremmed Fartøi lossede 147 Standards fra Sverige, mest 14 Fod 3"×9", hvilke solgtes à Pes. 65 til 77¹/₂ pr. Dusin, beregnet efter 14 Fod.

Pladsforbruget var saaledes overmaade lidet. Handelen er i stadig aftagende, og under f. A. herskede her en fuldstændig Stagnation som Følge af Kvarantænen for alle Forbindelser med Marokko, hvor ifjor Kolera var udbrudt, samt som Følge af det strenge Forbud mod al Smugling mellem Gibraltar og Spanien.

I kommerciel Henseende har Gibraltar udspilt sin Rolle, og da det ikke convenerer den engelske Regjering at beskytte samme, er der intet Haab om, at deri vil ske nogen Forandring til det bedre; tvertimod er der al Sandsynlighed for, at Handelen af samme Grund stadig vil aftage; thi alene derved vil Regjeringen kunne ivaretage de strategiske Interesser i en betydelig Grad end hvad hidindtil har været Tilfældet, hvilket jo ogsaa var Regjeringens Maal og oprindelige Hensigt, og er det derfor naturligt, at den nu søger at faa det opfyldt og derved erholde Vederlag for dens store Opofrelser ved Vedligeholdelsen af denne kostbare Fæstning. Til dette Øiemed er et stort Batteri opført paa Klippens høieste Top, og arbeides der nu med ca. 3 000 Mand daglig for Opførelsen af en Tør-Dok og Forlængelse af „the New Mole“, som skal befæstes til Beskyttelse af Havnen. Dette storartede Foretagende kan ikke ventes fuldendt inden 10 Aar.

Af norske og svenske Fartøier ankom hertil:

I 1890 334. 1891 313. 1892 280. 1893 252. 1894 230. 1895 205.

Kulforbruget for de sidste 7 Aar var følgende:

I 1889 solgtes 562 122 Tons, 1890 487 083, 1891 392 374, 1892 293 438, 1893 296 919, 1894 277 533, 1895 270 000 Tons.

Altsaa ifjor mindre end det halve imod 1889.

Prisen var gennemgaaende 16 sh. 6 d., Maximum 19 sh. og Minimum 15 sh. 6 d. pr. Ton.

Den totale Skibsfart paa Gibraltar under f. A. fordeler sig paa de følgende Nationer saaledes:

Engelske Dampskibe 2 994, spanske 253 (iberegnet alle Fjordbaadene), norske og svenske 174, franske 151, tyske 144, hollandske 43, østerrikske 41, danske 34, italienske 31, græske 28, russiske 23, belgiske 11, tyrkiske 5, ægyptiske 1, marokanske 1. Tilsammen 3 934.

Ankomne Seilskibe:

Engelske 265, spanske 271 (iberegnet alle Fiskebaadene), portugisiske 58, norske og svenske 31, italienske 23, franske 8, østerrikske 8, tyske 6, danske 6, russiske 6, hollandske 2, græske 1, belgiske 1, amerikanske 1. Tilsammen 687.

Fragterne vare ualmindelig lave.

Hospitalet besøgte af 9 Nordmænd og 5 Svensker, hvoraf 3 Dødsfald (Nordmænd). Ingen Rømninger fandt Sted.

Paa Konsulatet blev 10 Nordmænd paamønstrede og 23 afmønstrede, 3 Svensker paamønstrede og 2 afmønstrede, 6 Fremmede paamønstrede og 1 afmønstret.

Sundhedstilstanden var f. A. noget bedre som Følge af de strenge sanitaire Forholdsregler, hvilket har vist sig at være høist paakrævede i en saa overbefolket By som Gibraltar.

Som Tegn paa hvor umuligt her er at faa leiet Bekvemmeligheder kan nævnes, at flere Officerer ikke kan medbringe sine Familier hertil, og maa 4 af de 7 fremmede Konsuler hersteds bo i Hotel.

A. S. B. Dietrichson.

Brüssel.

Med Skrivelse til Udenrigsministeren af 4de Marts 1895 har H. Majestæts Legation i Brüssel indsendt følgende Opgaver over Belgiens Handel med Norge i 1895:

Udførsel fra Belgien til Norge 1895.

Vaaben frs. 40 800, Lys Kg. 89 100, Stenkul Ton 400, Kjød Kg. 974 100, Hvede Kg. 107 000, Rug Kg. 710 000, Hvedemel Kg. 60 600, Mel, andet Kg. 490, Cichori Kg. 974 500, Bomuldstraad Kg. 33 500, Olier Kg. 91 100, Madolie Kg. 9 300, Talg Kg. 120 400, Jernmalm Kg. 551, Staal i Stænger, Blade eller Traad Kg. 460 000, Staal, Rails Kg. 4 631 000, Jern, hamret Kg. 885 000, Jern, tôles Kg. 1 330 200, Jern, hamret, andre Slags Kg. 2 313 300, Jern, forarbejdet, andre Slags Kg. 343 900, Zink, ubearbejdet Kg. 90 000, Papir, ikke specificeret Kg. 571 800, Huder, uberedte Kg. 255 000, Soda Kg. 464 100, kemiske Produkter, ikke specificeret Kg. 178 800, Petroleum Kg. 24 300, Asfalt Kg. 452 200, Sukker, raffineret Kg. 747 800, Cigarer Kg. 1 000, Bomuldsvæv, ubleget 7 400, do. bleget Kg. 6 600, Klæde Kg. 714, vævede Varer af Lin, Hamp og Jute Kg. 800, Oliekager Kg. 388 200, Humle Kg. 17 300, Speilglas Kr. 87 900, Vinduesglas Kg 780 700, almindeligt Glas Kg. 10 800.

Indførsel.

	Fra Norge.	Belgiens hele Indførsel.
Vaaben	frs. 104 300	frs. 1 595 000
Bygningstømmer af Eg og Valnød	Kbm. 39	Kbm. 88 000
Do. andet Slags, usaget	- 400	- 74 700
saget	- 131 800	- 622 000
Ferskt Kjød og Vildt	Kg. 16 800	Kg. 3 463 000
Havre	- 98 300	- 96 851 000
Sild	- 406 000	- 9 874 000
Anden Fisk	- 407 700	- 14 700 000
Staal i Stænger	- 11 500	- 9 204 000
Jernskrab	- 59 700	- 23 743 000
Spiger og Søm	- 507 500	- 798 000

	Fra Norge.	Belgiens hele Indførsel.
Pap	Kg. 98 300	Kg. 856 000
Papir	- 308 200	- 7 911 000
Sten	- 548 400	- 31 170 000
Beg og Tjære	- 376 400	- 226 142 000
Træmasse	- 20 133 900	- 49 625 000

Til belgiske Havne ankom i 1894 7 274 Skibe dr. 6 515 000 Ton og i 1895 7 252 dr. 6 859 000 Ton.

Indhold: **Antigua (Læserne)** S. 85. — **Breslau** S. 70. — **Brüssel** S. 99 og 115. — **Düsseldorf** S. 72. — **Gibraltar** S. 112. — **Hamburg** S. 101. — **Königsberg** S. 75. — **Livorno** S. 83. — **Lübeck** S. 86. — **Malta** S. 93. — **Riga** S. 108. — **Rom** S. 98. — **Stettin** S. 103. — **St. Helena** S. 69. — **Tunis** S. 99. — **Israpporter:** **Havre** S. 95. — **Bilbao** S. 97. —

Beretninger om Handel og Skibsfart.

Uddrag af Aarsberetninger fra de forenede Rigers Konsuler
for 1895 m. M.,

No. 5.

udgivet ved Departementet for det Indre.

1896.

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

Leith.

Skibsfarten i 1895.

Norske Fartøier.	Med Ladning.				I Ballast.				Tilsammen.		Bruttofragter.	
	Seilskibe.		Dampskibe.		Seilskibe.		Dampskibe.		Ant. Tons.		Seilskibe. £	Dampskibe. £
	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.				
I. Ankomne.												
Fra Norge til Hovedstationen	54	9 622	34	10 501	4	783	6	4 326	98	25 232	3 787	4 137
- Norge til Vicekonsulstationerne	264	45 950	191	76 320	70	8 330	43	13 570	568	144 170	17 58	24 782
- andre Lande til Hovedstationen	41	12 756	23	7 278	1	1 268	8	4 203	73	25 505	13 236	5 727
- andre Lande til Vicekonsulstationerne	274	128 177	153	53 897	268	61 744	277	112 479	972	356 297	142 929	25 593
Tilsammen	633	196 505	401	147 996	343	72 125	334	134 578	1711	551 204	177 532	60 239
II. Afgaaede.												
Norge fra Hovedstationen	33	8 587	5	1 388	3	1 577	5	1 247	46	12 799	2 595	440
- Norge fra Vicekonsulstationerne	452	97 530	266	106 342	37	10 969	10	2 392	765	217 233	32 869	45 879
- andre Lande fra Hovedstationen	29	8 571	40	18 251	35	6 009	22	5 916	126	38 747	5 342	5 902
- andre Lande fra Vicekonsulstationerne	203	68 031	269	109 677	183	71 869	120	40 124	775	289 701	41 884	50 561
Tilsammen	717	182 719	580	235 658	258	90 424	157	49 679	1712	558 480	82 690	102 782

Af svenske Fartøier ankom 579 drægtig 226 606 Tons, hvoraf Dampskibe 293 drægtig 154 699.

Aarsberetning dateret 26de Marts 1896.

Følgende Zifre udviser Omfanget af den norske Skibsfart paa Scotland og tilliggende Øer i Aaret 1895, sammenholdt med Aaret 1894.

	1894.		1895.		Forøgelse.		Formindsk.	
	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.
Ankomne Fartøier:								
Med Ladning . . .	1 061	353 019	1 034	344 501	—	—	27	8 518
I Ballast . . .	560	165 857	677	206 703	117	40 846	—	—
Tilsammen	1 621	518 876	1 711	551 204	90	32 328	—	—
Afgaaede Fartøier:								
Med Ladning . . .	1 035	325 261	1 297	418 377	262	93 116	—	—
I Ballast . . .	613	210 330	415	140 103	—	—	198	70 227
Tilsammen	1 648	535 591	1 712	558 480	64	22 889	—	—
Skibsfartens hele								
Omfang . . .	3 269	1 054 467	3 423	1 109 684	154	55 217	—	—
Bruttoiragter:								
Med ank. Fartøier	£ 259 447		£ 237 771		—		£ 21 676	
- afg. Do.	£ 146 722		£ 185 472		£ 35 954		—	
Tilsammen	£ 406 169		£ 423 243		£ 17 074		—	

Den norske Skibsfarts hele Omfang paa dette Distrikt er i 1895 forøget i Antal med 154 Fartøier samt i Drægtighed med 55 217 Tons.

Den væsentligste Forøgelse i de ankomne Fartøiers Tonnage falder paa Boness med ca. 11 000 Tons, Burntisland 10 000 Tons, Glasgow 20 000 Tons, Dysart 5 000 Tons.

medens følgende Havne viser en Nedgang:

Ardrossan ca. 4 000 Tons, Ayr 2 500 Tons, Charlestown 2 500 Tons, Grenock 12 000 Tons, Stornoway 2 000 Tons.

Det maa i denne Forbindelse bemærkes, at den store Kulstrik i 1894 havde en betydelig Indflydelse paa de forenede Rigers Skibsfart og danner nævnte Aar saaledes ikke noget paalideligt Grundlag for Sammenligning i heromhandlede Henseende.

Inden Distriktet indkøbtes for norsk Regning:

3 Dampskibe, drægtige	2 487 Tons,	Kjøbesum	£ 30 000
4 Seilskibe	4 149 „	—	£ 6 450

Under 4de October paalagde Board of Trade Dampskibet „Færder“ af Christiania, Skipper Stoltenberg, efter endt Lastning i Burntisland at udlosse endel af den indtagne Last, førend Dampskibet tillodes at afgaa.

Den norske Skibsfart var i 1895 fordelt paa Distriktets Havne saaledes:

	Ant.	Tons.	Heraf Dampskibe	
			Ant.	Tons.
Leith	171	50 737	71	26 308
Aberdeen	69	24 693	37	11 571
Alloa	94	20 363	18	5 312
Arbroath	3	767	1	309
Ardrossan	27	12 987	—	—
Ayr	22	10 577	3	1 092
Boness	209	53 004	75	27 191
Burntisland	96	33 770	58	25 631
Charlestown	41	5 038	3	767
Dunbar	—	—	—	—
Dundee	48	15 686	21	7 227
Dysart	109	11 325	3	498
Fraserburg	38	9 278	32	8 635
Glasgow	143	76 429	99	49 430
Grangemouth	287	109 203	146	65 157
Granton	39	13 061	15	6 690
Greenock	43	36 845	6	5 938
Kirkwall	3	415	—	—
Lerwick	36	7 203	34	6 894
Macduff	3	372	—	—
Methil	88	22 798	31	10 857
Montrose	22	8 616	13	5 236
Peterhead	42	8 333	28	6 213
Port Glasgow	4	3 542	1	1 799
St. Davids	18	3 202	3	1 004
Stornoway	26	6 105	25	5 962
Troon	10	3 636	3	944
Wick	20	3 219	9	1 909

Tilsammen 1 711 551 204 735 282 574

I de fem sidstforløbne Aar ankom til Distriktet af norske Fartøier:

1891 1 667, dr. 544 807 T., 1892 1 759, dr. 571 782, 1893 1 598, dr. 555 343, 1894 1 621, dr. 518 876, 1895 1 711, dr. 551 204.

og Totalbeløbet af optjente Bruttofragter udgjorde for norske Skibe:

1891 £ 524 212, 1892 479 057, 1893 423 052, 1894 406 169, 1895 £ 423 243.

Til den norske Sømandskirke i Leith indkom som frivillige Gaver fra norske Skibsførere i: 1895 £ 17—17—7, 1894 £ 16—17—4, 1893 12—13—11.

Til Utricæ Eleonoræ Kirke i London opkrævedes af svenske Fartøier i: 1895 £ 53—14—2, 1894 £ 53—15—9, 1893 £ 37—19—9.

Af Sømandsanvisninger hjemsendtes i 1895: for norske Sømænd £ 11—0—0.

Antallet af Skibbrudne, syge og nødlidende Sømænd og andre Personer, der modtog Understøttelse af Consulatet udgjorde: 205 norske, 39 svenske og 4 Udlændinge. Tilsammen 248.

Antallet af Paa- og Afmønstringer var: paa norske Fartøier 401 paamønstrede, 660 afmønstrede.

Fra norske Fartøier rømte 31 Mand.

Antallet af Expeditioner afsendte fra Consulatet udgjorde: Til Indredepartementet 227, Udenrigsdepartementet 27, Kommers Kollegium 53, Viceconsuler, andre Myndigheder og Private 2 038. Tilsammen 2 345.

Mod i 1894 2 507, i 1893 2 337.

Antallet af modtagne Expeditioner beløb sig til: 1895 1 427, 1894 1 366, 1893 1 340

Inden Districtet ilandbragtes Besætninger fra 15 forliste norske Fartøier og 2 forliste svenske.

De af norske og svenske Fartøier erlagte Consulatagifter udgjorde:

	Norske.		Svenske.		Til- ammen.	
Leith	£	161—15—1	£	30—15—8	£	192—10—9
Aberdeen	-	79—5—4	-	27—0—6	-	106—5—10
Alloa	-	70—10—6	-	68—12—7	-	139—3—1
Arbroath	-	2—13—7	-	0—18—0	-	3—11—7
Ardrossan	-	52—0—8	-	5—16—7	-	57—17—3
Ayr	-	36—19—7	-	15—10—0	-	52—9—7
Boness	-	184—0—2	-	62—7—2	-	246—7—4
Burntisland	-	112—0—9	-	90—13—7	-	202—14—4
Charlestown	-	17—12—4	-	14—4—11	-	31—17—3
Dunbar	-	—	-	—	-	—
Dundee	-	43—6—11	-	8—9—1	-	51—16—0
Dysart	-	39—3—6	-	3—6—10	-	42—10—4
Fraserburgh	-	31—5—6	-	16—6—1	-	47—11—7
Glasgow	-	262—8—10	-	56—13—9	-	319—2—7
Grangemouth	-	272—5—4	-	93—0—11	-	365—6—3
Granton	-	41—3—10	-	60—13—11	-	101—17—9
Greenock	-	146—18—11	-	7—7—7	-	154—6—6
Kirkwall	-	1—9—0	-	—	-	1—9—0
Lerwick	-	23—7—0	-	7—0—9	-	30—7—9
Macduff	-	0—17—3	-	—	-	0—17—3
Methil	-	78—9—1	-	34—10—2	-	112—19—3
Montrose	-	20—12—3	-	5—6—8	-	25—18—11
Peterhead	-	23—3—4	-	27—11—1	-	50—14—5
Port Glasgow	-	6—1—10	-	—	-	6—1—10
St. Davids	-	11—4—1	-	1—1—3	-	12—5—4
Stornoway	-	21—16—10	-	3—18—0	-	25—14—10
Troon	-	13—12—8	-	1—8—7	-	15—1—3
Wick	-	10—9—3	-	2—1—6	-	12—10—9
Tilsammen	£	1 764—13—5	£	644—15—2	£	2 409—8—7

	Norske.	Svenske.	Tilsammen.
hv. tilf. Consulskassen	£ 963—4—3	£ 337—15—5	& 1 300—19—8
ind i 1894	- 937—15—3	- 300—2—9	- 1 237—18—0
” - 1893	- 950—3—7	- 312—1—4	- 1 262—4—11
” - 1892	- 1 002—17—5	- 360—8—1	- 1 363—5—6

Expeditionsafgifter erlagdes: For norske Anliggender £ 19—17—10, svenske 3—3—6. Tilsammen £ 23—1—4.

Følgende Tabel udviser Kvantiteten og Værdien af nedenstaaende fra Norge til Scotland indførte Vareartikler under Aaret 1895.

Trælast:

Huggen Last	52 792	Loads, Værdi £	55 904
Saget —	54 344	— — -	87 295
Stav	18 139	— — -	44 368

tilsammen 125 275 Loads, Værdi £ 187 567

mod i 1894 124 778 Loads, Værdi £ 200 235, i 1893 103 295 Loads, Værdi £ 157 652, i 1892 138 948 Loads, Værdi £ 193 892.

Papir og Træmasse:

Trykpapir	2 cwts., Værdi £	10
Utrykt Papir	103 490 — — -	94 492
Millboard	896 — — -	266

tilsammen 104 388 — — - 94 768

mod i 1894 83 703 cwts., Værdi £ 66 215, i 1893 85 547 cwts., Værdi £ 68 829, i 1892 44 292 cwts., Værdi £ 32 828.

Materiale for Papirfabrikation:

Træmasse	20 089 Tons Værdi £	114 198
Andet Materiale	39 — — -	297

tilsammen 20 128 Tons Værdi £ 114 495

mod i 1894 20 969 Tons, Værdi £ 110 181, i 1893 21 458 Tons, Værdi £ 119 382, i 1892 23 459 Tons, Værdi £ 90 068.

Jernvarer:

Malm	595 Tons, Værdi £	750
Gammelt Jern	290 — — -	485
Forarbejdede Jernvarer	416 — — -	7 624

tilsammen 1 301 Tons, Værdi £ 8 859

mod i 1894 341 Tons, Værdi £ 6 270, i 1893 567 Tons, Værdi £ 5 257, i 1892 215 Tons, Værdi £ 3 787.

Forskjellige Artikler.

Is	23 414 Tons,	Værdi £ 14 048
Faar og Lam	14 582 Stykker	— - 16 769
Cond. Melk	1 558 cwts.	— - 2 889
Margarin	3 958 —	— - 9 847
Fyrstikker	•	— - 224
Sten	3 646 Tons	— - 7 470
Olje, Tran etc.	2 779 —	— - 44 136

 tilsammen £ 95 383

Totalværdien af de nævnte indførte Artikler udgjorde altsaa for Norge £ 501 072.

Af Landbrugsprodukter indførtes fra alle Lande til Scotland:

1895.				1894.			
Smør	255 873 cwts.	£ 1 315 900		244 071 cwts.	£ 1 313 777		
Margarin	121 035 —	- 365 943		135 077 —	- 417 859		
Ost	210 390 —	- 451 695		215 066 —	- 505 372		
Æg	1 339 751 St. Hundr.	- 484 478		966 590 St. Hundr.	- 343 934		
Heste	6 687 Stykker	- 174 831		6 434 Stykker	- 204 359		
Kvæg	50 000 —	- 813 276		54 930 —	- 915 597		
Faar	108 869 —	- 161 564		54 718 —	- 78 064		
Mos Liter	18 934 Tons	- 20 134		21 848 —	- 28 757		

 Tilsammen £ 3 787 821

 £ 3 806 719

1893.				1892.			
Smør	174 074 cwts.	£ 953 897		184 407 cwts.	£ 1 036 630		
Margarin	158 893 —	- 506 272		151 719 —	- 471 947		
Ost	219 360 —	- 492 730		237 170 —	- 497 684		
Æg	861 657 St. Hundr.	- 301 083		854 950 St. Hundr.	- 299 507		
Heste	2 186 Stykker	- 102 489		3 346 Stykker	- 88 840		
Kvæg	47 191 —	- 818 735		89 149 —	- 1 426 207		
Faar	6 807 —	- 8 773		105 —	- 183		
Mos Liter	13 748 —	- 17 161		15 397 Tons	- 19 424		

 Tilsammen £ 3 201 102

 £ 3 840 422

Frugtmarkedet. De samme Bemærkninger med Hensyn til Fragternes Stilling og Udsigter for Fremtiden, som Aaret 1894 gav Anledning til, kan gjentages for 1895's Vedkommende. Noget Opsving har ikke vist sig og har i det Store og Hele taget, saavel Damp- som Seilskibe, seilet med liden eller ingen Fortjeneste, delvis vel endog med Tab. De store Dampskibe, der fornemlig fra Clyden er employeret i Fart paa Østasien, opnaaede vistnok betydelig høiere Udfragter end i de to foregaaende Aar, men var dette kun en Virkning af, at Hjemfragterne var sunket ned til et saadant Lavmaal paa Grund af den ledige Tonnage, som under Krigen mellem Japan og China fandtes i Markedet, at Rederne maatte afslaa Beskjæftigelse paa nævnte Farvande uden mod høiere Udfragter. Totalresultatet turde saaledes neppe stille sig bedre end tidligere.

Fragterne paa de forskjellige Farvande kan noteres omtrent saaledes:

Til Firth of Forth Trælastfragter: Risør (Battens) 15 sh.—15 sh. 6 d, Arendal (do.) 12 sh. 6 d, Risør (Ved) 17 sh. 6 d, Skien (Battens) 14 sh.—16 sh., Namsos (do.) 20 sh.—21 sh., Kragerø (do.) 15 sh.—16 sh., Grimstad (Ved) 18 sh., Skien (do.) 14 sh. 6 d, Fredrikstad (do.) 15 sh. 6 d., Mesen (Battens) 40 sh., Cronstadt (do.) 16 sh.—19 sh., Christinestad (do.) 23 sh., Kotka (do.) 22 sh. 6 d, Hudiksvall (do.) 22 sh. 6 d, Archangel (do.) 42 sh. 6 d, Sundsvall (do.) 22 sh. 6 d—23 sh. 6 d, Söderhamn (do.) 22 sh.—22 sh. 6 d, Hernösand (do.) 22 sh. 6 d—23 sh., Riga (Props) 20 sh., Refsø (Battens) 24 sh., Åbo (do.) 24 sh.

Isfragter 5 sh. 6 d—6 sh. 6 d.

Til Clyden Trælastfragter: Rangoon (Teak) 45 sh., Jamaica (Logwood) 26 sh.—28 sh, Bangkok (Teak) 41 sh. 3 d—62 sh. 6 d, Sapelo (Planker) 86 sh., 3 d, Moulmein (Teak) 40 sh.—42 sh. 6 d, Demerara (Greenheart) 1 sh., Mobile (Planker) 90 sh., Pensacola (do.) 87 sh. 6 d, Darien (do.) 83 sh. 9 d—86 sh. 3 d, Quebec (Tømmer) 16 sh.—16 sh. 6 d.

Fra Firth of Forth Kulfragter: Helsingør 4 sh.—4 sh. 9 d, Christiania 4 sh.—6 sh., Genua 5 sh.—5 sh. 6 d, Moss 4 sh.—4 sh. 6 d, Christiansand 4 sh., Gefle 4 sh., Rio Grande 27 sh., nordlige Norge 5 sh., Fredrikstad 4 sh.—4 sh. 6 d, Tuborg 4 sh. 6 d—5 sh. 6 d, Apenrade 5 sh., Neapel 6 sh., Fredrikshavn 5 sh., Cronstadt 4 sh. 6 d, Demerara 8 sh. 6 d.—7 sh. 6 d, Fiume 6 sh. 6 d, Søderköping 4 sh. 6 d, La Plata 9 sh. 6 d, Stockholm 4 sh., Ystad 4 sh., Trelleborg 4 sh., Cimbrishamn 4 sh., 6 d, Åhus 5 sh., Gøteborg 4 sh.

Is. Indførselen fra Norge til Scotland udgjorde i 1895: til Leith 4 578 Tons, til Aberdeen 3 686, Dundee 1 398, Glasgow 12 969, Montrose 452, Peterhead 61, Lerwick 270. Tilsammen 23 414 Tons
mod i 1894 26 019, i 1893 24 797 Tons.

Priserne cif. var de samme som foregaaende Aar, nemlig: Januar—Marts 7 sh. 3 d, April—Mai 8 sh. 3 d, Juni—December 9 sh. 3 d. pr. Ton.

I Glasgow var Priserne circa 1 sh. pr. Ton højere.

Det angives, at der i Scotland i 1895 indhøstedes 4 a 5 000 Tons naturlig Is og at der af kunstig Is fabrikeredes: i Aberdeen omtrent 15 000 Tons, i Glasgow omtr. 3 200 og i Leith omtr. 2 500 Tons.

Sten. Ifølge Meddelelse fra Vicekonsulen i Aberdeen tiltog Indførselen atter i 1895. Nedenstaaende Tabel viser Forskjellen i et Tidsrum af 4 Aar:

September 1891 til September 92 7 680 Tons, September 1892 til September 93 13 700 Tons, September 1893 til September 94 8 224 Tons, September 1894 til September 95 11 110 Tons.

Der er altid Marked for god Sten af de forskjellige Varieteter, som rød, graa og blaa, men der forlanges strengt, at Stenen skal være feilfri og af samme Kvalitet helt igjennem.

Der er nu regelmæssig Dampskibsforbindelse mellem Christiania, nærliggende Havne og Aberdeen, idet Dampskibsselskabet „Færder“ har aabnet saadan Route og vil dette vistnok bidrage til en Forøgelse af Importen, da en væsentlig Hindring tidligere har været, at mindre Bestillinger ikke har kunnet udføres af Mangel paa Skibsanledning.

Faar. Der ankom fra Norge i 1895 til Leith 6 Dampskibsladninger Faar og Lam, tilsammen 14 582 Stykker, hvoraf 3 200 med et engelsk Dampskib, de øvrige 5 Ladninger med norske.

I 1894 indførtes 7 907 Stykker, i 1893 indførtes 6 807 Stykker og har altsaa Importen i det forløbne Aar næsten fordoblet sig mod næstforegaaende Aars. Priserne varierede fra 18 sh. 6 d—27 sh. 6 d for Faar, 11 sh. 3 d—13 sh. for Lam. Alt efter Vægt og Størrelse.

Medens Faareimporten i tidligere Aar har været udelukkende samlet paa én Haand, begyndte i 1895 et andet herværende Firma at concurrere, og har man Grund til at antage, at der forberedes yderligere Concurrence i 1896.

Indførselen foregik fra 8de October til 5te November.

Smør. Priserne for dansk Smør pr. 112 $\mathfrak{H}$ engelsk = $10\frac{1}{2}$ $\mathfrak{H}$ dansk stillede sig i 1895 saaledes:

Januar.					Februar.			
2den	7de	14de	21de	28de	4de	11te	19de	26de
110/	118/	124/	nom.	96/	104/	114/	112/	100/
Marts.					April.			
5te	12te	19de	25de	1ste	8de	16de	22de	29de
98/	98/	98/	98/	94/	94/	94/	93/	90/
Mai.					Juni.			
6te	13de	20de	27de	3die	10de	17de	24de	
90/	92/	91/	90/	86/	83/	84/	87/	
Juli.					August.			
2den	8de	15de	22de	29de	5te	12te	19de	26de
92/	97/6	100/	99/	99/6	99/	99/	101/6	107/
September.					October.			
2den	9de	17de	22de	30te	7de	14de	21de	28de
110/	112/	111/6	112/	112/	114/6	120/	133/	142/
November.					December.			
4de	11te	18de	25de	2den	9de	16de	23de	30te
nom.	nom.	110/	110/	110/	112/	112/	112/	113/

Under 21de Januar samt 4de og 11te November er Priserne noterede som nominelle, idet Prisforlangenderne fra Danmark var saa høje, at saagodtsom ingen Salg hersteds fandt Sted.

Af norsk Smør indførtes, saavidt man har kunnet erfare, intet, af svensk derimod leilighedsvis mindre Partier med de regulære Dampskibe fra Gøteborg til Granton. Priserne opgives nogenlunde lige de danske.

Skibsbyggeri i Scotland. Ved de forskjellige Skibsbyggerier byggedes:

	1895.				1894.			
	Seilskibe.		Dampskibe.		Tilsammen.		Tons.	
	Antal.	Tons.	Antal.	Tons.	Antal.	Tons.		
Clyden	95	37 954	225	322 198	320	360 152	340	885
Firth of Forth	8	2 272	19	10 902	27	13 174	15	362
Tay	0	0	9	8 222	9	8 222	8	991
Dee	2	500	11	4 238	13	4 738	6	929
Tilsammen	105	40 726	264	345 560	369	386 286	372	167

Det maa imidlertid bemærkes, at nævnte Overskud fremkommer ved den stærkt forøgede Bygning af Krigsskibe i 1895, medens der for Koffardflaaden er bygget adskillig mindre Tonnage. Maskinarbejdernes langvarige Strike paa Clyden har selvfølgelig meget formindsket Totalsummen af den i 1895 i Scotland byggede Tonnage, idet Skibsredere under de urolige Arbejdsforholde paa Clyden ikke har turdet risikere at give Bestillinger til Bygning inden bestemt Tid, men har henvendt sig til Continentet, fornemlig Tyskland, hvor Striker sjeldnere forekommer og Udsigterne for rettidig Leverance derfor er saa meget sikrere.

Mineralske Oljer og Parafin. 1895 har været et Omskiftningsaars for denne vigtige scotske Industri, men det sluttede med bedre Udsigter, i det Hele taget, end Tilfældet har været for mange Aar. Oljeindustriens vigtigste salgbare Producter er Lysolje, Smurnings- og Gasolje, Nafta, fast Parafin (i Form af „scale“ og Vox) og Ammonia Sulphat. Ved Begyndelsen af 1895 var Priserne for de fleste af disse Artikler yderlig lave, for nogles Vedkommende absolut tabbringende. Den Overenskomst, der for nogle Aar siden existerede med amerikanske Producenter, var ophævet, og mellem de scotske Producenter var Concurrencen yderst skarp med deraf følgende Neddriven af Priser. Lysolje opnaaede kun den lave Pris af $4\frac{3}{4}$ d pr. Gallon, medens fast Parafin rangerede mellem $1\frac{7}{8}$ til $2\frac{1}{2}$ d pr. Gallon. Smurningsolje stod lavt, men havde taget sig op lidt; Ammonia Sulphat, som i 1893 og 1894 obtinerede gode Priser, ja i Virkeligheden hovedsagelig holdt Oljefabricationen oppe, var i stadig Nedgang med Priser £ 3 til £ 4 pr. Ton lavere end omtrent et Aar tidligere opnaaedes. For Nafta var Priserne nogenlunde, men ogsaa faldende.

Lysolje er imidlertid Hovedproductet inden denne Industrigren og Priserne derfor bliver saaledes afgjørende for, om Bedriften lønner sig eller ikke. Omkring Marts Maaned begyndte der at indløbe Meddelelser om, at Beholdningerne af amerikansk Petroleum var meget smaa. Strax efter telegraferedes daglig fra America om stærk Stigning og i Løbet af April samledes de scotske Producenter til Møde i Glasgow og fandt, at det kunde forhøje Prisen paa scotsk Olje til $5\frac{3}{4}$ d pr. Gallon, hvilket blev gjort. Det bør bemærkes, at en Forhøielse af 1 d pr. Gallon er meget betydelig, naar det gjælder en saa stor Vareartikel. Kunde den forøgede Pris holdes, var Stillingen dermed reddet. Men Priserne vedblev fremdeles at stige i America og kun fire Dage efter ovennævnte Prisforhøielse fandt Sted, samledes de scotske Fabricanter igjen og saa sig istand til at lægge yderligere 2 d pr. Gallon paa Prisen, altsaa en samlet og hidtil uhørt Forøgelse af 3 d pr. Gallon paa mindre end en Uge. Prisen var nu $7\frac{3}{4}$ pr. Gallon. En Reaction indtraadte imidlertid snart paa det amerikanske Marked og saa man sig i Mai nødsaget til at nedsætte Prisen med 1 d for scotsk Olje, altsaa til $6\frac{3}{4}$ pr. Gallon, hvilken Kvotering senere har holdt sig. Forudsat at denne Pris vedvarende kan holdes, er Forbedringen

stor fra foregaaende Aar og den scotske Oljeindustri er dermed udenfor al Fare. Virkningen af Prisstigningen vil dog hovedsagelig vise sig i 1896, idet scotske Producenter havde afsluttet Contracter til de lavere Priser for Leverance fremover og saaledes ikke strax fik nyde Fordelen af Prisforhøielsen.

Rujern. Det forløbne Aar har været et Mærkeaar i Rujernhandelens Historie. Fra Begyndelsen af Januar indtil Midten af April var Markedet ganske stagnerende og Prisen for Scottish Warrants fluctuerede kun mellem 41 sh. $\frac{1}{2}$ d og 42 sh. 3 d. Ved nævnte Tid begyndte imidlertid de extraordinære Speculationer i Mineactier, Stigning i Kobberpriserne samt enorm Prisstigning for al Slags Rujern i de forenede Stater. Dette tilsammen foraarsagede en voldsom Speculation paa det scotske Marked, der naaede Climax den 9de September, da Scottish Warrants solgtes til 49 sh. 1 d og Cumberland Hematite 51 sh. 6 d contant. Siden den Tid har Priserne, paa et Par mindre Stigninger nær, stadig gaaet nedover og, skjønt Faldet maaske for nogen Del kunde forklares af andre Grunde, følger det dog hovedsagelig alene som en naturlig Reaction efter en speculativ Stigning, der foraarsagede en stor Forøgelse af Productionen uden at den tilsvarende Consumptionsevne var forhaanden.

Angaaende Udsigterne for indeværende Aar saa er disse ikke meget lovende. For nærværende er Productionen absolut meget større end Consumptionen og da Kulmarkedet, med hvilket Rujernhandelen hænger saa nøie sammen, er saa yderlig trykket, er der liden Udsigt til, at selv yderligere Prisfald for Rujern vil indskrænke Productionen af denne Vare i nogen væsentlig Grad.

Ifølge Opgave, offentliggjort af The Scotch Pig Iron Trade Association var i:

	1895.		1894.		Forøgelse.
Productionen	1 096 912	Tons	655 614	Tons	441 298 Tons
Forbruget	661 091	—	420 476	—	240 615 —
Exporten:					
Til Udlandet	115 785	—	122 690		
Langs den britiske Kyst . .	193 648	—	129 967		
Til England pr. Jernbane .	4 363	—	5 672		
Tilsammen	313 796	Tons	258 329	Tons	55 467 Tons
Beholdninger	480 624	—	358 599	—	122 025 —

Af engelsk Rujern indførtes til Scotland i:

1895.	1894.
530 000 Tons	571 000 Tons

altsaa en Formindskelse af 40 500 Tons i 1895 sammenholdt med 1894.

Fiskerierne langs de scotske Kyster gav i 1895 følgende Udbytte:

	1895.		1894.
	cwts.	Værdi i £	cwts. Værdi i £
Sild	4 075 743	918 674	4 319 523 769 938
Hyse	1 000 907	409 572	812 390 372 162
Torsk	459 045	167 094	447 144 161 565
Flyndre	79 782	77 356	81 262 67 831
Lange	164 043	42 613	168 612 50 910

	1895.		1894.	
	cwts.	Værdi i £	cwts.	Værdi i £
Soles	19 351	37 653	17 885	30 593
Helleflyndre	28 951	32 175	31 468	31 426
Hvitting	43 494	18 639	41 524	20 108
Andre Slags	232 737	59 652	249 150	60 651
Skjelfisk		66 210		69 632
Totalværdi	£ 1 829 638		£ 1 634 816	

medens der saaledes af Sild blev fisket 243 780 cwts. mindre end i 1894, var Værdien af det opfiskede Kvantum i 1895 £ 148 736 høiere end i det foregaaende Aar.

Kul. Der skibedes fra Scotland i:

	1895.		1894.	
Til Udlandet	4 700 860 Tons		3 359 938 Tons	
- England og Irland	2 779 080 —		1 981 045 —	
Tilsammen		7 479 940 Tons	5 340 983 Tons	
Altsaa Forøgelse i 1895			2 138 957 —	
hvoraf til Norge	357 998 —		253 368 —	
„ - Sverige	427 442 —		282 425 —	
Tilsammen		785 440 Tons	535 793 Tons	
Forøgelse i 1895			249 647 —	

Priserne stillede sig saaledes:

	1895.		1894.	
Stenkul	7 sh. 6 d	8 sh. 3 d	pr. Ton f. o. b. i Glasgow	
Ell	6 sh. 9 d	7 sh. 6 d	—	—
Splint	6 sh. 9 d	7 sh. 6 d	—	—
Main	5 sh. 10 d	6 sh. 6 d	—	—

Den engelske Strike i 1893 havde tilfølge, at de scotske Kul for en stor Del skibedes til England, medens de continentale Lande, der tidligere var de største Forbrugere, dækkede sine Behov med tyske og andre Kul og har tildels fortsat dermed siden. Den scotske Strike i 1894 tilføjede Exporten en yderligere Skade og Arbeidet i 1895 for Kulbedriftens Vedkommende er gaaet ud paa at gjenerobre tabt Terrain, hvilket har ledet til en yderst skarp Concurrency mellem scotske og engelske Kuleiere.

Sætter man 1893 og 1894 — de to Strikeaar — ud af Betragtning og sammenligner 1895 med 1892, viser den scotske Kulexport en Tilbagegang af 200 000 Tons. Længere end til at gjenvinde dette Tab turde Arbeidet i 1896 ikke række.

Leith. I Dokkerne var Trafiken i det forløbne Aar, især den sidste Halvdel, ganske livlig. Havne- og Dokindtægter steg med 203 £ 19 sh. 7 d sammenholdt med 1894.

Af Korn indførtes 4 607 Tons mere end i 1894, medens Importen af Melvarer igjen sank med 3 329 Tons, en Nedgang, der forklares ved at herværende Møller bedre og bedre kan optage Concurrencen med udenlandske. Af Sukker og Trælast indførtes betydeligt mere end i 1894, medens der er en Tilbagegang for Esparto, Guano og Gjødningsstoffer. Priserne har gjennengaaende for de fleste Artikler været meget lave og Concurrencen stærk, men ikke desto mindre maa det forløbne Aar siges at have givet et godt Udbytte, naar Hensyn tages til alle Brancher.

De vigtigste Indførselsartikler var:

	1895	1894
Korn Tons	341 526	336 919
Melvarer —	51 330	54 659
Sukker —	105 530	100 805
Esparto —	6 795	9 292
Guano og andre Gjødningsstoffer —	38 050	44 255
Trælast —	95 672	91 481

Hovedartikler for Export var:

	1895	1894
Røjern Tons	38 805	36 316
Oljer —	41 889	35 951
Øl —	74 672	69 492
Ammonia Sulphate —	29 038	27 802
Kul —	476 231	351 497

Som det fremgaar af ovenstaaende Tal er Exporten i 1895 for samtlige Hovedartiklers Vedkommende forøget.

Fragter har stillet sig temmelig lig foregaaende Aars, dog var Tendensen hellere nedad- end opadgaaende. Efter at Farten paa Østersøen aabnedes i Midten af Marts, var Kulfragterne: Til Kjøbenhavn 4 sh. 4 sh. 6 d pr. Ton, Swinemünde 3 sh. 10½ d, Kiel 4 sh.—4 sh. 6 d. I April betaltes til Swinemünde 4 sh. 1½ d, Kiel 4 sh. 4½ d, Fairwater 3 sh. 10½ d. I Mai og til Enden af Juni vedblev Fragterne at være lave, men efter denne Tid var der lidt Stigning, dog af kort Varighed. I August faldt Fragterne fra 4 sh. 8 d Swinemünde til 4 sh. 5 d og lignende Nedgang for øvrige Fragter. I September betaltes 4 sh. 3 d Swinemünde og tilsvarende andre Havne. I November og December var Kulfragterne til Østersøen omtrent som ved Aarets Begyndelse.

Fragter for Tømmer fra Cronstadt og Riga hertil var fra 18 sh. til 21 sh. og for Planker fra Archangel 35 sh.—37 sh. 6 d.

Alløa. Importen af Pitprops i 1895 oversteg betydelig 1894's og var fuldt paa Høiden med nærmest foregaaende Aars. Medens Antallet af Skibe, der besøgte Havnen, kun var 11 mere end i 1894, steg Skibenes Størrelse betydeligt, idet Dampskibe saaledes bragte Ladninger paa 4—450 og en paa 540 Standards Pitprops. Som tidligere bestod Hovedindførselen af fulde Ladninger Pitprops, hvorved er at bemærke en stærk Tilvæxt i Antallet af Ladninger fra Finland og de øvre Østersøhavne. Leverance til Minerne foregik uafbrudt i Aarets Løb og indtraf ingen Strike saaledes som i 1894. Behold-

ningerne af Pitprops, oplagte her, er imidlertid usædvanlig store og er der ingen Udsigt til Bedring i Priserne. I North Alloa var Tømmerhandelen temmelig livlig og adskillige Skibe ankom med Logwood, hvorefter Indførselen dertil er i stigende.

I South Alloa's Havneanlæg har ingen Forbedring fundet Sted, hvorefter The North British Railway Co. i North Alloa anlagde et nyt Dockindløb, saa større Skibe nu kan komme ind i Dokken. Vandstanden er nu ved Springflod ca. 20 Fod ved Dokportene.

Kulexporten har været meget flau uden nogen Udsigt til Bedring.

Boness. Sammenholdt med tidligere Aar viser 1895 en betydelig Forøgelse af Tonnage saavel for norske som svenske Skibe i Fart paa denne Havn. Denne Forøgelse af Tonnage beløber sig til ca. 12 Procent, sammenlignet med det bedste af de foregaaende Aar. En betydelig Bedring, saavel hvad Størrelse som Klasse angaar, kan ogsaa noteres for de forenede Rigers Skibe, der i det forløbne Aar ankom hertil.

Kulexporten var i:

	1895	1894	1893
Tons	456 854	315 719	501 024

af hvilke Tal det er indlysende, hvilke ulykkebringende Følger Kulstriken i 1894 har havt. Den større Export i det forløbne Aar, sammenlignet med 1894, har kun kunnet opnaaes ved en yderligere Nedsættelse af Priser, og Bedringen har saaledes udelukkende været i Kjøbernes Favør. Det er al Udsigt til, at det samme Forhold vil vedvare i 1896, og Contracter afsluttes nu med Kjøbere i Østersøhavnene til lavere cif Priser end adskillige foregaaende Aars! Dette er kun muligt ved en Combination af billige Kul og lave Fragter, og sidstnævnte baseres paa Noteringer, der absolut iugen Profit levner for Skibsrederne. Det er derfor sandsynligt, at nuværende Sælgere vil finde, at de har forregnet sig, naar Skibningssæsonen begynder og Tonnage skal sikres.

Imidlertid er, som sagt, Markedets Chancer udelukkende i Kjøbernes Favør.

Kul og Pitprops er som de største Handelsartikler her paa Stedet nøje afhængige af hinanden. Hvad der afficerer Kulexporten føles strax i Pitwoodforretningen og omvendt, baade hvad Handelens Omfang som Priser angaar. Af Tømmer indtørtes til Boness:

	Hugget.	Saget.	Tilsammen.
i 1895 . . .	92 606 Loads	5 579 Loads	98 185
- 1894 . . .	81 777 —	4 884 —	86 661
- 1893 . . .	76 189 —	6 597 —	82 756

I Begyndelsen af 1894 gjorde Importørerne deres vanlige Contracter for Aarsbehovet og Skibningerne foregik til rette Tid, uanseet Kulstriken. Af denne Grund ophobedes enorme Beholdninger og Resultatet blev, at ved Begyndelsen af 1895 var Forsyningerne endnu store og Sælgerne maatte acceptere lavere Priser i Aarets Løb for at bringe Forretninger istand.

Følgende Prisnoteringer viser Nedgangen:

	$2\frac{1}{2}''$	3"	$3\frac{1}{2}''$	4"	$4\frac{1}{2}''$	5"	$5\frac{1}{2}''$	6"
i 1895: Foraar	$\frac{1}{6}$	$2\frac{7}{12}$	3	3 6	$4\frac{1}{12}$	5	6	7
Sommer	1 3	2 6	3	3 6	4	5	6	7
i 1894: Foraar	1 10	3	3 6	4	4 6	5 6	6 6	7 6

cif pr. 100 Fod.

Boness Dok og Havn er kjøbt af The North British Railway Co., der i indeværende Aar selv vil overtage Bestyrelsen. Forandringen antages kun at ville føles som en Bedring af Forholdene og vil intet forandres i Retning af, hvad der kunde tænkes at virke hemmende paa Handelen og Skibsfarten.

Dundee. Trælast. Indførselen af Trælast hertil stiller sig i det hele ikke ugunstig sammenlignet med 1894, især naar Hensyn tages til Flauheden i alle Forretningsgrene, men hvad Importen fra de forenede Riger angaar, viser der sig for Sveriges Vedkommende en betydelig Nedgang, idet den sank til næsten Halvparten af 1894's Indførsel.

I 1894 importeredes:

fra Norge	1 052 Loads	
- Sverige	18 679 —	
		tils. 19 731 Loads

I 1895:

fra Norge	1 623 Loads	
- Sverige	9 853 —	
		tils. 11 476 —
Altsaa en samlet Nedgang i 1895	8 255 —	

Af disse Tal fremgaar altsaa, at medens der fra Norge indførtes 571 Loads mere end i 1894, gik Importen fra Sverige ned med 8 826 Loads eller næsten Halvparten af foregaaende Aars Indførsel.

Den eneste Forklaring paa denne Nedgang er den, at russiske Afskibere er bedre istand til at forsyne herværende Marked med de Kvaliteter, man hersteds har mest Behov for. Whitewood Battens fra Cronstadt finder saaledes, selv til en Pris af 5 sh. pr. Standard mere end svenske, meget lettere Afsætning hos herværende Importører, da de egner sig meget bedre for Tilvirkning af Gulvbord. Importen fra Rusland hertil tiltager saaledes aarlig til Skade for den svenske Export. Indførselen fra Rusland beløb sig i 1894 til 29 943 Loads, medens den i 1895 steg til 33 205 Loads. Den samlede Indførsel fra andre Lande var i 1895:

Tyskland	1 232 Loads
Canada	5 874 —
Forenede Stater	4 814 —
Siam	733 —

Tilsammen 12 653 Loads

Sammenholdes ovenstaaende Tal finder man, at Indførselen af Trælast fra Udlandet i 1895 alt i alt beløb sig til 57 334 Loads, mod 59 477 i 1894 og 55 577 i 1893. Desuden indførtes til Perth, indklareret gennem herværende Toldkammer, 7 363 Loads Tømmer, af hvilke 3 186 Loads fra Sverige og 330 fra Norge.

Med Hensyn til Priser saa var disse for Whitewood, Deals, Battens og Scantlings faste og stødige hele Aaret gennem, kun ved Slutningen af Skibningssæsonen viste der sig nogen Stigning og de, der ikke havde sikret sig tilstrækkelig Forsyning for Aaret, maatte betale lidt højere Priser. Hovedkvantumet fra Østersøen blev kjøbt paa Basis af £ 5 à £ 5 2 sh. 6 d pr.

Std., $7.6\frac{1}{2} \times 2\frac{1}{2}$ Battens fra Hernøsand og Finland og £ 5. 5 sh. à £ 5. 7 sh. 6 d pr. Std. Cronstadt Battens. Mod Slutningen af Sæsonen steg Priserne for begge Sorter med ca. 5 sh. à 7 sh. 6 d pr. Std., og vil disse Priser utvivlsomt blive forlangt for f. o. w. Afskibninger i den kommende Sæson. For Redwood var Priserne i mange Tilfælde vigende, i Særdeleshed for finere Sorter Battens og store Battens. Da der imidlertid for disse Sorter ingen Efterspørgsel er paa dette Marked, har Prisforandringen ingen Indflydelse paa Markedets Stilling. Quebec Tømmer staar fremdeles høit, og da der under Flaaheden i Skibsbyggeriet ingen Efterspørgsel har været for denne Vare, har Importen været mindre end i foregaaende Aar, hvorimod Quebec. Montreal og Michigan Deals finder et villigt Marked til gode Priser. I Pitch Pine Tømmer og Bord har store Forretninger fundet Sted. Paa Grund af Prisbillighed og de mange gode Egenskaber, denne Træsart besidder, synes Efterspørgsel og Forbrug stadig at tiltage, og der ventes store Salg for det kommende Aar. Ved Slutningen af Aaret var her store Beholdninger af al Slags Træløst, og da liden Bygning senere har fundet Sted, ventes ikke ny Tilførsel før sent i anstundende Sæson.

Fragter. Meget lidet nyt kan siges om Fragtmarkedets elendige Stilling; nogen Fremgang fra tidligere Aar har ikke kunnet mærkes og maa man ofte undres over, at Skibsredere ikke foretrækker at lægge op sine Skibe istedetfor at acceptere Rater, som paa Forhaand kan beregnes at maatte blive tabbringende. Dampskibe fylder alle Fragtmarkeder til ruinøse Rater, og Seilskibe, emploierede i Trælastfarten, har i de fleste Tilfælde ikke været istand til at opseile Balance. Fra alle Kanter høres samme Klage, og der er intet, som tyder paa, at nogen Bedring i Fragtmarkedets Stilling vil indtræde i dette Aar. Nogle faa Dampskibe fra Østersøen var heldige nok til at opnaa ganske gode Fragter for sene Ladninger i Sæsonen, og saadanne sidste Reiser rettede til en vis Grad paa Underskuddet fra tidligere.

Fragterne fra Hernøsand—Sundswall aabnedes med 22 sh. 6 d pr. Std. Deals Battens og Tonnage fra Cronstadt var obtinabel til 19 sh. 6 d à 20 sh. Fra Canada var Fragterne 20 sh. Load Tømmer og 45 sh. pr. Std. Deals. Senere i Sæsonen opnaaede nogle Dampskibe 24 sh. fra Hernøsand og Sundswall og 23 sh. à 24 sh. fra Cronstadt.

Skibsfarten. I Løbet af 1895 ankom til denne Havn 41 norske Skibe til samlet Tonnage 15 686 Tons og 7 svenske med 2 656 Tons, tilsammen fra de forenede Riger 48 Skibe med en Tonnage af 18 339 Tons. Foregaaende Aar ankom 43 norske, drægtige 15 045 Tons,

8 svenske, — 2 026 „

tilsammen 17 041 Tons,

altsaa i 1895 en Nedgang i Antal af 3 Skibe, men Forøgelse af Tonnage med 1 268 R. Tons. I April Maaned begyndte et norsk Dampskibsselskab en 14-daglig Rute mellem forskellige Havne i Christianafjorden og Dundee med Anløb her for at losse og laste paa Veien fra Aberdeen til Firth of Forth.

I Løbet af 1895 har disse Dampskibe bragt hertil:

Papir. 543 Tons tilvirket Papir og 443 Tons Træmasse, alt norsk Fabrikat: Samme Dampskibe har her indlastet forskellige Kvanta Jutefabrikat og raa Jute.

I s. I 1895 indførtes af:

7 Skibe 1 381 Tons Blokis fra Norge mod i 1894

5 — 1 135 — — — —

altsaa en Forøgelse af 246 Tons.

Oliekager. To smaa Skibe bragte tilsammen 230 Tons Linfrøkager fra Christiania, medens ingen Ladning i 1895 ankom fra Stockholm.

Flasker og Fyrstikker. 5 smaa Skibe bragte i 1895 163 T. 15. 2. 0 tomme Flasker og 42⁵/₂₀ Tons Fyrstikker fra Gøteborg, alt svensk Fabrikat. I 1894 indførtes knapt 99 Tons tomme Flasker.

Ekebark. Fra Carlshamn indførtes i 2 Skibe 128 Tons Bark i det forløbne Aar.

Jute. Trods Klage over daarlige Tider og stor Concurrence med de indiske Jutemøller, viser Indførselen af raa Jute fra Calcutta og Chitagong, at Dundee fremdeles beholder Pladsen som den ledende Fabrikby i denne Artikel, og viser Importen i 1895 en betydelig Stigning fra foregaaende Aars.

Der indførtes:

i 1895 . . . 1 470 795 Baller Jute,

i 1894 . . . 1 189 757 — —

altsaa en Forøgelse af 281 038 Baller.

Af ovennævnte 1 470 795 Baller falder paa Calcutta 1 302 849, paa Chitagong 167 946.

Til Transport af ovennævnte store Partier raa Jute fra Indien anvendtes:

fra Calcutta: 44 Dampskibe, tils. 116 962 Reg. Tons,

11 Seilskibe - 27 051 —

- Chitagong: 4 Dampskibe, - 8 337 —

5 Seilskibe, - 18 962 —

altsaa 48 Dampskibe og 16 Seilskibe med samlet Tonnage 171 312 Reg. Tons mod i 1894 32 Dampskibe og 30 Seilskibe med tils. 141 458 Reg. Tons.

Sammenholdes ovenstaaende Tal sees, at medens Antallet af Skibe i 1895 kun udgjorde 2 mere end i 1894, er Tonnagen forøget med 29 913 Reg. Tons. Ligeledes vil man bemærke den store Nedgang i Antallet af Seilskibe, og er det den almindelige Mening, at om nogle Aar vil Dampskibe udelukkende anvendes i denne Trade, da de bringer Varen billigere frem end Seilskibene og paa Grund af de hurtigere Reiser losses Juten fra Dampskibe i bedre Condition end fra Seilskibe.

Fragterne fra Indien har staaet yderst lavt hele Aaret igjennem baade for Damp- og Seiltonnage, varierende fra 27 sh. 6 d til 20 sh. pr. Ton (5 Baller). Det er indlysende, at med saa lave Fragter har kun de allerstørste Dampskibe, konstruerede og udrustede paa nyeste og mest økonomiske Maade, været istand til at opseile Balance, medens ældre og mindre Baade ikke i Længden vil kunne concurrere i dette Marked.

Priserne for Jute var i 1895 meget mere favorable end for foregaaende Aars Vedkommende, og al Slags Spekulationslyst synes nu paa det nærmeste at være udtømt; der har været en rimeligere Basis for hele Markedet. Nok en

Kronhøst har resulteret i meget lave Prisnoteringer. Markedet for ny Vare aabnedes i Marts med Salg af Prøvepartier paa Basis af £ 12 for August—September Dampskibsafladning. Senere i Sæsonen, da Meddelelser om større og tidligere Afskibninger end nogensinde før, indløb, gik Priserne saa lavt ned som til £ 10 à £ 10.10. Senere har de holdt sig mellem nævnte Limita, men store Partier er kjøbt af Dundees Forbrugere paa Basis af £ 10.10, £ 11 og £ 11.10 pr. Ton. Seneste Meddelelser fra Calcutta har atter bragt Priserne noget i Veiret, angivelig paa Grund af Udvidelse af derværende Jutefabrikation og følgelig større Efterspørgsel i Indien. Dundee er imidlertid forsynet med Raamateriale for mange Maaneder, og det vil saaledes være vanskeligt at finde Indpas for nogen Spekulation paa herværende Marked.

Den lokale Industri har i 1895 ikke været underkastet de Omvæltninger som 1894 bød paa, og derfor vil mange være taknemlige. Der har været større Støhed i alle Brancher, og har man ikke oplevet nogen af de sensationelle Begivenheder, som gjorde 1894 til et saa ulykkebringende Aar og som det vil tage Juteindustrien lang Tid at forvinde Følgerne af. Der har været faa Fallitter og ingen Falsknerier, saa Tilliden vender langsomt men sikkert tilbage.

Om det end ikke kan siges, at Forretningerne har været livlige, er det tilfredsstillende at bemærke, at flere af de Fabrikker, som i 1894 standsede Arbeidet, iaar har optaget dette igjen med temmelig gode Udsigter til Fortjeneste. Conjuncturerne for raa Jute har stillet sig betydelig fordelagtigere for Fabrikanterne end i 1894, og Forsyningerne synes overflødige for en længere Periode. Pakhusene i Byen fyldes hurtigt, idet Skib efter Skib ankommer, saa der er ingen Grund til at nære nogen Frygt i saa Henseende for den første Tid i alle Fald.

Nye Industrier udvikler sig langsomt i denne By og Distriktet, og der er lidet nyt desangaaende at meddele. En Papirfabrik er nylig anlagt i Forbindelse med tidligere Kludeforretning. Paa Linoleum har Opmærksomheden været henvendt, uden at det dog endnu har resulteret i noget Fabrik anlæg.

Flax, Hamp og Codilla. Som det vil sees af følgende Tal, overgaar Importen af Flax etc. betydelig foregaaende Aars. 103 Skibe, tilsammen 78 868 Register Tons, bragte i 1895 30 643 Tons Flax, Hamptoug & Codilla, hvilket er en Forøgelse af 17 Dampskibe, tils. 12 021 Reg. Tons og 9 162 Tons af disse Varer sammenholdt med 1894 og 10 830 Tons Raastof mere end i 1893.

Som Tilfældet har været for mange Aar, monopoliserer Dampskibene udelukkende denne Fart, og af disse eies et stort Antal i Dundee.

Fragterne var i Begyndelsen af Sæsonen fra Østersøen meget lave. Fra Riga blev St. Petersburg- og Pernau-Flax bragt til Dundee for 15 sh. pr. Ton, medens Kornfragterne var 10½ d pr. Quarter. Skjønt Fragterne for Flax, 15 sh., varierede meget lidet i Løbet af Sæsonen, steg Kornfragterne til 1 sh. 7½ d à 1 sh. 9 d pr. Quarter.

Priserne har været noget mindre stive, hvilket har hjulpet Tilvirkerne betydeligt. Importen har været meget større end i foregaaende Aar med det Resultat, at Stemningen er bedre paa dette Marked, idet man er kommen over de store Tab, som Spindere tidligere led, og man haaber, Bedringen vil vedvare. Slutpriserne for disse Varer viser ingen stor Forandring for Flax' Vedkommende,

men Toug og Codilla er billigere med Tendens i Kjøberens Favør. Stemningen paa det russiske Marked har holdt sig godt i Aarets Løb. Slutpriser for Aaret sammenlignet med de to foregaaende Aars stiller sig saaledes:

	1895.	1894.	1893.
Flax, Riga K (ordin.) . . .	£ 17	£ 17. 10	£ 26. 10.
— W do.	- 16	- 16. 10	- 25.
— Jaropol	- 24. 10 à 25	- 25.	- 36. 10.
— Betjedsky Zeritz	- 29.	29.	- 41.
Toug, Rjeef No. 1 Tow . . .	- 23.	22.	- 30.
Nowgorod Tows $\frac{3}{10}$ — $\frac{2}{10}$. .	- 26.	26.	- 34.
Archangel No. 1 Tow . . .	- 25 à 26.	27.	- 31. 10.

Sæl- og Hvalfangst. Ikke paa mange Aar har Hvalfangsten i Davisstrædet været saa mislykket som i 1895. 5 Dundee-Dampbaade drev Hvalfangst i disse arktiske Egne, og Totalfangsten for de 5 Skibe var kun 3 smaa Hval og nogle Hundrede Porpoises. Veirforholdene hindrede fuldstændig Fangsten, idet de store Ismasser skaffede Hvalen rigelig Dækning. Fangsten fra Davisstrædet udbragte 36 cwts Ben og 45 Tons Olje, exclusive cirka 200 Tons Hvidfisktran, hjembragt af Hvalfangerne „Balama“ og Esquimaux“. Hvalfangsten ved Grønland var derimod særdeles vellykket; de eneste to Dundee-Skibe, som besøgte Grønland, hjembragte 11 Hval. Dampskibet „Terra Nova“, som drev Sælfangst ved New Foundland, havde et udmærket Udbytte paa 33 886 Sæl. En af vore Hvalfangere, Dampskib „Diana“, deltog ikke i 1895 i Fangsten, men laa oplagt, efter at Skibet var vendt tilbage fra de antarctiske Egne.

Totalfangsten for Dundee-Skibe var:

33 886 Sæl,	der gav	367 Tons Olje,		
14 sorte Hval,	- -	150 — —	$7\frac{10}{20}$ Tons Ben,	
Andre Hvalsorter - -	- -	200 — —		

Priserne for nogle af de arktiske Produkter er for nærværende meget højere, end de paa flere Aar har været. Ben sælges til £ 2 200 à £ 2 300 pr. Ton, Hvalolje til £ 18 à £ 19. Der var i Begyndelsen af 1895 stærk Efterspørgsel efter Sælskind; for „cats“ opnaaedes lige til 9 sh. 6 d à 10 sh. pr. Skind. Uheldigvis for dem, som holdt paa sine Beholdninger, gik Priserne imidlertid atter tilbage, og for Tiden er der saagodtsom ingen Efterspørgsel, saa Sælskind er nu næsten usælgelige.

Esparto. 22 Dampskibe bragte i Aarets Løb 12 531 Tons Esparto for herværende Papirfabrikker, hvoraf 8 247 Tons fra Spanien og 4 284 Tons fra Afrika. I 1894 beløb den samlede Import sig til 11 400 Tons.

Skibsbyggeri. Det forløbne Aar har ikke bragt nogen væsentlig Forandring til det bedre, hvad Skibsbyggeriet angaar. Sammenholdt med de 2 foregaaende Aar er der dog en liden Bedring at spore, naar Hensyn tages til, at der ved Aarets Begyndelse ikke var et eneste Skib under Bygning hersteds og ingen Udsigt til nye Bestillinger for den nærmeste Fremtid. Antallet af Skibe, satte paa Vandet i 1895, beløber sig til 9 til en samlet Tonnage af 8 152 Tons — alle Dampskibe — mod foregaaende Aar 9, Tonnage 8 991; af sidste var dog 1 Seilskib, drægtig 3 080 Reg. Tons, bygget for Værftets

egen Regning. At Damp overalt fortrænger Seil, har Dundee, engang saa vel renomeret for sin fortrinlige Seilskibsbygning, faaet føle.

De extra Havneudgifter, der siden Oktober 1894 er blevne opkrævede, existerer fremdeles, skjønt Havnevæsenets Finantser nu turde være saa gode, at en Ophævelse kunde ventes. Da imidlertid Størrelsen af de hertil fra Indien kommende Dampskibe stadig forøges, staar en Udvidelse af Dokkerne og Nybygning af Skur for Døren, og vil der til disse Forbedringer medgaa ca. 8 000 à 12 000 £. Nogen Forandring i de lokale Skibsaffgifter har ellers ikke fundet Sted.

Glasgow. Priserne paa Staal og Jern stillede sig saaledes :

	Begyndelsen af 1895.	Enden af 1895.
Iron Angles pr. Ton	£ 4. 17. 6	£ 4. 15
— Plates - —	- 5. 2. 6	- 5.
Steel Angles - —	- 4. 17. 6	- 4. 15
— Plates - —	- 5. 2. 6	- 5
Skibe af omtr. T. 1200 pr. Reg. Ton:		
af Jern -	8. 15. 0	- 8. 13. 6
- Staal -	8. 15. 0	- 8. 13. 6
Maskiner pr. nominel H. Kr. (Com-		
pound)	- 32. 0. 0	- 32. 0. 0
Do. (triple expansion)	- 35. 0. 0	- 35. 0. 0

Arbeidslønnen for Skibstømmermænd og Snedkere var gennemsnitlig $7\frac{1}{2}$ d pr. Time, for mekaniske Arbeidere $6\frac{3}{4}$ d.

Da de mekaniske Arbeidere i Oktober forlangte en Forhøielse af Arbeidslønnen til 7 d pr. Time, og dette ikke blev indvilget, nedlagde de Arbeidet, og varede Streiken fremdeles ved Aarets Udløb.

The Napier Shipping Co. og The Svithiod Steam Co. vedligeholder som tidligere den regulære Routefart mellem Gøteborg og Glasgow, sidstnævnte Selskabs Skibe med Anløb af Liverpool.

Is. 7 norske Seilskibe og 18 norske Dampskibe bragte 12 969 Tons Is mod 14 376 Tons i 1884. Tykkelse og Kvalitet var usædvanlig god, men Priserne lave og lidet varierende Aaret igjennem. Store Seilskibsladninger solgtes paa Foraaret til 7 sh. 6 d à 7 sh. 9 d, smaa til 8 sh. à 8 sh. 3 d. For Dampskibsladninger betaltes i Løbet af Sommeren 10 sh. 3 d til 10 sh. 6 d, men i November og December gik Prisen ned til 9 sh. 9 d pr. Ton.

Af levende Kvæg indførtes fra:

De Forenede Stater	27 195 Stykker,
Canada	22 632 —
Syd-Amerika	135 —

Tilsammen 49 962 Stykker.

Af Faar indførtes fra:

De Forenede Stater	53 850 Stykker,
Canada	35 579 —
Syd-Amerika	752 —
Island	10 854 —

Tilsammen 101 035 Stykker.

Kulminearbeidernes Dagløn var hele Aaret igjennem uforandret 4 sh. 6 d, og fandt ingen Afbrydelse i Arbeidet Sted.

Af toldpligtige Varer indførtes i 1895 til Glasgow:

	Fra Norge.	Fra Sverige.
Spirituosa	173 Gall. Værdi £ 32	4 Gall. Værdi £ 6.

Af udenlandske og coloniale Varer udførtes i 1895 fra Glasgow:

	Til Norge.	Til Sverige.
The	216 lbs. Værdi £ 19	
Tobak	48 018 — — — 1 543	
Hvidvin (spansk)		14 Gall. Værdi £ 4.

Af toldfrie Varer indførtes fra Norge:

Hø 101 Tons, Værdi £ 379, Is 14 000, £ 9 719, Forarb. Jernvarer 3, £ 25, Papir, utrykket 591 Cwt., £ 354, Træmasse 1 971 T., £ 4 490, Trælast, hugget 270 Loads, £ 545, Trælast, saget 20, £ 40, tilsammen £ 15 562.

Af britiske og irske Varer udførtes i 1895 fra Glasgow til Norge:

Kul	55 221 Tons, Værdi £ 21 370,
Rujern	410 — — — 935.

Grangemouth. Totalværdien af Indførselen fra Norge og Sverige beløb sig i 1895 til £ 275 485, en Nedgang af £ 41 616 sammenlignet med det foregaaende Aar.

Derimod steg Udførselen til de forenede Riger med £ 38 396, sammenholdt med 1894, idet Totalværdien i 1895 udgjorde £ 367 114.

	Fra Norge.	Fra Sverige*
Af toldfrie Varer indførtes til en Værdi af . . .	£ 205 568	£ 69 661,
- toldpligtige — — — — —	256	0.
	Tilsammen £ 205 824	£ 69 661.

	Til Norge.	Til Sverige.
Der udførtes for	£ 262 900	£ 104 214.
Tilsammen £ 367 114.		

Havnen besøgte i 1895 af 61 svenske Skibe, hvoraf 23 var Dampskibe, og af 285 norske Skibe, hvoraf 142 Dampere.

Den regulære Dampskibsfart mellem denne Havn og Stockholm, ligesom mellem Christiania, Vestkysten af Norge og Grangemouth fortsattes som i tidligere Aar.

Af Kul udførtes 1 231 411 Tons, eller 364 815 Tons mere end i 1894.

Udførselen af Rujern beløb sig til 45 000 Tons, en Forøgelse af 12 000 Tons sammenlignet med 1894.

Der byggedes i 1895 to Skibe, tilsammen drægtige 3 958 Tons.

Høimporten fra Norge viser i 1895 end betydelig Forøgelse, nemlig 1 204 Tons mod 86 i 1894. Kvaliteten vinder almindeligt Bifald, dog er flere Partier blevne refuserede, fordi de ikke var ganske i Overensstemmelse med Salgskontrakternes Betingelser. Overhovedet turde man tilraade norske Exportører af denne Vare, naar dertil gives Anledning, at sende Prøver af, hvad der agtes skibet, inden Salgskontrakter afsluttes.

Den samlede Indførsel af toldfrie Varer til Grangemouth udgjorde under Aaret 1895:

Bøger 9 cwts., Værdi £ 50, Margarine 3 953 cwts., £ 9 832, Kork (uforarbejdet) 43 Tons, £ 111, Bomuldsaffald 151 292 lbs., £ 608, Medicamenter £ 2 544, fersk Sild, 212 cwts., £ 26, andre Sorter Fisk 5 cwts., £ 10, saltet Fisk 6 722 cwts., £ 3 396, Frugt (hermetisk) 1 180 lbs., £ 15, Glasvarer 289 cwts., £ 403, Hø 1 204 Tons, £ 4 557, Is 11 T., £ 6, Jernmalm 595 T., £ 750, Jernvarer 8 321 cwts., £ 7 589, Lædervarer £ 92, Linvarer £ 17, Gjødningsstoffer: Ben 6 Tons, £ 30, Guano 262 T., andre Sorter 30 T., £ 250, Fyrstikker £ 224, Kjød (hermetisk) 15 cwts., £ 28, Condenseret Melk 1 448 cwts., £ 2 889, Malervarer £ 27, Tran 2 743 Tons, £ 43 796, Papir, utrykket 60 552 cwts., 42 444, trykket 2 cwts., £ 10, Straw- & Millboard 546 cwts., £ 173, Woodpulp Board 250 cwts., £ 63, Papir-Materiale: Filler af Lin og Bomuld 75 Tons, £ 703, Træmasse 9 218 T., £ 56 898, andre Slags 39 T., £ 297, Malerier 2 Stk., £ 20, Poteter 491 cwts. £ 122, Fjærkræ £ 2, Sælskind 18 000 Stkr., £ 4 197, Sten 11 Tons, £ 134, Talg 208 cwts., £ 298, Hvalben 124 cwts., £ 634, Træløst: hugget 2 050 Loads, £ 3 058, saget 5 974, £ 9 053, Stav 1 002, £ 1 509, Vinduesrammer £ 18, Diverse Varer, uforarb. £ 7 069, forarb. 309, tilsammen Værdi £ 205 568.

Af toldpligtige Varer indførtes fra Norge i 1895:

Øl 36 Tdr., Værdi £ 76, Caffé 12 cwts., £ 19, The 10 lbs., £ 1, Spirituosa & Vin 606 Gallons, £ 160, tilsammen Værdi £ 256.

Opgave over britiske og irske Varer udførte til Norge fra Grangemouth under Aaret 1895:

Klæder £ 3 821, Sække 7 758 Dusin, £ 1 466, Biscuits 137 cwts., £ 413, Mursten 26 600 Stk., £ 90, Gummivarer £ 6 974, Cement 25 Tons, £ 45, Chemikalier £ 144, Leer 25 T., £ 17, Kul 93 138 T., £ 44 192, Koks 66 T., £ 59, Kulprodukter £ 9 608, Tougværk 2 576 cwts., £ 3 636, Hvedemel 44 cwts., £ 32, Havremel 1 469 cwts., £ 912, Bomuldsgarn 1 000 lbs., £ 43, Bomuldsvarer: ubleget 34 300 yards, £ 385, blegede 125 600 yards, £ 2 547, trykkede 119 100 yards, £ 2 061, farvede 353 900 yards, £ 5 850, Bomulds-

traad 69 900 lbs., £ 8 810, andre Bomuldsvarer £ 4 918, Farvestof £ 1 145, Pottemagervarer £ 15, do. Red Pottery £ 97, Møbler £ 443, Grease 157 ctw., £ 149, Galanterivarer £ 547, Filthatte 17 Dus., £ 23, Andre Hatte 10 Dus., £ 33, Isenkramvarer 7 ctw., £ 76, Instrumenter £ 151, Jern, Rujern 692 Tons, £ 1 721, Stangjern 2 389, £ 11 333, Vinkeljern 1 117, £ 5 174, Jerntraad 3, £ 95, Jernplader 117, £ 825, do., galv. 8, £ 91, Jernbaand 233, £ 1 143, Rør 350, £ 4 770, Spiger 125, £ 948, Støbejern 1 591, £ 8 028, Støbegods 86, £ 1 101, Steel Bloms 25, £ 159, Staal, Stænger 1 336, £ 6 904, Plader 1 244, £ 7 258, forarbeidet 1, £ 42, Jute (Garn) 79 900 Pd., £ 760, Jute 1 590 300 Pd., 9 200, Læder, Støvler 8 Dus., £ 31, andre Varer £ 19, Lin, Garn 53 900 lbs., £ 1 257, Tøi 140 600 yards, £ 2 939, Seildug 288 700 yards, £ 12 765, andre Varer £ 376, Traad 10 400 lbs., £ 1 340, Symaskiner £ 9 433, Væve-maskiner £ 80, Landbrugsmaskiner £ 36, Maskiner, andre Slags £ 4 450, Damp-maskiner £ 8 350, Gjødningsstoffer 4 Ton, £ 30, Mediciner £ 305, Metaller £ 29, Oljer, Linfrø- 1 Ton, £ 17, Bomuldsfrø- 1, £ 16, andre £ 260, Olieklæde 12 100 yards, £ 725, Maling 105, Papir, Skrivpapir 1 042 ctw., £ 1 314, andre Sorter 279 ctw., £ 419, Pickles £ 552, Fødemidler £ 227, Frø 104 ctw., £ 215, Silke 1 113 yards, £ 96, Spirituosa 7 938 Gall., £ 2 550, Con-torrekvisita £ 22, Sukker, Raffinade 54 115 cwt., £ 33 152, Melasse 24 032 ctw., £ 9 744, Trævarer, forarbejdede £ 17, Uld 1 100 lbs., £ 33, Affald 1 000 lbs., £ 22, Garn 25 500 lbs., £ 1 929, Uldvarer, forsk. Slags 25 600 yards, £ 1 956, Uldmatter etc. 937 Stkr., £ 586, Blandede vævede Tøier 4 700 yards, £ 222, Uldvarer, Flanel 300, £ 12, Gulvtæpper 3 500, £ 348, Seng-tæpper 288, £ 100, Schawl & Plaid £ 18, andre, forarbejdede £ 914, andre Slags Varer £ 1 733, tilsammen Værdi £ 256 998.

Opgave over udenlandske og Colonial-Varer udførte fra Grangemouth til Norge i 1895:

Margarin 6 cwt., Værdi £ 11, Tougværk £ 27, Kork, utilberedt 25 Tons, £ 1 235, Bomuldsvarer 4 700 yards, £ 120, Farvestof 9 ctw., £ 5, Flasker 8 Gros, £ 5, Gummilak 13 ctw., £ 61, Lædervarer £ 118, Gjødningsstoffer 25 Ton, £ 125, Fisketran 70 Tdr., £ 1 025, Spermacettolje 2 Tdr., £ 103, Petroleum 400 Gallons, £ 65, Malerier 10 Stkr., £ 150, Hvalben 150 ctw., £ 1 500, Trævarer, forarbejdede £ 192, andre Varer £ 158, Spirituosa, Ge-never 8 Gallons, £ 2, tilsammen Værdi £ 4 902.

Granton. Fra Norge indførtes til Granton:

	1894.	1895.	Forøgelse.	Formind-skelse.
Planker & Battens	3 131 Loads	3 191 Loads	60 Loads	
Pitprops	765 —	808 —	43 —	
Salt Fisk	7 Tons	intet		7 Tons
Træmasse	897 —	1 357 Tons	460 Tons	
Furustav	intet	intet.		
Guano	20 —	—		20 —
Stolper	intet	—		
Is	—	—		
Papir	—	255 —	255 —	

Til Norge udførtes fra Grantou i:

	1894.	1895.	Forøgelse.	Formindskelse
Dampkul	5 363 Tons	3 853 Tons	ingen	1510 Tons
Nøddekul	97 —	intet	—	97 —
Ildfast Mursten	2 000 Stkr.	—	—	2 000 Stkr.
Maskineri	206 Tons	—	—	206 Tons

Greenock. Skibsfart: 216 Skibe til samlet Tonnage 200 434 Tons bragte i 1895 Ladninger fra Udlandet direkte til Greenock. Sukker og Tømmer er fremdeles de væsentligste Importartikler. Det ankom ialt 43 norske Skibe, nemlig 6 Dampskibe og 37 Seilskibe, tilsammen 36 879 Reg. Tons. og 5 svenske Seilskibe, dr. 2 109 Reg. Ton. Ialt viser Skibsfarten i 1895 en Tilvækst, sammenholdt med 1894, af 17 Skibe eller 16 057 Tons. Dampskibe fortrænger ogsaa paa dette Fragtmarked mere og mere Seilskibe. Tømmerindførselen fra Canada udførtes saaledes i:

1894 af 52 Seilskibe og 12 Dampskibe, men
1895 - 40 — - 22 —

Registrertonnagen for ovennævnte Skibe var:

80 205 Tons for de 64 i 1894 mod
69 181 — - 62 - 1895,

men da Dampskibenes Lasteevne i denne Fart er saa betydelig større end Seilskibenes, viser Indførselen af Træl原因 kun en Forskjel paa nogle faa Tusinde Loads i 1895 sammenholdt med 1894.

Træl原因. Medens Indførselen af Tømmer etc. fra Quebec til Greenock stadig aftager, øges Importen af Pitch Pine og Teak, sidstnævnte fornemlig fra Bangkok, i betydelig Grad. Beholdningerne af Træl原因 var ved Udgangen af 1895 meget store, hvilket ogsaa var Tilfældet ved det foregaaende Aars Slutning. Ikke destomindre turde Priserne i 1896 stille sig noget høiere, hvis Skibsrederne kan holde sammen om de høiere Fragtforlangender, der nu danner Basis ved Afslutning af Træl原因kontrakter for 1896.

Skibsbyggeri. Opgaverne over Skibsbyggeriet i Greenock og Port Glasgow viser for det forløbne Aar en Nedgang, for hvilken Maskinarbejdernes store og endnu vedvarende Streike bærer den væsentligste Skyld. Der byggedes ialt:

	1895.	1894.
39 Dampskibe, {	tils. 98 776 Reg. Tons mod 138 798 R. T.,	
20 Seilskibe, }		

altsaa en Nedgang i Tonnage af 40 022 Tons. Som vanligt omfatter ovenstaaende Tal alle Slags Skibe, fra de største Passagerskibe for Chinafarten og Ostindien til de mindste Lystkuttere. Under Forudsætning af en snarlig Afslutning paa Striden mellem Arbeidsgiverne og Maskinarbejderne er Udsigterne for 1896 ikke daarlige, da Skibsbyggerne i Almindelighed har Bestillinger paa Haanden og kun venter paa en Gjenoptagelse af Arbeidet, der ved Streiken blev afbrudt, for at fuldføre disse.

Peterhead. Sild er den eneste Exportartikel fra Peterhead. I 1895 udgjorde Totalexporten 191 167 Tdr. eller 33 383 Tdr. mindre end i det foregaaende Aar.

Til Tyskland	udskibedes	128 353 Tdr.
- Rusland	—	30 976 —
- Kontinentet via Leith .	—	31 838 —

Udførselen til Tyskland og Rusland var henholdsvis 28 142 Tdr. og 7 081 Tdr. mindre end i 1894.

Af Totaludførselen skibedes 91 984 Tdr. i norske og svenske Fartøier.

Fragterne var fra 1 sh. til 1 sh. 6 d pr. Tønde.

Af Indførselsartikler var Træløst og Salt de fornemste og udgjorde med norske og svenske Skibe fra Norge og Sverige: Stav 1 068 Std., Battens 1 031, Bjælker 43, Spirer 5 Std., Plankeender og Ved 225 Std.

Med danske Fartøier: Stav 65 Std., Battens 104, Bjælker 43 Std.

Med britiske Skibe: Battens 157 Std.

Fra Rusland indførtes 374 Std. Træløst.

Middelpriserne for Træløst var: Bjælker 10 d pr. $\square^3$ Fod, Stav £ 2. 5. 0. pr. 1 000³ Fod, Bord og Planker £ 7. 10 pr. Std.

Af Salt indførtes: fra Liverpool 10 269 Tons, fra Middelsbro 73 Tons, fra St. Ybes 1 596 Tons, fra Cadix 454 Tons.

Blot en Ladning, 793 Tons, kom i norsk Fartøi og Resten i britiske Skibe.

Blot 61 Tons Is indførtes i et svensk Skib fra Kragerø.

Der ankom i Aarets Løb 76 Skibe, dr. 16 859 Tons mod i 1894 67 Skibe dr. 13 949 Tons.

Af Sild opfiskedes i 1895 168 265 Crans eller 12 535 Crans mindre end i 1894. 101 815 Tdr. blev „branded“, en Nedgang af 10 407 Tdr. i Forhold til 1894.

Fiskerne beholdt fra 8 sh. til 27 sh. pr. Cran, en Gjennemsnitspris af 17 sh. 3 d pr. Cran sammenlignet med en Gjennemsnitspris af 11 sh. 10 d i 1894.

For saltet Sild betales: For Crown fulls 21 sh. 6 d til 28 sh., Mattie fulls 16 sh. til 24 sh., Spents 16 sh. til 20 sh., Matties 16 sh. til 17 sh. 6 d.

I. W. Tornøe.

Kjøbenhavn.

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	39	4 082	1	164	40	4 246	-	-	37 407
„ Norge til Vicekon- sulsstationerne . . .	740	89 489	-	-	740	89 489	-	-	315 956
„ Sverige til Hoved- stationen	7	359	-	-	7	359	-	-	2 100
„ Sverige til Vicekon- sulsstationerne . . .	41	2 174	1	1 088	42	3 262	-	-	21 145
„ andre Lande til Ho- vedstationen	129	67 385	4	173	133	67 558	-	-	1 154 629
„ andre Lande til Vice- konsulsstationerne .	496	139 367	26	2 531	522	141 898	-	-	1 410 082
Ialt	1 432	302 856	32	3 956	1 484	306 812	663	218 057	2 941 349
II. Afgaaede:									
Til Norge fra Hovedsta- tionen	14	1 439	54	15 678	68	17 117	-	-	7 595
„ Norge fra Vicekon- sulsstationerne . . .	384	79 159	605	73 008	989	152 167	-	-	220 527
„ Sverige fra Hoved- stationen	4	144	41	20 131	45	20 275	-	-	1 075
„ Sverige fra Vicekon- sulsstationerne . . .	2	178	109	23 034	111	23 212	-	-	750
„ andre Lande fra Ho- vedstationen	22	6 195	43	30 970	65	37 165	-	-	64 010
„ andre Lande fra Vice- konsulsstationerne .	98	19 952	110	40 209	208	60 161	-	-	150 864
Ialt	524	107 067	962	203 030	1 486	310 097	669	222 894	424 821

For Havari eller Ordre anløb 9 dr. 5 703 Ton.

Af svenske Skibe ankom 4 191 dr. 559 271 Ton.

Erlagte Konsulatafgifter af norske Skibe ved Hovedst. Kr. 4 779.68, ved Vicekonsulst. Kr. 10 340.48, hvoraf tilfaldt Konsulskassen Kr. 5 170.24. Af svenske Skibe ved Hovedst. Kr. 7 715.47, ved Vicekonsulst. Kr. 13 872.89, hvoraf tilfaldt Konsulskassen Kr. 6 936.44. Ialt tilfaldt Konsulskassen Kr. 24 601.83. Expeditionsafgifter af norske Exped. Kr. 860.75, svenske Kr. 3 146.75.

Paa norske Skibe afmønstredes 265, paamønstredes 215, rømte 3 Mand.

Aarsberetning dateret 30 Marts 1896.

Nedenstaaende Oversigt udviser Forholdet mellem den norske Skibsfart i 1894 og 1895.

	1894.		1895.		Forøgelse.		Formindskelse.	
	Antal.	Ton.	Antal.	Ton.	Antal.	Ton.	Antal.	Ton.
Ank. Fartøier:								
Med Ladning	1 178	223 976	1 452	302 856	274	78 880	—	—
I Ballast	42	4 333	32	3 956	—	—	10	377
Summa	1 220	228 309	1 484	306 812	264	78 503	—	—
Afg. Fartøier:								
Med Ladning	357	58 131	524	107 067	167	48 936	—	—
I Ballast	859	168 634	962	203 030	103	34 396	—	—
Summa	1 216	226 765	1 486	310 097	270	83 332	—	—
Bruttofragter:								
Ank. Fartøier	Kr. 2 603 923		Kr. 2 941 349		Kr. 337 426		—	
Afg. —	- 272 936		- 424 821		- 151 885		—	

Den norske Skibsfart for ankomne Fartøier til Distriktets Havne i Aaret 1895, fordeler sig paa følgende Maaade:

Kjøbenhavn 180 dr. 72 163 Ton, Tuborg 12 3 793, Helsingør 15 3 943, Holbek 9, 1 116, Roeskilde 8, 373, Nykjøbing p. S. 6, 542, Kallundborg 22, 4 387, Korsør 11, 3 079, Nestved 8, 1 185, Vordingborg 6, 1 811, Faxe 17, 1 520, Kjøge 7, 1 472, Skjelskør 3, 750, Stege 15, 2 495, Stubbekjøbing 6, 841, Nykjøbing p. F. 9, 5 279, Nakskov 8, 1 807, Bandholm 4, 1 095, Rudkjøbing 2 329, Svendborg 20, 4 272, Nyborg 2, 697, Odense 44, 10 618, Faaborg 4, 954, Rønne 10, 1 245, Nexø 1, 48, Kolding 19, 4 871, Fredericia 10, 3 724, Veile 18, 4 576, Horsens 9, 3 349, Aarhus 50, 20 913, Ebeltoft 1, 137, Grenaa 2, 265, Randers 48, 5 655, Mariager 42, 6 940, Hobro 3, 131, Aalborg 106, 21 774, Skive 34, 1 032, Lemvig 36, 805, Nykjøbing p. M. 19, 497, Thisted 48, 1 133, Sæby 13, 443, Frederikshavn 343, 75 613, Struer 29, 655, Esbjerg 47 5 658, Løgstør 28, 878, Hjørring 1, 21, Læsø 2, 36, Akureyri 30, 4 956, Eskefjord 69, 10 010, Isafjord 21, 3 026, Reykjavik 27, dr. 3 900 Ton, tilsammen 1 484 dr. 306 812 Ton.

Til Kjøbenhavn ankom i 1895 6 293 Skibe dr. 1 708 457 Ton. Heraf var danske 5 141, 1 201 137 T., russiske 186, 88 379 T., tyske 531, 13 827 T., engelske 361, 291 687 T., hollandske 70, 33 019 T., spanske 1, 350 T., franske 1, 121 T., østerrigske 2, 2 937 T.

Antallet af Udvandrere,

som i Aaret 1895 bleve saavel direkte som indirekte befordrede gennem henværende Udvandringsagenter, udgjorde 6 749 Personer, nemlig: 3 366 Mandfolk, 2 341 Fruentimmer, 516 Drenge og 520 Piger, for 6 Børn var intet Kjøen angivet.

Heraf befordredes til de Forenede nordamerikanske Stater 6 311; til Kanada 165; til Sydamerika 138; til Sydafrika 71, til Asien 7, samt til Australien 57.

Fortegnelse over de for Generalkonsulatet anmeldte i Danmark etablerede norske 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 H. J. Hjort	—	Korn- og Kolonialforretning.
Carl Nordstrand. . .	1880		—	Assuranceforretning
J. S. Thorvildsen . .	1873	J. S. Thorvildsen	—	Jern og Kul.
H. Konow.	1860	H. Konow	—	Smørforretning.
P. T. Wöllner . . .	1878	P. T. Wöllner	—	Skibsreder. Do.
Island.				
Akureyri.				
E. Berentsen	1880	E. Berentsen	—	Kjøbmandshandel.
Seydisfjord.				
T. L. Imsland. . . .	1882	T. L. Imsland	—	Export og Kjøbmandshandel.
S. Johansen	1881	S. Johansen	—	Do.
Otto Wathne	1886	Otto Wathne	—	Kulforretning, Export af Fiskeriprodukter.
Reykjavik.				
M. Johansen	1880	M. Johansen	—	Kjøbmandshandel
J. Fredriksen	1887	J. Fredriksen	—	Tømmerhandel.

Importen til Danmark af norske Produkter i Aaret 1895:

Søm og Spiger. Noteringerne for Søm og Spiger er aldeles uforandrede fra 1894, nemlig: Kr. 46 à 48 pr. Par Kister (3" og 4") Gøteborg Pakning cif her.

a) Trævarer:

Tømmer, Planker, Bræder m. m.	748 522 Cbf.,	hvoraf 3 647 Cbf. til	Kjøbenhavn.
Egetræ	71 447 "	30 "	—
Bygningstømmer (forarb.)	66 470 "	3 374 "	—
Tagspaan	227 Cnt.,	138 Cnt.	—
Snedkerarbeide	126 "	113 "	—
Brænde	1 739 Favne	502 Favne	—
Træmasse og Træmel	148 462 Cnt.,	30 357 Cnt.	—

b) Fisk:

Fersk	3 788 Cnt.,	hvoraf 1 293 Cnt. til	Kjøbenhavn.
Sild (saltet)	156 827 "	152 671 "	—
Tørret og tørsaltet	5 691 "	5 135 "	—
Ansjovis etc.	834 "	689 "	—

c) Metaller:

Søm og Spiger	4 786 Cnt.,	hvoraf 1 596 Cnt. til	Kjøbenhavn.
Staal	1 918 "	340 "	—
Andre Jernvarer	4 170 "	3 860 "	—

d) Levende Dyr:

Heste	513 Stk.,	hvoraf 73 Stk. til	Kjøbenhavn.
Faar og Lam	3 "	3 "	—

e) Kornvarer:

Uformalet Havre	585 620 Kg.,	hvoraf 584 920 Kg. til	Kjøbenhavn.
Formalet Hvede	300 "	300 "	—
Andre Sorter (t. Eks. Skibsbrød)	390 "	377 "	—

f) Andre Landbrugs Produkter:

Kjød.	1 208 Cnt.,	hvoraf 1 201 Cnt. til	Kjøbenhavn.
Flesk	244 "	232 "	—
Smør	165 "	165 "	—
Margarine	7 865 "	7 865 "	—
Uld	199 "	199 "	—
Æg	329 Snese	5 Snese	—

g) Papir:

Makulatur og Pakpapir	705 Cnt.,	hvoraf 540 Cnt. til	Kjøbenhavn.
Skrive- og Trykpapir	6 616 "	6 573 "	—
Papir med Farve	311 "	203 "	—

h) Bøger, Tidsskrifter m. m. 2 066 Cnt., hvoraf 1 844 Cnt. til Kjøbenhavn.

- i) Egebark 3 457 Cnt., hvoraf 248 Cnt. til Kjøbenhavn.
 k) Svovlkis 10 277 Cnt.
 l) Skind og Huder (uberedte) 3 802 Cnt., hvoraf 3 585 til Kjøbenhavn.
 m) Tran 1 001 Cnt., hvoraf 968 Cnt. til Kjøbenhavn.

n) Sten:

Tagskifer, Gibs, Marmor, Krysolith m. m.	2 962 Cnt.,	hvoraf	2 962 Cnt.	til Kjøbenhavn.
Graasten, Granitsten, Sandsten og Kalksten	13 986 Kbfd.	"	—	" - —
Fliser	150 Stk.	"	—	" - —
Finere Stenarbeide	4 937 Cnt.	"	4 937	" - —

Fra Danmark udførtes i 1895 til Norge:

a) Levende Kreaturer:

Heste	74 Stk.,	hvoraf	42 Stk.	fra Kjøbenhavn.
Oxer og Kjør	10 "	"	10 "	- —
Svin	6 "	"	4 "	- —
Faar og Lam	1 "	"	1 "	- —

b) Kornvarer:

Uformalet Hvede	16 447 Kg.,	hvoraf	15 157 Kg.	fra Kjøbenhavn.
Rug	27 697 "	"	41 115 "	- —
Korn	3 825 892 "	"	855 347 "	- —
Malt	781 050 "	"	781 050 "	- —
Havre	64 470 "	"	58 100 "	- —
Erter	37 687 "	"	37 687 "	- —
Formalet Hvede	780 371 "	"	760 971 "	- —
Rug	17 950 "	"	15 150 "	- —
Andre Sorter (t. Ex. Skibsbrød)	2 901 "	"	2 436 "	- —

c) Andre Landbrugs Produkter:

Flesk og Skinker	7 100 Cnt.,	hvoraf	5 934 Cnt.	fra Kjøbenhavn.
Kjød, alle Slags	21 492 "	"	13 130 "	- —
Ister og Fedt	5 275 "	"	5 270 "	- —
Talg	251 "	"	251 "	- —
Smør	1 857 "	"	1 687 "	- —
Æg	464 748 Snes	"	276 756 Snes	- —
Kartofler	15 179 Td.	"	2 457 Td.	- —
Hvidkaal	11 709 Cnt.	"	10 826 Cnt.	- —
Uld	2 258 "	"	2 258 "	- —

d) Huder og Skind (uberedte) 2 091 Cnt., hvoraf 1 998 Cnt. fra Kjøbenhavn.

e) Gjær 774 Cnt., hvoraf 196 Cnt. fra Kjøbenhavn.

f) Mursten m. m. 88 154 Stk., hvoraf 8 317 Stk. fra Kjøbenhavn.

g) Sten:

Cement, Tagskifer m. m. . . .	3 975 Cnt.,	hvoraf	2 463 Cnt. fra Kjøbenhavn.
Kalksten, umalet Kridt . . .	46 840 Td.	„	— Td. - —
Malet Kridt	2 968 Cnt.	„	458 Cnt. - —

h) Papir (graat) . . . 2 129 „ „ 2 129 „ - —

i) Bøger og Tids-
skrifter m. m. . . . 2 458 „ „ 2 450 „ - —

Danmarks Indførsel fra og Udførsel til Udlandet af de vigtigste Kornvarer og Smør i 1895:

	Indførsel.		Udførsel.	
	Pund. (1Pund= $\frac{1}{2}$ Kg.)	Ton.	Pund. (1Pund= $\frac{1}{2}$ Kg.)	Ton.
Byg	359 917 904	179 958	44 738 365	22 369
Havre	53 166 395	26 583	1 072 260	536
Hvede	145 086 928	72 543	19 336 025	9 668
Mais	96 672 735	48 336	6 169 200	3 085
Rug	277 958 783	138 979	18 173 250	9 087
Hvedemel	29 376 193	14 688	8 576 768	4 288
Rugmel	24 805 568	12 403	4 597 520	2 299
Smør	30 577 385	15 288	117 900 770	58 951

Danmarks Udførsel til England i Aaret 1895:

Kornvarer:

Uformalet Byg 71 689 192 Kg., Havre 361 200, Hvede 64 500, Rug 176 095, Erter 3 938, Malt 450, formalet Hvede 139 096, Rug 93 107.

Fedevarer:

Flesk og Skinker 1 202 446 Cnt., Kjød, alle Slags 42 775, Fedt og Ister 3 992, Smør (i alm. Emballage) 1 142 380, do. (i hermet. Daaser) 10 223, Æg 69 901 Snes.

Levende Kreaturer:

Heste 124 Stk.

Danmarks Udførsel til Tyskland i Aaret 1895:

Fedevarer:

Flesk og Skinker 5 128 Cnt., Kjød alle Slags 76 136, Smør (i alm Emball.) 2 931, do. (i hermet. Daaser) 11 940.

Levende Kreaturer:

Heste 17 467 Stk., Oxer og Kjør 111 131, Kalve 1 543, Faar og Lam 192, Svin 129 988 Stk.

Fonds og Aktier i 1895.

Kursoversigt over de her paa Børsen noterede norske og svenske Papirer.

1895.	Lavest.	Høiest.
5 ⁰ / ₀ Gøteb. Kom. Obl. af 1869	104	105 ³ / ₄
Do. 1873	107	110 ³ / ₄
4 ⁰ / ₀ Stockh. do. 1880	102	102 ¹ / ₂
5 ⁰ / ₀ Do. 1869	102	104
3 ¹ / ₂ ⁰ / ₀ Stockh. Hypth. 1886	96 ³ / ₄	99 ¹ / ₂
4 ¹ / ₂ ⁰ / ₀ Do. do.	102	104
4 ⁰ / ₀ Skaanske Hypth.	100	102
3 ¹ / ₂ ⁰ / ₀ Norske do. 1884-85	98	100

Omsætningen i disse Papirer i Aarets Løb har ikke været af noget stort Omfang.

Den har iøvrigt dreiet sig hovedsagelig om følgende 3 Papirer, nemlig:

5 ⁰/₀ Gøteborg Kom. Obligationer af 1869, 5 ⁰/₀ do. af 1873, 4 ⁰/₀ Stockholm do. af 1880.

Der er i det hele i disse Papirer omsat et Beløb af ca. 200 000 Kr., hvilke alle ere indkjøbte for svensk Regning.

Af nye norske og svenske Papirer har kun et, nemlig det 3¹/₂ ⁰/₀ norske Hypotheks Laan paa 12 Millioner Kroner fundet Vei til det danske Marked, men saavidt bekjendt, blev kun en meget ringe Del deraf tegnet her.

Derimod er Hovedparten af det nye norske Aktieselskab „Den Ankerske Marmorforretning ved Fredrikshald“ tegnet hersteds. Aktiekapitalen andrager 1¹/₂ Million Kroner.

Det herværende Pengemarked har under hele Forløbet af 1895 været særdeles rigeligt, og Diskontoen har uafbrudt udgjort 3¹/₂ à 4 ⁰/₀.

I Forholdet med Hensyn til Værdien af norske og svenske Kronesedler, er der ikke indtraadt nogen Forandring. Medens danske Sedler i Sverige, og, hvad der er opgivet Generalkonsulatet, ogsaa i Norge overalt tages til fuld paalydende Værdi, maa derimod norske og svenske Sedler vedvarende finde sig i — her i Landet — at blive vurderede til under pari, ligesom at de heller ikke modtages overalt. Saaledes kan man t. Eks. ikke benytte dem som Betalingsmiddel i Nationalbanken i Kjøbenhavn, og heller ikke paa flere andre offentlige Steder.

H ø s t e n 1 8 9 5 .

Det kan konstateres at Danmark i Aaret 1895 har indavlet en god Høst. Udsaaningen af Hvede og Rug havde fundet Sted under gunstige Forhold, og begge Kornsorter stod ualmindelig lovende ved Vinterens Indtræden. Der opstod dog hurtig Anledning til Ængstelse, idet betydelige Snemasser dækkede Jorden inden denne endnu var frossen. Vintersæden fik derved et Knæk, som den ingsinde senere ret kunde forvinde. Iøvrigt forløb Vinteren og Foraaret under normale og gunstige Veirforhold. Endnu saa sent som midt i Juli kunde man gjøre sig Haab om en ualmindelig rig Høst især af Byg og Havre, men til al Ulykke indtraadte da en Regnperiode, som varede næsten i 4 Uger, og som utvivlsomt har anrettet megen Fortræd. De voksende Afgrøder trængte netop da til Varme og Solskin, og det ugunstige Veir har ganske sikkert afficeret ikke alene Kvantiteten men især Kvaliteten. Den sidste Halvdel af August bragte dog ualmindelig smukt og tørt Veir, og Indhøstningen forløb i alt Væsentligt under gunstige Forhold.

Som Resultat tør man angive, at Udbyttet af Hvede har været lidt over og af Rug lidt under en Gjennemsnitshøst, medens Byg og navnlig Havre begge har givet en Del over en Gjennemsnitshøst, saa at alle Kornsorter tagne tilsammen har givet noget over en Gjennemsnitshøst. Dette alt i kvantitativ Henseende. Med Hensyn til Kvaliteten er Resultatet tilfredsstillende for Hvede, Rug og Havre, derimod lader Bygget meget tilbage at ønske. Dette ugunstige Udfald af Byggets Kvalitet kom som en stor Skuffelse, thi vel havde man næret nogen Ængstelse under den ovenberørte Regnperiode, men det blev dog almindelig antaget, at det senere fortrinlige Veir og de heldige Høstforhold vilde have udbedret og opveiet den mulig tilføjede Skade. Dette blev ikke Tilfældet. Det er især Farven som er utilfredsstillende, og tilmed i den Grad, at der i Danmark overhovedet ikke er indavlet et eneste Parti, som kan betegnes som virkeligt fint Byg. Kornene ere iøvrigt godt udviklede, og den væsentlige Egenskab, at Bygget skal være storkornet, er ganske godt naaet; men det er dog Farven — det lysegule milde Udseende — som skaber Afsætning, thi kun naar denne Betingelse er opfyldt, kan der være Tale om at kunne konkurrere i Udlandet og om at være med til at opnaa de høie Priser, som selv i det forløbne Aar ere betalte af engelske Bryggere og Maltgjørere for fint Byg.

Det skal dog anføres, at Chancerne for Salg af Maltbyg i denne Sæson er en Del ringere end sædvanligt, fordi Hovedkonsumenten England imod al Sædvane selv har indavlet en saa fortrinlig Byghøst, at denne næsten uden Undtagelse har været anvendelig til Maltbrug. Alt dansk Byg af sidste Høst

er mørkt, graaligt og tildels glasset. En Undtagelse danner de enkelte Partier, som er indavlet efter Udsæd af Goldthorpe Byg; disse er som en Regel af en ensartet smuk gul Farve — dog noget for mørkt, — men dette Byg har andre Mangler, idet Kornene er uegale, saa at der i næsten hvert Parti findes en uforholdsmæssig stor Mængde tynde uudviklede Kjærner, hvis Tilstedeværelse i høi Grad paavirker Værdien. Det synes tilmed, som om denne Bygsort har ydet langt færre Fold end alle andre Arter. Navnlig i Efteraaret var dog Udlandet ret ivrig Kjøber for Goldthorpe Byg, og der kunde for dette opnaaes væsentlig højere Priser end for andet dansk Byg.

Til alt Held er Bygget frit for spirede Korn, hvis Tilstedeværelse i større Mængder vilde have gjort Varen uanvendelig til Maltbrug. Indlandets Bryggerier og Maltfabriker har derfor heller ikke behøvet at ty til udenlandsk Byg. De har meget vel kunnet anvende det hjemmeavlede og synes tilmed at have været ganske godt tilfredse med dettes Maltevene. Det indenlandske Forbrug i Malt Øiemed forslaar dog kun lidet i Forhold til det indavlede Kvantum, saa Hovedmængden af dansk Byg vil i denne Sæson finde Anvendelse som Kreaturfoder.

Udfaldet af Høsten er temmelig ensartet over hele Landet, dog synes det, som om Jylland og navnlig Vestkysten er lidt gunstigere stillet end Øerne, iblandt hvilke Bornholm staar længst tilbage.

Smørmarkedet i 1895.

Det forløbne Aar har været tilfredsstillende baade for de Handlende og Producenterne. Eftervirkningen af Noteringsforandringen i November 1894 sporedes langt ind i Aaret 1895, og den usikre Tilstand, hvori Forretningen paa England var kommen, skjærpedes yderligere ved de store australiske Tilførsler i Begyndelsen af Aaret, saa Smørforretningen i de første Maaneder vedblev at være slæbende og trykket, og fineste Varer i længere Tidsrum ikke kunde naa høieste Notering. I den bedste Sommertid indtraadte en fastere Stemning og i September til October udviklede der sig en god Exportforretning, men da Noteringen i October ved store Ordres fra England strammedes usædvanligt stærkt, 21 Kr. pr. 100 Pd. i 3 Uger, vægrede de engelske Kjøbere sig ved at betale de opskruede Priser, hvorved der indtraadte et stærkt Fald og Forvirring omtrent som i November 1894, som først ved Aarets Slutning begyndte at rette sig.

Januar begyndte med en høieste Notering af 102 Kr., som steg til 104 Kr. og dalede til 96 Kr., gik i Februars Slutning ned til 87 Kr. og i Slutningen af Marts til 83 Kr., hvorpaa den holdt sig det meste af April, da den tilsidst dalede til 80 Kr.; herpaa blev den staaende til Slutningen af Mai, hvor den faldt til 76 Kr. Da rene Græsvarer nu fremkom, fæstnede Markedet sig, og i Løbet af Juni og Juli gik Prisen op til 84 Kr. og i Løbet af August yderligere op til 90 à 93 Kr. I September blev høieste Notering ved god Afsætning til England hele Maaneden igennem 95 Kr. I Løbet af de fire første Uger af October forhøiedes Noteringen ved stærk Afsætning til England successive til 118 Kr. Ved denne usædvanlige store Prisforhøjelse standsede Begjæret pludselig i England, og Afskiberne led store Tab i de paafølgende

Uger, hvor Noteringen efterhaanden gik ned til 96 Kr., som holdt sig uforandret fra midt i November og December ud. Først henimod Slutningen af Aaret begyndte Markedet at fæstne sig.

I secunda Meierismør og Mellemvarer var Forretningen væsentlig til Pladsforbrug, og bestod ligesom de nærmest foregaaende Aar, foruden af dansk Smør, væsentlig af finsk og russisk Meierismør. I Slutningen af Aaret gjorde der sig stor Knaphed gjældende for secunda Meierivare, nærmest begrundet i, at finsk Bondegræssmør, hvoraf der ellers pleier at være en Del Beholdning, ganske manglede.

Forbruget her i Byen af ordinært Smør blev for Størstedelen tilfredsstillet ved Tilførsel af finsk, russisk, galizisk og amerikansk Bondesmør, hvorfor Prisen bevægede sig imellem ca. 50 å 70 Øre. Som ovenfor berørt manglede godt finsk Bonde-Sommersmør næsten aldeles i December og vilde have betinget en god Pris.

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

Maaned.	1895.	1894.	1893.	1892.	1891	1890.	1889.	1888.	1887.	1886.	1885.
Januar. . .	100	95 $\frac{1}{2}$	96	112	102	97	105	98 $\frac{1}{2}$	102	106	114
Februar . .	92 $\frac{3}{4}$	91 $\frac{1}{2}$	91	107 $\frac{1}{2}$	98	97 $\frac{1}{2}$	107 $\frac{1}{2}$	95 $\frac{1}{2}$	93	100	104
Marts . . .	86	89	90	103	104	96 $\frac{1}{2}$	103	96	97	95	106
April . . .	82 $\frac{1}{4}$	82	84	90	91	91 $\frac{1}{2}$	87	82	84	84	95
Mai. . . .	79	73	76 $\frac{1}{2}$	90	78	83	84	76	84	82	85
Juni	74	70	83 $\frac{3}{5}$	83	78	75	84 $\frac{1}{2}$	84 $\frac{1}{2}$	79	73	82
Juli. . . .	83 $\frac{1}{2}$	71	95	85 $\frac{1}{2}$	84	74	91	85 $\frac{1}{2}$	91	84	89
August. . .	87 $\frac{2}{5}$	76	95	85 $\frac{1}{2}$	88	83	91	84	99	89	96
September .	95	83 $\frac{1}{2}$	104	97	95	94	92 $\frac{1}{2}$	88 $\frac{1}{2}$	102	98	106
Oktober . .	109 $\frac{2}{5}$	86	101 $\frac{1}{2}$	109	107	100	98	99	108	108	114
November. .	100	109	105 $\frac{3}{5}$	107 $\frac{1}{2}$	108 $\frac{1}{2}$	107	102 $\frac{1}{2}$	98	105	107	109
December. .	96	99	94 $\frac{1}{2}$	103	114	104	105	109 $\frac{1}{2}$	100	109	104
Aarenes Gjennemsnitspris	90 $\frac{1}{2}$	85 $\frac{1}{2}$	93	97 $\frac{3}{4}$	95 $\frac{1}{2}$	92	96	91 $\frac{1}{2}$	94 $\frac{1}{2}$	95	100

Fragtmarkedet.

Fragtmarkedet i 1895 maa for Danmarks Vedkommende i sin Helhed nærmest betegnes som temmelig tarveligt.

Exporten fra Danmark var i 1895, udover hvad der udførtes med de regelmæssige Rutebaade til gangbare Fragter, ikke betydelig. Af Byg udførtes

der kun enkelte Ladninger til England og Norge til noget reducerede Fragter. Fragterne for Kalksten fra Faxe, Kridt fra Stevns og Cement fra forskellige Havne, nærmest til Østersøhavnene og Norge stillede sig omtrent som de foregaaende Aar. Fra jydsk Havne sluttedes nogle Skibe med Cement til amerikanske Pladser, og der betaltes i Fragt til Nordamerika for Seilere 7 à 8 sh. pr. Ton, for Dampere 8 à 9 sh. pr. Ton, til Rio de Janeiro for Seilere 24 à 25 sh. pr. Ton. Nogle Dampere befragtedes for gammelt Jern og gamle Skinner til Middelhavet til 8 à 10 sh. pr. Ton; og for gammelt Jern betaltes i Fragt for Seilere til østengelske Pladser 5 à 6 sh. pr. Ton, til Østnorge 4 à 4½ Kr. pr. Ton. Melassebefragtninger fra danske Havne har ikke fundet Sted i Aaret 1895, men derimod sluttedes her en Del Dampere at lade Melasse i skaanske Havne, men til stærkt reducerede Fragter 7 à 8 frcs. pr. Ton til Nordfrankrig.

Befragtninger til Danmark dreiede sig hovedsageligt om Foderstoffer, Mais og andre Kornvarer, Trælast samt Kul. Indførselen af Foderstoffer og Kornvarer skete i det forløbne Aar hovedsageligt fra Amerika og Sortehavet, fra hvilke Pladser Befragtningerne som Regel foregaa andetsteds, hovedsageligt i London. Befragtningerne for Importen fra Østersøhavnene sker ogsaa hovedsageligt paa Eksportpladsene, dog sluttedes en Del af disse Fragter her, men gennemgaaende til lave Rater; en Undtagelse dannede Befragtningerne for Oliekager fra St. Petersburg til Danmark, hvorefter der i Maanederne August, September og Oktober her sluttedes et forholdsvis betydeligt Antal til ualmindelig høje Fragter; der betaltes op til 20 à 22 M. pr. 2 000 Kilo for Seilere og op til 18 à 19 M. pr. 2 000 Kilo for Dampere.

Befragtningerne for Foderstoffer fra Frankrig (Oliekager og Klid) og fra England (Klid) var til Tider i det forløbne Aar ogsaa ret livlige med stigende Fragter, navnlig fra Frankrig, hvorfra de naaede op til 12 à 13 frcs. pr. Ton Oliekager, 16 à 17 frcs. pr. Ton Klid for Seilere, for Dampere 14 frcs. pr. Ton Klid. Fra England betaltes høiest 11 à 12 sh. pr. Ton Klid fra Østkysten, 14 à 15 sh. fra Vestkysten.

Trælastbefragtningerne fra Sverige og Finland til Danmark stod baade i Antal og i Fragternes Størrelse tilbage for de foregaaende Aar.

Kulbefragtningerne var til sine Tider af Aaret ret livlige, men Fragterne dog stadigt forholdsvis lave, og mod Aarets Slutning faldt de ned til et Minimum, som vi i mange Aar ikke har kjendt.

De gennemgaaende lave Fragtrater som ifjor bødes og betaltes til danske Havne, navnlig for Trælast og Kul, var for en Del foranledigede af, at i Slutningen af 1894 Skibsafgiften ophævedes i alle danske Havne og tillige Havneafgiften for Københavns Vedkommende, men dette kom jo saa igjen Skibene tilgode.

Paa Grund af den livlige Indførsel af Mais, Byg og Foderstoffer fra Amerika og Sortehavet til København, hvorfra disse Varer igjen for en stor Del udførtes til indenrigske Pladser, til svenske Havne, navnlig Sundhavne, og til tyske Østersøhavne, har der paa dette Omraade været en levende Trafik for Smaaseilere om end undertiden til lave Fragter.

Den danske Handelsflaade har for Nordsøfarten for Seilernes Vedkommende i 1895 vistnok gennemgaaende givet et temmeligt beskedent Udbytte, fordi de

have været henviste til Trælastfarten, som for disse Skibe ikke er den, der betaler sig bedst.

Trods det daarlige Fragtaar, som 1895 hovedsageligt var, synes Damperne dog at have klarer sig nogenlunde godt.

De Rhederier, som have nyere Baade, og ikke for stor en Aktiekapital har givet meget respektable, tildels endogsaa smukke Dividender.

Ølskatten.

I Overensstemmelse med en fra Generaldirektoriatet for Skattevæsenet offentliggjort Beretning angaaende Resultaterne under Driftsaaret fra den 1 Oktober 1894 til den 30 September 1895, af Loven om Ølskat m. m. af den 1 April 1891, maa her anføres følgende:

Tilvirkning af skattepligtigt Øl har, foruden i 2 Maltextraktfabrikker, fundet Sted i 40 Bryggerier eller i 1 Bryggeri færre end i det foregaaende Driftsaar, idet 1 Bryggeri har ophørt at brygge skattepligtigt Øl. Af nævnte 40 Bryggerier har 5 alene tilvirket skattepligtigt Øl, Resten baade skattepligtigt og skattefrit Øl. Af skattepligtigt Øl er der fraført Bryggerierne til Forbrug her i Landet i 1893—94 535 779.67 Tdr., hvoraf Skatten er betalt med Kr. 3 750 457.72, 1894—95 549 386.20 Tdr., hvoraf Skatten er betalt med Kr. 3 845 703.44, hvilket viser et Merforbrug i 1894—95 af 13 606.53 Tdr.

Brændevinsproduktionen har i Tiden fra 1 Oktober 1894 til 30 September 1895 udgjort: 16 504 146 Potter Alkohol imod i 1893—94 16 545 471 Potter, altsaa mindre i 1894—95: 41 325 Potter Alkohol.

Man maa herefter antage, at Brændevinsforbruget i alt væsentligt er uforandret.

Udførselen fra Bryggerierne af skattepligtigt Øl til Udlandet uden Erlægelse af Skatten har i Aaret 1894—95 andraget 12 615 Td. imod 15 587 Td. i Aaret 1893—94.

Af Bryggerier, som kun tilvirke skattefrit Øl, fandtes der i 1894—95 297 imod 291 i 1893—94, idet der af saadanne Bryggerier er oprettet 3 i Kjøbstæderne og 5 paa Landet, medens 2 i Kjøbenhavn er nedlagte.

Den samlede Produktion af skattefrit Øl har i Aaret 1894—85 udgjort 951 629 Td. imod 941 536 Tønder i 1893—94 eller en Merproduktion af 10 093 Td.

Redningsvæsenet.

Ifølge offentliggjort Beretning angaaende det danske Redningsvæsens Virksomhed under Aaret fra den 1 April 1894 til 31 Marts 1895 fandtes der sidstnævnte Dag i Danmark 51 Redningsstationer, nemlig 34 Baad- og Raketstationer (32 i Jylland og 2 paa Bornholm), 2 Baadstationer (i Jylland) samt

15 Raketstationer (10 i Jylland, 4 paa Bornholm og 1 paa Møen); 1 Raketstation i Jylland (Thorsminde) er desuden forsynet med Redningsbaad, men uden fast Mandskab til denne.

Foruden de ovennævnte Redningsstationer forefandtes der den 31 Marts 1895 i Jylland 8 Bistationer, ved hvilke der er anbragt Redningsbaad, der betjenes af Mandskabet fra nærmest liggende Hovedstation, nemlig: Spirbakken, Skiveren, Uggerby, Rødhus, Svenske Knolde, Anholt Fyr og Horneks paa Læsø.

Der er paa Orlogsværftet blevet bygget tvende nye Redningsbaade med Transportvogne og andet Tilbehør, den ene til den nyoprettede Station ved Stenbjerg, den anden til Stationen Østerby paa Læsø i Stedet for den der-værende ældre Baad.

Ved den i Aarets Løb oprettede Baad- og Raketstation ved Stenbjerg er der opført et med Lynafleder forsynet Baadhus. Baadhuset paa den østlige Del af Anholt er blevet ombygget og udvidet, hvorhos der er opsat Lynafledere paa Baadhusene ved Skagen, Gl. Skagen, Spirbakken, Skiveren, Uggerby, Rødhus, Svenske Knolde, Horneks og Anholt.

Redningsvæsenets alt eksisterende Telefonforbindelser i Jylland er blevne forøgede ved Oprettelse af Telefonstationer paa Skagens og Høiens Fyr ved Spirbakken, Hjortdal og Svinkløv samt paa Sydsiden af Thorsmindes Udløb. Endvidere er det over Thorsminde anbragte Telefonkabel paa Grund af Havets Indskjæring blevet forlænget med ca. 1 200 Alen og en Ekstraledning er etableret paa Strækningen Liløre Thyborøn. Udgiften ved disse Foranstaltninger, hvorved Ledningernes Længde er blevet forøget med ca. 3½ dansk Mil, har udgjort ca. 5 760 Kr. (1 dansk Mil = 7 500 Meter).

Længden af den norrøjske Redningsvæsens Telefonledning udgjorde den 31 Marts 1895 ialt ca. 50 Mil.

Omkostningerne ved det samlede Anlæg have udgjort Kr. 80 462.36.

Telefonapparater forefindes ved Skagen, Skagens Fyr, Høiens Fyr, Gl. Skagen, Spirbakken, Ronnerød, Kandestederne, Skiveren, Tværsted, Uggerby, Lilleheden, Hirshals Fyr, Nørre Tornby, Skallerup, Lønstrup, Lyngby, Løkken, Grønhøi, Pirupshvarre, Blokhus, Rødhus, Slettestrand, Hjortdal, Svinkløv, Thorupstrand, Lildstrand, Kæret, Vigsø, Hanstholm, Hanstholm Fyr, Hanstholm Signalstation, Skovhuset, Klitmøller, Vangsaa, Nørre Vornpør, Sønder Vornpør, Stenbjerg, Hvidbjerg, Lodbjerg Fyr, Vester Agger, Taabel Thyborøn, Thyborøn Kanals Nordside, Knopper, Flyvholm, Lemvig (hos Bestyreren) Liløre, Ferring, Bovbjerg Fyr, Tuskjær, Thorsminde, Sydsiden af Thorsminde, Fjand, Væddersø, Husby Klit, Søndervig, Vesterø og Vesterø Havn.

Foruden Vedligeholdelsesarbejder ved Redningsvæsenets Veie er der foretaget Ombygning af Broen over Vandløbet ved Mærsk i Nærheden af Tuskjær Station.

I Finansaaret er der af Statskassen til Redningsvæsenet anvendt et Beløb af Kr. 127 556.77.

I Aaret fra den 1 April 1894 til den 31 Marts 1895 er ialt 59 Skibe strandede paa Kongeriget Danmarks Kyster, nemlig: paa Kysten af Hjørring

Amt 24, af Randers Amt 13, af Holbek Amt 5, af Bornholms Amt 3, af Ringkjøbing Amt 3, af Thisted Amt 3, af Maribo Amt 2, af Præstø Amt 2, af Sorø Amt 1, af Odense Amt 1, af Aalborg Amt 1, af Frederiksborg Amt 1, tilsammen 59.

Af disse er 19 totalt forliste og 40 senere komne af Grund. Af de strandede Skibe var 16 danske, 16 norske, 8 svenske, 8 tyske, 5 engelske, 3 finske, og 2 russiske, medens Nationaliteten for 1 Skibs Vedkommende ikke har kunnet oplyses.

I de Tilfælde, hvor Mandskabet efter Strandingen forlod Skibet, blev Besætningen i 10 Tilfælde reddet ved egen Hjælp, i 2 Tilfælde ved privat Assistance, i 8 Tilfælde ved Hjælp af Redningsapparaterne og i 1 Tilfælde dels ved egen Hjælp, dels ved Hjælp af Redningsapparaterne. Forsaavidt Tallet paa de paagjældende Skibes Besætninger har kunnet oplyses, hvilket ikke har været muligt for 2 Skibes Vedkommende, er der ved de her omtalte Strandinger ialt reddet 135 Personer, hertil kommer endvidere 54 Mand, der ved Redningsapparaterne fra Flyvholm og Thyborøn reddedes fra det strandede Dampskib „Newbridge“, hvor de var beskjæftigede med Bjergning, samt Besætningerne 72 Mand, fra 25 Fiskerbaade, som reddedes ved Hjælp af Redningsapparaterne fra Gl. Skagen, Søndervig, Lilleheden, Lildstrand, Nørre Tornby, Løkken, Lønstrup og Vester Agger, eller ialt 261 Personer, nemlig ved Redningsapparaterne 214, ved egen Hjælp 35, ved privat Assistance 12.

Af de ved Hjælp af Redningsapparaterne frelste er 150 bjergede ved Redningsbaadene, 10 ved Raketapparaterne og 54 ved begge Dele i Forening.

Redningsapparaterne har været i Bevægelse i Anledning af 45 indtrufne eller befrygtede Strandinger; i 24 Tilfælde er Skibbrudne blevne reddede ved Hjælp af Redningsmandskaberne.

Kommunikationsvæsenet.

Den vigtigste Tildragelse paa Kommunikationsvæsenets Omraade under Aaret 1895 er utvivlsomt Aabningen af Dampfærgeforbindelsen mellem Kjøbenhavn og Malmø, hvilken Forbindelses høitidelige Indvielse fandt Sted den 5 Oktober.

Der er i Aarets Løb blevet arbeidet paa adskillige nye Jernbaner, af hvilke den betydeligste, Kystbanen mellem Kjøbenhavn og Helsingør, er bleven fremmet med megen Kraft, navnlig for Strækningen Klampenborg—Skodsborg, hvor Terrænforholdene har frembudt adskillige Vanskeligheder at overvinde.

Statstelefon-Anlæggene er blevne betydeligt udvidede; der er tilveiebragt Telefonforbindelse blandt andet med Odense, Aarhus, Kolding, i Udlandet med Hamburg og Berlin.

Lovgivningen.

Blandt de under Aaret 1895 i Danmark udfærdigede nye Love og Forfatninger, synes fortrinsvis følgende fortjene her at blive nævnte:

Indenrigs-Ministeriets Bekjendtgjørelse af den 14 Februar 1895, hvorved bestemmes at Københavns Inderred saaledes som denne nærmere er bestemt ved samme Ministeriums Bekjendtgjørelse No. 43 af 15 April 1873, fremtidig skal udgjøre en Del af Københavns Havn.

Anordning af den 15 Februar 1895, om Anvendelsen af Lov om Oplagsbeviser og Garantibeviser for Varer, der oplægges i Københavns Frihavn af 30 Marts 1894 paa Beviser, udstedte af Københavns Frihavnsaktieselskab i Anledning af Varers Oplæggelse i Frihavnen, men lydende paa en vis Mængde Varer, der alene er betegnede ved Art og Beskaffenhed; samt Tillæg til bemeldte Anordning af den 12 Oktober 1895 betreffende Kornvarer.

Lov om danske Konsulers Doms- og Øvrighedsmyndighed paa Steder, hvor Danske ikke er undergivne Landets Jurisdiktion m. v. af den 15 Februar 1895. Gjennem denne Lov er bleven bestemt, at den danske Udenrigsminister paa Steder, hvor danske Undersaatter og under dansk Beskyttelse staaende Personer ifølge folkeretlig Sædvane eller Traktat ikke er undergivne Landets Jurisdiktion, kan tillægge danske Konsuler Doms- og Øvrighedsmyndighed i Overensstemmelse med de i Loven angivne Regler.

Lov om Aktieselskaber og andre Selskaber med begrundet Ansvar, som har deres Sæde paa Steder, hvor Danske ikke er undergivne Landets Jurisdiktion, af den 15 Februar 1895. Ifølge denne Lov kunne Aktieselskaber og andre Selskaber med begrundet Ansvar, som har deres Sæde paa Steder, hvor Danske ikke er undergivne Landets Jurisdiktion, af den danske Udenrigsminister anerkjendes som danske Selskaber, naar og saalænge som samtlige Medlemmer af Selskabets Bestyrelse er danske Undersaatter eller under dansk Beskyttelse staaende Personer. Anerkjendelsen er altid betinget af, at det i Selskabets Love eller Vedtægter findes udtalt, at Selskabets Nationalitet er dansk, og at det er undergivet dansk Lov og Ret og dansk Konsular-Jurisdiktion, samt af, at der ikke sker nogen Forandring i disse Bestemmelser.

Tillægsinstruktion for Konsuler i de Lande, i hvilke Danske ikke er undergivne Landets Jurisdiktion, af den 1 September 1895, hvilken Instruktion indeholder udførlige Forskrifter angaaende Udøvelse af Konsulers Doms- og Øvrighedsmyndighed i saadant Land.

Lov om Beskatning af Spil ved Væddeløb m. m. af den 30 Marts 1895, hvorved bestemmes, at ved Væddeløb og al anden Væddekamp (Hestevæddeløb, Cykelløb, Kapseillads o. s. v.) tilstedes Spil ved saakaldet Totalisator eller paa lignende Maade kun imod Erlæggelse af en Afgift til Statskassen af 5 pCt. af Indskuddenes samlede Beløb uden noget Fradrag.

Lov om Forandring i Bestemmelserne om de til Færøerne ankommende Skibes Forpligtelse til først at anløbe visse Havne af den 30 Marts 1895, hvorved bestemmes, at alle til Færøerne saavel fra Udlandet som fra Indlandet ankommende Skibe, forinden de beseile andre Havne paa Øerne, skulle anløbe en af efternævnte Havne, nemlig Torshavn og Vestmanhavn paa Strøømø, Trangisvaag paa Suderø, Vaag (Klaksvig) paa Bordø, Midvaag paa Vaagø, Kongshavn paa Østerø og Sand paa Sandø.

Lov om Hvalfangst under Færøerne af den 30 Marts 1895. Gjennem denne Lov bestemmes Bøder fra 500 til 2 000 Kr. for Fremmede (ifølge Loven Personer, som ei har fast Hjem i det danske Monarki) som drive Hvalfangst af hvilken som helst Art under Færøerne indenfor den Grænse, hvor dette er forbeholdt danske Undersaatter, eller som bringe Udbyttet af Hvalfangst, selv om den har fundet Sted udenfor Søterritoriet, i Land paa Færøerne, for der at tilvirke samme.

Lov for Færøerne om Tilsyn med Udvandrerers Befordring af den 30 Marts 1895, hvilken indeholder udførlige Bestemmelser angaaende Udvandringsagenter samt angaaende saavel direkte som indirekte Befordring af Udvandrere fra Færøerne.

Lov af den 10 April 1895 om Forlængelse af Varigheden af midlertidig Bestemmelse i Lov om en Ølskat m. m. af den 1 April 1891. Gjennem denne Lov er det Tidsrum i hvilket den i § 2 af 1891 Aars nævnte Lov fastsatte Skat i Henhold til Lovens § 26 opkræves med 7 Kr., blevet forlænget indtil 1 April 1896.

Lov indeholdende Forbud mod Kolportage med samt Salg og Udbydelse til Salg af Andele af udenlandske saakaldte Præmieobligationer m. m. af den 10 April 1895, hvilken Lov indeholder Forskrifter om strænge Bøder for Overtrædelse af de givne Forbud.

Strandingslov af den 10 April 1895, som indeholder udførlige Forskrifter angaaende Foranstaltninger til Bjergning af Fartøier og Gods ved Rigets Kyster, og hvortil knytter sig en af Justitsministeriet paa Grund af Lovens § 9 den 1 Juli 1895 udfærdiget Anordning angaaende Politiets Pligter i Strandingstilfælde.

Justitsministeriets Bekjendtgjørelse af den 6 September 1895 med Forskrift at Skibe, som ifølge § 1 i Loven af den 2 Juli 1880 angaaende Foranstaltninger imod smitsomme Sygdommes Indførelse i Riget er pligtige til at erhverve Tilladelse til Samkvem med Land (Praktika), skulle, forsaavidt de indløbe i Limfjorden, erhverve saadan Tilladelse henholdsvis ved Hals og ved Thyborøn.

Ministeriet for offentlige Arbeiders Bekjendtgjørelse af den 10 Oktober 1895, hvorved bestemmes at i Post 2, 2det Stykke, Bekjendtgjørelse af 30 Oktober 1894 om Omsætning af Havneafgiften til Kjøbenhavns Havn af Skibe for Indgaaende i Udenrigsfart til en Vareafgift m. v. indsættes efter Ordet: „gjenudføres“ Ordene: „landværts ad nysnævnte Forbindelsesvei til Frihavnen eller“.

Indenrigsministeriets Bekjendtgjørelse af den 11 Oktober 1895, hvorved Ministeriets Bekjendtgjørelse af den 29 Oktober 1892 angaaende Forbud mod Indførsel af levende Kvæg, Faar, Geder og Svin fra Malmøhus Len, er bleven ophævet.

Indenrigsministeriets Bekjendtgjørelse angaaende Udførsel af Kvæg, Faar, Geder og Svin til Udlandet af den 14 Oktober 1895, hvorved Bekjendtgjørelsen i Sagen af den 27 September 1893 ophæves.

Justitsministeriets Bekjendtgjørelse af den 9 December 1895 angaaende Fastsættelsen af Bjergelønnen for bortdrevne Sømærker, tilhørende den danske Stat, hvorved Bjergelønnen fastsættes efter Tarif med visse Procent af Sømærkets Værdi.

Loven af den 13 December 1895 angaaende Tillæg til Lov af 14 April 1893 om Statsunderstøttelse til Bekjæmpelse af Tuberkulose hos Kvæget.

Det i sidstnævnte Lov fastsatte aarlige Statstilskud af Kr. 50 000 forhøies fra 1 April 1896 at regne til Kr. 100 000.

Handels- og Søfartstraktater.

I Aaret 1895 har Danmark afsluttet Handels- og Søfartstraktater med Rusland den 2 Marts (ratificeret den 28 samme Maaned) og med Belgien den 18 Juni (ratificeret den 26 samme Maaned).

Kjøbenhavn Frihavn. Hertil ankom 1896 af Dampskibe: i alm. Fart 210, til Kulforsyning 50 og Bugserbaade 23, ialt 283, heraf danske 41, svenske 51, norske 50, engelske 57, tyske 79, finske 2, hollandske 3. Af Seilskibe: I almindelig Fart 1 332, Anlæg uden at losse eller lade 17, Sandbaade 562, Pramme med egen Bevægkraft 45, do. uden do. 256, ialt 2 212, heraf danske 1 599, svenske 533, norske 8, tyske 66, engelske 1, franske 1, hollandske 1, russiske 2, finske 1.

For i nogen Grad at kunne erholde en Oversigt af Trafiken i Frihavnen med Hensyn til Transithandelen, meddeles forneden en Tabel, der i Kolonnen No. 5 udviser den til Steder udenfor Danmark transito udførte Varekvantitet, hvortil de i de øvrige Kolonner anførte Talstørrelser, som referere sig til Indenrigshandelen, tjene til Sammenligning.

Varene.	Vægt, Maal, Styk- ketal eller Værdi.	Told- pligtige Varer. Fortoldet.	Besigtigede Toldfrie Varer. Det hele indførte Kvantum.	Ubesigtigede Varer til Kre- ditoplagene eller til Tran- sitoplagene med bekjendt Indhold.	Ubesigtigede Varer om- ladede i Fri- havnen til Skib eller Jernbane eller forsendt over et af Havne- distrikterne til indenlandsk Sted.	Ligeledes ubesigtigede Varer forsendt til fremmed Sted.
Affald-Klid	⊘	—	11 348 200	—	142 300	328 200
Oliekager	”	—	20 512 300	—	8 891 200	1 730 100
Kakao	”	5 600	—	58 500	—	—
Øl paa Flasker . .	”	75	—	—	—	288 700
Spiritus (paa Flasker som kunne gra- deres)	Ptr.	800	—	—	—	3 900
Sild (tør, tørsaltet).	⊘	—	—	—	—	21 600
Frugter: Oranger og Appelsiner . . .	”	2 500	—	—	—	2 300
Frø: Kløverfrø . .	”	—	38 300	—	—	110 600
Græsfrø	”	—	176 000	—	—	10 100
Kjød og Flesk . .	”	—	550 000	—	—	101 900
Kornvarer uformalede:						
Byg	”	—	58 225 800	—	14 383 600	2 575 800
Hvede	”	—	11 908 300	—	4 741 200	3 634 500
Mais	”	—	32 670 600	—	6 081 000	4 521 700
Rug	”	—	18 450 600	—	5 377 200	8 501 700
Havre	”	—	1 083 100	—	—	37 900
Malt	”	—	—	—	—	52 300
Manufacturvarer:						
raat Linnedgods .	”	63 300	—	8 950	—	6 900
Metaller, raa . . .	”	—	676 000	—	5 900	1 719 900
Staal i Stænger . .	”	26 500	—	—	—	41 900
Plader og Blik, raa	”	948 300	—	—	—	87 500
Jernvarer, andre . .	”	935 100	250 300	2 600	—	50 100
Salpeter	”	797 000	—	—	158 200	445 200
Spisevarer: herm. l.	”	43 800	—	—	—	4 900
Smør i herm. Daaser	”	—	—	—	—	361 700
Tran	”	6 700	—	—	—	62 800
Tømmer og Træ:						
Andre Træsorter .	”	—	—	—	—	114 300
Tændstikker samt finere Arb. af Træ	”	500	—	—	—	2 900
Kjøbmandsgods . .	”	—	—	—	—	20 900
Meieripreparater .	”	—	—	—	—	4 200

De industrielle Anlæg paa Frihavnsterrænet bestaar af 1 Sand Cement-fabrik, 2 Kaffebrennerier, 1 Kafferenseri, 1 Cacaobrenneri, 1 Jernskjæleri, 1 Farvefabrik, 1 Chokoladefabrik, 1 Sirupsfabrik, adskillige Likhørfabrikker, blandt disse en større, 1 Maskinfabrik (nærmest beregnet for Skibsreparationer).

Under Opførelse er desuden 1 Marmorsliberi (Filial til „den Ankerske Marmorforretning i Fredrikshald“) samt 1 Kafferenseri og 2 Træskjærerier, hvoraf det ene er beregnet til Bearbejdelse af finere Træsorter (hand wood). Med Undtagelse af Sandcementfabrikken, som drives ved Damp, benyttes ved de øvrige industrielle Etablissementer i Frihavnen elektrisk Drivkraft. Af mere betydelige Haandværkerier i Frihavnen kunne nævnes 2 Bødkerværksteder og 1 Pelsvare-Skrædderi.

Blandt Firmaer i Kjøbenhavn, som eies af Nordmænd og Svenske, have A. Karlsson & Co. samt Wulf & Kaltenborn leiet Oplagsmagasiner i Frihavnen; blandt svenske Firmaer i Sverige kun G. & L. Beijer & Co. i Malmø, som driver Forretningen sammen med et dansk Firma.

I Forbindelse hermed kan nævnes at Kjøbenhavns Frihavn hidtil i høist liden Grad er bleven tagen i Anvendelse af norske og svenske Kjøbere og Producenter, hvorfor den i Planen for Frihavnens Drift indgaaende Hensigt at søge at erhverve den skandinaviske Halvø som et vigtigt Opland for Frihavnens Virksomhed endnu ikke i mindste Maade er blevet opnaaet.

Ved Berøring af disse Forhold er dog den Erindring nødvendig, at Frihavnsanlægget ikke kan betragtes som afsluttet førend i den seneste Halvdel af Aaret 1895, og neppe da, og at dens Virksomhed saaledes ikke endnu kan ansees have sket efter den beregnede Maalestok. Som Følge heraf kan man ikke af Frihavnens Virksomhed i Aaret 1895 erholde en sikker Rettesnor for Bedømmelse af Udstrækningen og Beskaffenheden af denne Virksomhed efter at Frihavnsinstitutionerne er komne i fuld Gang og har opnaaet at fæstne sig.

Det eneste norsk-svenske Produkt, som i noget større Omfang er bleven eksporteret over Frihavnen, er Træmasse.

Utvivlsomt vil Træmasseproduktionen kunne hente Fordel af Frihavnen som en passende Centralplads for denne Vares Omsætning.

Ifølge den saakaldte Frihavnslov af den 31 Marts 1891 er det Selskab som opretholder Frihavnens Drift berettiget til fremfor andre Interessenter af Nettoprovenuen at erholde 4 pCt. paa sine i Foretagendet indskudte Penge. Frihavnen har dog ikke endnu udvist en saadan Rentabilitet, at Selskabet har kunnet erholde denne Prioritetsuddeling.

De tekniske og administrative Anordninger i Frihavnen, som i den første Tid af dennes Virksomhed havde givet adskilligt at ønske, kunne nu, efter at en Del Mangler er afhjulpne, ansees som fuldt tilfredsstillende.

I Aarets Løb har et Hamburgs Rederi opretholdt regelmæssig Dampskibsforbindelse mellem Rio de Janeiro og Frihavnen, og i Efteraaret er en ny regelmæssig Dampskibslinie, som trafikeret af „Det Forenede Dampskibsselskabs“ Skibe, bleven indsat mellem New Orleans og Frihavnen. Den sidste Foranstaltning skete i Forbindelse med den mellem Kjøbenhavns Frihavns-Aktieselskab og Det forenede Dampskibsselskab truffne Overenskomst at Fragtsatserne for Godsforsendelser med sidstnævnte Selskabs Skibe fra 1ste Januar 1896 skulde

paa alle Ruter være de samme til og fra Frihavnen som til og fra Toldhavnen. Betydningen af denne Overenskomst er ikke liden. Hvis det lykkes til Kjøbenhavn at knytte nye oversøiske Forbindelser er det jo Kjøbenhavns Opgave saa hurtigt og bekvemt som muligt til Østersøhavne at forsende en stor Del af de Varer, som disse Forbindelser hidføre. Og da de fleste Ruter fra Kjøbenhavn til Østersøen trafikeres af det forenede Dampskibsselskabs Skibe, er det en væsentlig Betingelse for den hurtige Fordeling af den oversøiske Import, at dette Selskab deltog i Besørgelsen af den samme.

Den Transithandel, som Oprettelsen af ovennævnte oversøiske Dampskibslinie har fremkaldt, har hovedsagelig været rettet fra Amerika, samt paa Rusland og Finland.

Som allerede er blevet antydet, har Norge og Sverige ikke, — i det mindste ikke i nævneværdig Grad — været interesserede i denne Transit-handel.

Ved den i Oktober 1895 aabnede Dampfærgeforbindelse mellem Kjøbenhavns Frihavn og Malmø tilveiebragtes en nem og bekvem Adgang fra Sverige til Frihavnen, og Forhaabninger er fra dansk Side blevne udtalte om at Frihavnen maa komme til i stor Udstrækning at trække til sig de svenske Eksportforretninger.

Endelig bør nævnes at Frihavnen utvivlsomt har bidraget til at hæve Kjøbenhavn som commercielt Centrum for Danmark. Den nærmeste Aarsag hertil turde være at finde deri, at Frihavnen gennem Bispor staar i direkte Forbindelse med det danske Jernbanenet, en Fordel, som Toldhavnen ikke i den samme Udstrækning tilbyder. Ved at forsende de importerede, for Indlandet bestemte Varer over Frihavnen reduceres i høi Grad de betydelige Omladningsomkostninger, som Befordring over Toldhavnen medfører.

I s l a n d.

Ifølge Indberetninger fra Island har Veiret hele Sommeren været temmelig koldt og Efteraaret meget stormfuldt. Imellem den 1ste og 3die December rasede der over hele Landet en voldsom Orkan fra Nord, noget lignende kan ikke mindes i ca. 40 Aar, som foraarsagede store Ødelæggelser paa Skibe, Baade m. m.; mange Faar og en Del Heste indesneede paa nogle Steder.

Der har i Aaret 1895 været udført betydeligt mere af Klipfisk end Aaret forud, paa Grund af at Torskefiskeriet var bedre, især i Maanederne August og September; derimod blev Havkalvsfiskeriet en Del mindre end ifjor. Landhandlen har været meget livlig, Uld blev betalt med 65 à 70 Øre pr. $\mathcal{R}$; Kjød i Efteraaret fra 14 à 18 Øre pr. $\mathcal{R}$. Af levende Beder blev der udført et lignende Antal som ifjor, og Prisen paa disse var omtrent 1 Kr. høiere pr. Styk end forrige Aar.

Sildefiskeriet mislykkedes fuldstændigt paa Islands Vestkyst, og paa de andre Dele af Landet blev det kun middelmaadigt.

Af Love vedkommende Handel og Skibsfart har kun følgende opnaaet kongl. Stadfæstelse, nemlig:

1) Lov af 25 October 1895 om Befragtning eller Kjøb af et Dampskib samt dets Drift for Landkassens Regning til at beseile Island.

2) Lov af 8 November 1895 om statistiske Tabeller.

Sundhedstilstanden har været meget god, da Landet har været fri for epidemiske og smitsomme Sygdomme.

Saavidt vides er der Ingen udvandret til Amerika fra Island i 1895, derimod er Enkelte komne tilbage derfra.

Under Aaret 1895 udførtes til Danmark:

Fisk: fersk 40 Cnt., tørret røget, saltet: Ansjovis m. m. 3 293 Cnt., saltet Sild 26 796 Cnt., tørret og tørsaltet Fisk 43 037 Cnt., anden saltet Fisk 1 342 Cnt., Kjød og Pølser 13 480 Cnt., Skind og Huder (uberedte) 2 147 Cnt., Talg 483 Cnt., Tran 16 827 Cnt., Uld 10 850 Cnt., Uldgods 205 Cnt., Fjer og Dun 54 Cnt.

Generalkonsulatets Embedslokaler er vedvarende i Nyhavn No. 11 og Kontortiden Kl. 10—3.

S. Cederschjold.

Helsingfors.

Skibsfarten i 1895.

Norske Skibe.	Med Ladning		I Ballast.		Tilsammen.				Brutto- fragter.
	Ant.	Ton.	Ant.	Ton.	Ant.	Ton.	Deraf Dampskibe.		
							Ant.	Ton.	
I. Ankomne:									Fm.
Fra Norge til Vicekon- sulsstationerne . . .	14	1 658	15	7 829	29	9 487	-	-	19 290
” Sverige til Hoved- stationen	2	1 730	-	-	2	1 730	-	-	1 400
” Sverige til Vicekon- sulsstationen	1	77	14	6 951	15	7 028	-	-	600
” andre Lande til Ho- vedstationen	9	6 605	3	963	12	7 568	-	-	34 150
” andre Lande til Vice- konsulsstationen . .	64	37 528	173	86 069	238	123 597	-	-	178 056
	90	47 598	196	101 812	296	149 410	107	82 876	233 496
I. Afgaaede.									
Til Norge fra Hovedst.	1	156	-	-	1	156	-	-	1 500
- Norge fra Vicekon- sulsstationen	3	219	1	158	4	377	-	-	1 525
” Sverige til Vicekon- sulsstationen	1	988	5	1 702	6	2 690	-	-	8 332
” andre Lande Hoved- stationen	8	7 272	5	1 870	13	9 142	-	-	66 200
” andre Lande til Vice- konsulsstationen . .	260	132 350	12	4 695	272	137 045	-	-	2 167 233
	273	140 985	23	8 425	296	149 410	107	82 876	2 244 790

For Havari ankom 1 Skib dr. 580 Ton.

Af svenske Skibe ankom 431 dr. 109 207 Ton.

Erlagte Konsulatafgifter af norske Skibe ved Hovedstationen Fm. 661.63, ved Vicekonsulsstationerne Fm. 11 491.66, hvoraf tilfaldt Konsulskassen Fm. 5 745.86. Af svenske Skibe ved Hovedstationen Fm. 834.90, ved Vicekonsulsstationen Fm. 6 242.12, hvoraf tilfaldt Konsulskassen Fm. 3 121.09. Ialt tilfaldt Konsulskassen Fm. 10 363.48. Expeditionsafgifter, svenske Fm. 901, norske Fm. 199, fælles Fm. 45.50.

Aarsberetning dateret 31 Marts 1896.

Den norske Skibsfart paa Finland har stillet sig saaledes i Aarene 1891—1895:

	1891.		1892.		1893.	
	Antal	Ton	Antal	Ton	Antal	Ton
Ankomne:						
Med Ladning	85	27 020	107	36 031	98	36 041
I Ballast	185	82 157	171	72 492	228	101 120
Tilsammen	269	109 177	278	108 523	326	137 161

	1894		1895		Gjennemsnit	
	Antal	Ton	Antal	Ton		
Ankomne:						
Med Ladning	96	33 219	90	47 598	95	35 982
I Ballast	220	102 951	206	101 812	202	92 106
Tilsammen	316	136 170	296	149 410	297	128 088

	1891		1892		1893	
	Antal	Ton	Antal	Ton	Antal	Ton
Afgaaede:						
Med Ladning	251	103 197	245	96 781	288	124 782
I Ballast	19	6 636	33	11 742	38	12 379
Tilsammen	270	109 833	278	108 523	326	137 161

	1894		1895		Gjennemsnit.	
	Antal	Ton	Antal	Ton		
Afgaaede:						
Med Ladning	294	128 911	273	140 985	270	118 931
I Ballast	22	7 259	23	8 425	27	9 288
Tilsammen	316	136 170	296	149 410	297	128 219

I samme Tid indseiledes af norske Skibe følgende Bruttofragter: 1891: Fm. 2 358 696, 1892: 1 954 051, 1893: 2 454 031, 1894: 2 391 294, 1895: 2 478 286, Gjennemsnit 2 327 271.

Af de til Finland ankomne norske Skibe var Dampskibe: 1891: 37, 25 425 T., 1892: 68, 37 751 T., 1893: 93, 53 584 T., 1894: 91, 59 130 T., 1895: 107, 82 876 T.

De norske Skibes Antal viser i Forhold til 1894 en Nedgang af 20 Stykker, men en Tilvæxt af 13 000 Ton i Drægtighed. Drægtigheden overstiger med 21 000 Ton Gjennemsnittet for de sidste 5 Aar. Ogsaa Bruttofragterne tiltog med ca. 87 000 Fm. mod 1894 og overstiger Middeltallet for Femaaret med ca. 150 000 Fm.

De norske Dampskibes Antal er tiltaget med 16 af ca. 23 700 Tons Drægtighed. Af den hele Tonnage falder ca. 82 800 Ton paa Damp- og ca. 68 000 Ton paa Seilskibene.

Af de ankomne norske Skibe kom til Helsingfors 14 dr. 9 298 Ton, Bjørneborg 35, 14 687 T., Borgå 13, 7 608 T., Brahestad 3, 1 918 T., Ekenäs 1, 201 T., Fredrikshamn 19, 12 774 T., Gamla Karleby 3, 1 635 T., Hangø 4, 1129½ T., Jakobstad 1, 781 T., Kotka 58, 28 152 T., Kristinestad 2, 1 692 T.,

Lovisa 14, 6 406 T., Mariehamn 1, 247 T., Ny Karleby 1, 1 520 T., Roumo 4, 2 167 T., Torneå 11, 5 132 T., Uleåborg 23, 11 337 T., Wasa 4, 1 069 T., Wiborg 64, 31 212 T., Åbo 21, 10 445 T.

Fragter. Efterstaaende Opgave udviser Fragter, sluttet i 1895 for Trævarer, regnet: St. Petersburg Standard eller 165 engelske Kubikfod, hvor ikke anden Beregning er opgivet:

Fra Helsingfors. Til tyske Østersøhavne 19—21 Rm., tyske Nordsøhavne 20—26, danske Øer 19—22, Kjøbenhavn 18—20 Rm., Holland 13 à 14 Gylden, Belgien 30 à 38 frcs., Biscayiske Bugt 37 à 38 frcs., London 22 sh. 6 d à 25 sh., Englands Østkyst 23 à 24 sh., Englands Kanalhavne 27 sh. 6 d à 30 sh., Firth of Forth 21 à 22 sh., Nord Spanien 52 Pesetas, Cadix 54—55, Sevilla 60—62, Malaga, Almeria, Cartagena, Alicante, Valencia, Tarragona 54 à 60, Barcelona 59 à 65 Pesetas.

Fra Bjørneborg. Ayr Seilskibe 31 sh. 9 d, Aberdeen Dampskibe 22 sh., Abroath Seilskibe 25 sh., Berwick of Tweed Dampskibe 23 à 25 sh., Dundee Dampskibe 22 sh. à 22 sh. 6, Firth of Forth Seilskibe 21 à 22 sh., Grangemouth do. 21 sh. 6 d à 23 sh., Granton do. 22 sh., Kinkardine do. 22 sh. 6 d à 23 sh., Leith do. 21 sh. à 23 sh. 6 d, Methil Dock 22 sh., Tay Port do. 22 sh. 6 d, Blyth do. 24 sh. 6 d, Cardiff Dampskibe 32 sh. 6 d, Grimsby Dampskibe 25 sh., G^r Yarmouth do. 24 à 25 sh., Gloucester do. 28 sh. 9 d, Guernsey do. 31 sh., Hull do. 22 sh. 6 d, Seilskibe 22 sh. 6 d, Kings Lynn Dampskibe 25, Seilskibe 27 sh., London Dampskibe 21 à 30 sh., Little Hampton Seilskibe 35 sh., Perth do. 31 sh. 6 d, Poole Dampskibe 28 sh. 6 d à 30 sh., Plymouth Seilskibe 26 sh., Southampton Dampskibe 27 sh., Thames Seilskibe 28 sh. à 28 sh. 6 d, Tyne Seilskibe 26 sh. 6 d à 27 sh., Wisbeach Dampskibe 30 à 36 sh., West Hartlepool do. 30 sh., Amsterdam Seilskibe 26 sh., Rotterdam do. 17¼ Gylden, Zaandam Dampskibe 20 sh. 6 d à 22 sh. 6 d, 14½ Gylden, Havre do. 36 frcs. Honfleur do. 36 frcs., Brake do. 26 Rm., Flensburg Seilskibe 19 Rm., Geestemünde do. 23 à 25 Rm., Glückstadt do. 28 Rm., Hamburg do. 28 Rm., Itzehoe do. 30 Rm., Kiel do. 18 à 23 Rm., Lübeck Dampskibe 18 à 21 Rm., Neustadt Seilskibe 20 Rm., Rendsburg do. 23 à 27 Rm., Schleswig do. 23 Rm., Apenrade do. 18½ Rm., Kjøbenhavn Dampskibe 22 Rm., Seilskibe 18—19 Rm., Veile 19½ Rm.

Fra Fredrikshamn. Til Lübeck 21 Rm., Hull 24 Rm., Grimsby 24 Rm., Calais 32 frcs., Bordeaux 47 frcs., Marseille 51 frcs.

Fra Kotka. Til Lübeck, Kiel, Kjøbenhavn 20—21 Rm., andre danske Havne 22—23 Rm., Brake 27 Rm., Bremen 26—28 Rm., Amsterdam 15—16 fl., Rotterdam, 13½ à 14 fl., Harlingen 15 à 15½ fl., Anvers, Gand 32 à 36 fl., Newport 36 à 37 fl., London 22 sh. 6 d à 30 sh., Hull, Grimsby 26 sh., Hartlepool, Leith 22 sh. à 22 sh. 6 d, Newcastle 25 à 25 sh. 6 d, Grangemouth 22 sh. à 23 sh., Rochester 24 sh. 6 d à 25 sh., Calais 31 frcs., Dieppe 30 à 33 frcs., Rouen 32 à 33 frcs., Dunkerque 34 frcs., Boulogne, Honfleur 35 à 36—38 frcs., Bordeaux 40 à 49 frcs., Marseille, Cette 48 à 50 frcs.

Betingede Maanedshyrer var for Tømmermænd Kr. 60, Matroser Kr. 42—36, Letmatroser Kr. 38—21, Jungmænd Kr. 36—11.

Generalkonsulatets Adresse er No. 2 B, Manegeatan, aabent Kl. 10—2.

Den for svenske og norske Arbeidere i Finland grundede Kasse for Syge- og Begravelseshjælp eiede sidst i 1895 Fm. 6 105 og havde 28 Deltagere. I Sygehjælp er i Aaret udbetalt Fm. 488,70.

Det Svensk-Norske Gillet i Helsingfors havde i Aaret ca. 170 Medlemmer og udbetalte i Understøttelse til 58 nødlidende svenske og norske Undersaatter Fm. 685. Dets kontante Beholdning var ved sidste Regnskab Fm. 1 257.

Det „Skandinaviske Selskab“, der er stiftet i forrige Aar, og hvori kan optages Medlemmer ikke alene fra de tre skandinaviske Lande, men ogsaa fra Finland, tilsigter at yde Understøttelse til sine Medlemmer.

Bjørneborg. (Vicekonsulens Beretning). Forretningslivet var i 1895 usædvanlig livligt, uden Tvivl foraarsaget ved Aabningen af Jernbanestrækningen Bjørneborg—Tammerfors. Forbindelsen med Udlandet var ogsaa livlig. Værdien af Importen var 3.6 Mill. Fm. og af Exporten 8.4 Millioner. Paalidelige Op-gaver over Vareudbyttet med de fremmede Riger kan endnu ikke gives.

Der indførtes fra de forenede Riger: Sild Kg. 62 184, Værdi Fm. 11 400. Brisling, Sei og Ansjos Kg. 19 370, Fm. 5 975, Jernvarer Kg. 66 406, Fm. 13 272, Rails Kg. 41 960, Fm. 6 720, Spiger og Traad Kg. 47 990, Fm. 23 995, Jordbrugs- og Meieriredskaber Fm. 2 771, Maskiner Fm. 37 119, Høfrø Kg. 55 774, Fm. 38 787, ildfast Ler Kg. 49 400, Fm. 1 337.

Blandt Udførselsartikler til de forenede Riger kan anføres: Birkeved Fm. 39 030, Krebs 10 325, Rug Fm. 13 377, Smør Fm. 24 400, Tjære Fm. 23 745.

Der ankom 8 norske Dampskibe dr. 6 279 og 27 norske Seilskibe dr. 8 408 Tons. Middeldrægtighed for norske Skibe 419.63.

Borgå. Fra Norge indførtes 3 000 Kg. Tørfisk samt friske Frugter, Olier, Jern- og Staalvarer, Farver og Kemikalier, alt delvis fra Sverige.

Fredrikshamn. (Vicekonsulens Beretning). Aaret har udmærket sig ved større Liv i alle Brancher, hvortil Aarsagerne er at søge i den almindelige Velstand, der efterhaanden er indtraadt i Landet.

Der ankom 19 norske Skibe dr. 12 774 Ton.

Hangø (Vicekonsulens Beretning). Hertil ankom ialt, foruden Kystfarere, 616 Skibe dr. 211 791 Ton, hvoraf 488 Dampskibe. Af de ankomne var 115 fremmede, hvoriblandt 47 danske, 31 norske og svenske, 26 tyske, 8 engelske, 2 belgiske og 1 hollandsk.

Importen til denne Havn bestod især af Kolonialvarer, Sild (240 600 Kg.), Mel, Bomuld, Stenkul, Jern- og Staalvarer.

Exporten bestod især af Smør (11.4 Mill. Kg.), Vildt, Fisk, Træmasse, Papir, Jern og Staal i Stænger og Bær.

Kotka. (Vicekonsulens Beretning). Der ankom 12 norske Dampskibe dr. 7 665 Ton og 46 Seilskibe dr. 20 487 Ton. Et norsk Dampskib ankom med Stykgods fra Helsingfors for at komplettere Lasten, og 2 Seilskibe med Olie og Kul, Resten i Ballast.

Lovisa. (Vicekonsulens Beretning). Af Stedets Exportartikler, Trævarer og Havre, er kun den førstnævnte udført i større Portioner. Der er Tegn til, at Exporten af Havre herfra vil komme til at aftage betydeligt.

Opudringen af den indre Havn er fuldført, men der tør blive Tale om yderligere Uddybning deraf.

I Aarets Løb er igangsat en mindre kemisk-teknisk Fabrik, og ved Strømfors Bruk en Fabrik for maskinsmedede Hestesko. Begge synes at arbejde med Fordel.

Uleåborg. (Vicekonsulens Beretning). De fornemste Indførselsartikler var raa Huder, Rugmel, Kaffe, Vævneder, Sukker og Tobak.

Wasa. (Fra Vicekonsulen). Den strenge Vinter isbelagde Quarken sidst i Februar for Transport, men da Samfærdselen med Sverige via Hangø kunde foregaa næsten hele Vinteren, var Trafiken over Quarken høist ubetydelig. Søfarten aabnedes 19de Mai. Af norske og svenske Skibe ankom 69 dr. 15 385 Ton, samt derhos 239 finske dr. 47 528 Ton, 20 tyske, 9950 T., 8 engelske, 4 603 T., 2 østerrigske, 1 045 Ton, 2 spanske, 730 Ton og 21 danske, 5 603 Ton. Af de ankomne 361 Skibe var 218 Dampskibe. Konkurrence mellem de forenede Riger og andre Nationers Skibe er ikke forekommet.

Fra Norge indførtes Sei og Sild.

Åbo. (Fra Vicekonsulen). Fra Midten af Sommeren 1896 vil 2 større nye hurtiggaaende Dampskibe trafikere Linien Hangø—Kjøbenhavn—Hull.

Blandt Indførselsartikler fra de forenede Riger kan nævnes Fisk, saltet, Kg. 260 709, tørret 148 055, fersk 67 300, Cement Kg. 849 105, Farver Kg. 48 597, Skind og Huder Kg. 30 067, Jern- og Staalvarer Kg. 2 212 720, Kridt, Lerrør, ildfast Ler, Maskiner, Oljer, Kvarts, Tran Kg. 10 460, ildfast Tegl.

Den udenrigske Søfart udførtes af følgende Antal Skibe: Finske 571, russiske 49, svenske 29, norske 21, danske 45 og tyske 24, engelske 51, hollandske 2, franske 2, østerrigske 1, spanske 2, italienske 2.

Tammerfors. (Vicekonsulens Beretning). Aaret udmærkede sig ved gode Resultater. Pengetilgangen, der i længere Tid havde været knap, blev rigelig, hvilket medførte Nedsættelse af Rentefoden.

Der tiltrængtes ingen Import af vore sædvanlige Kornsorter, Rug, Byg eller Havre; kun Hvede og Hvedemel kom som sædvanligt fra Rusland og Tyskland.

Meierivæsenet gaar stedse frem ligesom Exporten af Meierismør. Paa Grund heraf stiger ogsaa det saakaldte Bondesmør i Værdi.

Trælastindustrien var stærkt sysselsat; Udførelsen herfra og fra Omegnen beregnes til ca. 33 000 Std. af Aarets Tilvirkning.

Fabrikerne havde rask Afsætning. Bomuldsfabriken (Finlayson & Co.) med en Styrke af ca. 2 300 Personer omsatte i Rusland og Finland for 9.8 Mill. Fm. Linspinderiet sysselsatte 1 509 Personer. Tammerfors Klædefabrik tilvirkede for et Beløb af 1.3 Million Fm., og Papirbruget, Firma S. C. Frenckell & Son, med 330 Arbeidere for ca. 2 Mill. Af noget mindre Anlæg kan nævnes en Asfalt- og Tagfiltfabrik, to Papfabriker og en Fyrstikfabrik. Splintfabriken indstillede sin Virksomhed, der dog nu atter er optaget. Et nyt Fore-

tagende er Tammerfors Hue- og Hattefabrik. En Sagbladfabrik tilvirkede alle Slags Sage for Sagbrug etc. til en Værdi af Fm. 90 000.

Tilgangen paa Skovfugl og Vildt var ringe, dels fordi der var lidet deraf i Skovene, dels fordi de skjærpede Jagtlove var til Hinder.

Priserne paa Dyreskind var saa lave, at der ikke kunde blive nogen nævneværdig Export; der bødes nemlig for Hareskind høist 12 p, Ekorn 23 p, Hermelin 25 p, Ulv 12 Fm., Ræv 13, Gaupe 17, Maar 14 og Odder 16 Fm.

Af Heste udførtes mange til Rusland, 2 gode Trævere udførtes forsøgsvis til Amerika, hvor de dog ikke vakte nogen Opmærksomhed. Priserne var mellem 3 og 400 Fm.

Trafiken paa Søerne nord og syd for Tammerfors dreves af 21 Dampskibe paa ca. 567 Ton, samt 134 andre Fartøier.

Bjørneborgsbanen aabnedes i Oktober for Trafiken.

Finlands Handelsomsætning med Udlandet fremgaar af efter følgende Opgave:

Export 1895. Heste Stk. 5 697, Hornkvæg 3 927, Kalve og Kvier 8 780, Vildt, Skov- og Søfugl 417 000 Kg., Kjød og Flesk 772 000 Kg., Smør 12 379 000 Kg., Fisk (ikke nedlagt) 7 121 000 Kg., Havre, umalet 30 233 000 Kg., Rug, do. 1 924 000 Kg., Bær 1 407 000 Kg., Planker 286 448 m³, Battens 548 862 m³, Bord 785 358 m³, usaget Virke, Ved 929 667 m³, Træmasse og Pap 35 548 000 Kg., Papir 18 634 000 Kg., Tjære 143 674 Hl., Takjern 4 519 000 Kg., Stangjern 5 004 000 Kg.

Import 1895. Saltet Sild 3 356 000 Kg., Tørfisk 549 000 Kg., Havre 4 350 000 Kg., Hvede 246 000 Kg., Byg 8 496 000 Kg., Mais 1 576 000 Kg., Ris 3 746 000 Kg., Rug 20 058 000 Kg., Hvedemel 38 664 000 Kg., Rugmel 98 360 000 Kg., Malt 2 719 000 Kg., Gryn af Boghvede 1 206 000 Kg., af Byg 1 276 000 Kg., af Hvede og Manna 801 000 Kg., af Ris 100 000 Kg., Petroleum 12 794 000 Kg., Stenkul 68 911 000 Kg., Takjern 8 544 000 Kg., Stangjern 9 408 000 Kg., Plader sort. 3 324 000 Kg., Bomuld, raa 4 223 000 Kg., Kaffe 6 144 000 Kg., Tobak i Blade 2 700 000 Kg., i Stilke 663 000 Kg., Kogsalt 587 980 000 Kg., Sukker, raat 5 705 000 Kg., do., raffineret 8 553 000 Kg., Brændevin paa Fad 439 000 Kd., Vin paa Fad 1 668 000 Kg.

Af 20 i ovenstaaende Opgave nævnte Udførselsartikler viser, sammenholdt med 1894, 13 en Forøgelse og 7 en Nedgang. Forøgelsen falder især paa Havre, Rug, Fisk, Ved og Tjære. Nedgangen falder især paa Smør og Stangjern.

I Indførselen viser sig en Fremgang for Petroleum, Takjern, Stangjern, Jernplader, Malt, Havre og Kogsalt, men en Nedgang for Rugmel, Rug, Sukker, Stenkul, Hvedemel og Byggryn samt Bomuld.

Da der endnu mangler alt statistisk Materiale angaaende Finlands Handel og Industri i 1895, maa jeg ogsaa i denne Beretning indskrænke mig til at

nævne nogle af de Artikler, der har været Gjenstand for hovedsagelig Udførsel fra Finland eller Import fra de forenede Riger, og hvorom Meddelelser har kunnet faaes paa privat Vei.

Svenske Maskiner og Jordbrugsredskaber m. m. Aaret var gunstigt for Omsætningen. Aktieselskabet „Separator“s Maskiner naaede næsten en dobbelt Omsætning. Ligesaa vinder „Excelsior“s Separatorer stedse mere Indpas. Svenske Fabrikers Meieriutensilier kan glæde sig ved stor Afsætning. Lokomobiler og Damptærskværker af Munktilstilvirkning samt Dampmaskiner og Damppannder fra „Vulkan“s mekaniske Værksted i Norrkøping finder stedse større Efterspørgsel. Beronis Træbearbejdsesmaskiner (Eskilstuna) har ogsaa faaet forøget Afsætning og troes at ville faa Overtaget i Finland ligeoverfor de tyske, engelske og norske, der dels ansees for dyre, dels ikke kan leveres før efter længere Tid. Importen af svenske Kasseskabe, som Backmanns, Jacksons m. Fl. hindres af tyske og indenlandske billige Konkurrenter.

Brandredskaber fra Holmgrens Sprøitefabrik, Jonsereds Bomuldsremme og Sagbrugsmaskiner af Bolinders Tilvirkning tiltog. Som ny Artikel tilkom Bolinders Petroleumsmotorer og Petroleumslokomobiler. Selskabet Palmerantz & Co.s Slaamaskiner er gaaet tilbage paa Grund af en i den bedste Tid indtruffet Streik, der hindrede Leverancerne. Omsætningen af Radsaamaskiner fra Vesterås mek. Værksted og Bredsaamaskiner fra Ystads mek. Værksted var antagelig som i 1894. Hesteriver fra „Ceres“, Marieholms, Øfferums og Nonahamnars, Plouge samt Kjedelplader, Vinkeljern, Stangjern og Maskinsmede fra Avesta, Sandviken og Søderfors havde tildels forøget Afsætning. Uagtet stor Konkurrence med England, Tydskland og Amerika, havde dog svenske Velocipeder af Wicklunds og Froms Tilvirkning ikke liden Afsætning.

Sildemarkedet 1895 stillede sig forskjelligt fra tidligere Aar. Paa Grund af den ringe Afkastning af Vaar- og Østlandssild samt den knappe Tilgang paa Fedsild i Norge, maatte de herværende Importører allerede fra Aarets Begyndelse betale høiere Priser. Da disse Priser holdt sig om Sommeren og Høsten, blev Følgen heraf, at Konsumtionen af Sild i Aaret, væsentlig Vaarsild, overalt i Finland viste ringe Liv.

Af svensk Sild indførtes kun mindre Partier, men ingen hele Ladninger. Importen af skotsk Sild var derimod temmelig betydelig, og denne Vare synes hvert Aar at vinde større Indpas i Finland. Herover turde man dog ikke forundre sig, da Varen er god og Prisen rimelig, især naar det tages i Betragtning, at de skotske Sildetønder indeholder 15.20 Kg. mere Sild end de sædvanlige norske Tønder.

Udsigterne for Markedet i 1896 er ret gode, da Lagrene overalt i Finland turde være smaa, uagtet Afsætningen af Varen i den sidste Tid har været yderst ringe, for en stor Del paa Grund af den nu usædvanligt lave Pris paa russisk Flesk.

Høsten i Finland 1895 kan i det Hele betegnes som over middels, ligesom Indhøstningen var tilfredsstillende.

Af Love angaaende Handel og Søfart, der er udkommet i Aaret, kan nævnes:

Deklaration angaaende gjensidig Anerkjendelse af norske samt russiske og finske Fartøiers Maalebreve.

Kundgjørelse om Mærkning af den indre Seilled rundt Finlands Kyster.

Nyt Reglement for Finlands Bank af 19de Februar.

Keiserlig Kundgjørelse om Fremme af Export af finske Fyrstikfabrikater.

Do. indeholdende Forskrifter til Forebyggelse af Kolera.

Lov om Aktieselskaber af 2den Mai.

Keiserlig Forordning af 2den Mai om Handelsregistre, Firma og Prokura.

Do. af 2den Mai om Indskrækning af Handel med Vin og svagere
Rusdrikke.

Do. af 19de Juni om Sparebanker.

Konvention af 16de Mai til Ordning af Postforbindelser mellem Norge og
Rusland.

Keiserlig Forordning af 12te Juni om Deling af Jord.

Do. af 3die Oktober om Karter over Farvand i den finske Skjærgaard.

Handels- og Søfartstraktat af 3die Marts mellem Rusland og Danmark.

Ny „Utsøknings“lov af 3die December.

Keiserlig Kundgjørelse af 2 December om Indretning af Jordregistre.

Do. af 28de November om Aabning af en ny Led fra Mariehamn syd for
Jersøholme til Rødhamn, Ålands Lodsdistrikt.

Ingen Forandring i Toldsatserne har fundet Sted.

Jernbanestrækningen mellem Tammerfors og Bjørneborg blev aabnet
4de November.

M. Bjørnstjerna.

Washington.

Aarsberetning dateret 30 Marts 1896.

Paa næsten alle Næringslivets Omraader maa 1895 siges at have været et godt Aar. Dette maa dog ikke forstaaes paa saadan Maade, at Handel og Industri fuldstændigt har overvundet Følgerne af Krisen 1893; men sammenlignes det med sin nærmeste Forgjænger, med 1894, er der al Grund til at være tilfreds med de gjorte Fremskridt. Der findes vistnok ingen særskilt Faktor, som i overveiende Grad har bidraget til det heldige Resultat; men saa forekom paa den anden Side heller ingen af de trykkende Omstændigheder, som virkede saa uheldigt i 1894; der var saaledes i 1895 ingen større Strike hverken paa Jernbanerne eller i Kuldistrikterne, der var ingen forenet Marscheren af alle Arbeidsløse mod Washington, ingen større Oversvømmelser, ingen større Skovbrande. Hvad der i Begyndelsen af Aaret virkede gavnligt i kommerciel Henseende var Regjeringens bestemte Optræden i Guldspørgsmaalet og dels Optagen af Guldlaan paa særdeles heldige Vilkaar; det saa under Januar nogen Tid ud til, at en Guldagio ikke skulde kunne undgaaes; men ved Laanets Optagelse forbandt vedkommende Syndikat eller Gruppe sig til at importere den største Del af Guldet, og denne Omstændighed synes især at have virket gunstigt paa de amerikanske Papirers Markeder i Udlandet. Ved Aarets Udgang viste det sig vistnok atter nødvendigt at ty til et Guldlaan; men Forholdene var nu i sin Almindelighed gunstigere end 11 Maaneder tidligere, da Priser, Arbeidslønner og Indtægter under Aaret havde været i stadigt Stigende. Det er maaske især Jern- og Staalindustrien, som under Aaret har været mest fordelagtig, og i November produceredes der mere Takjern end

under nogen anden Maaned i de sidste tyve Aar. Men ogsaa paa andre Omraader steg Priserne, medens Produktionen samtidig tiltog. Kornhøsten var ogsaa usædvanligt rig, især for Maisens Vedkommende; Vinterhveden havde lidt af den stærke Frost, men saa gav paa den anden Side Vaarhveden en saa meget rigere Høst. Bomuldshøsten var derimod ikke saa betydelig som i det foregaaende Aar.

Af de Børspapirer, som er Gjenstand for den hovedsageligste daglige Omsætning kunne følgende bemærkes:

American Sugar Ref. Co. noteredes i Januar 86 à 91, i Juni 106 à 121, i December 92 à 108; Chicago Gas Co. fluktuerede mellem 50 à 78 og stod ved Aarets Udgang i 71; for General Electric Co. er de tilsvarende Tal 26, 39 og 31; National Lead Co. noteredes i Januar 28, i Juni 37 og i December 31; Western Union Telegraf Co. med sin Kapital af 86 Millioner noteredes i Januar 87, i Juni 94 og i December 89; American Cotton Oil Co. fluktuerede mellem 18 og 30 og endte i 19; American Tobacco Co. stod i Januar i 92, i Juni i 116 og i December i 83½.

Følgende betydelige Jernbanekompagnier bør ogsaa bemærkes:

New York Central begyndte Aaret med 97½, steg i Juli til 104½, og sluttede i December med 100½; Illinois Central gik fra 81 op til 104 og endte med 98; Baltimore & Ohio, som under Aarets første 11 Maaneder holdt sig omkring 60, har gjort Fallit og staar nu under Administration.

Aaret var forøvrigt i sin Helhed fordelagtigt for Jernbanekompagnierne, som især høstede Fordel af det gode Kornaar; et større Selskab, nemlig Pennsylvania Co., havde saaledes i de første 11 Maaneder en forøget Indtægt af 5½ Million Dollars. Undtagelser fra Regelen gjordes af nogle Linjer i Syden paa Grund, dels af den ringe Bomulds-, dels af den ringe Appelsinhøst.

Det er allerede ovenfor bleven anført at Kornhøsten var særdeles rig, i Særdeleshed for Maisens Vedkommende; det beregnes, at der af denne Kornsort produceres 2 150 Millioner Bushels mod 1 200 i 1894. Prisen gik ogsaa ned fra 51 til 34 cents. Hvede gik i Midten af Aaret op til 83 cents, men faldt senere til 66 cents.

Der produceredes i de Forenede Stater i:

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

Bomuldsprisen, som i Begyndelsen af Aaret havde naaet det hidtil ukjendte Lavmal af 5⅛ cents pr. Pd., gik under Høsten op til næsten 9 cents; den faldt dog senere til 8 cents.

I Sammenligning med det foregaaende Aar har Importen været betydelig; dens Værdi gik nemlig op til 802 Mill. Dollars mod 676 i 1894, 776 i 1893, 840 i 1892.

Aarets vigtigste Indførselsartikler var: Sukker til en Værdi af 129 Mill. Dollars, Kaffe 96, Kemikalier, Farver, Lægemedler 44, Silkevarer 31, Raasilke 29, Uldvarer 60, Uld 10, Bomuldsvarer 35, Jern og Jernvarer 26, Træ og Trævarer 20, Læder og Lædervarer 22, Hamp, Stry og Varer deraf 12, Huder 36, Guttapercha 19, Frugt 18, The 13, Tobak 17, Vin 7 Mill. Dollars.

De vigtigste Udførselsartikler var: Bomuld, til en Værdi af 190 Mill. Doll. mod 200 Mill. i 1894, 204 i 1893 og 217 i 1892; Hvede og Hvedemel 91 Mill. Doll. mod 101 Mill. i 1894, 151 Mill. i 1893, 195 Mill. i 1892; Mais til en Værdi af 28 Mill. Doll. mod 20 Mill. i 1894, 28 Mill. i 1893, 42 Mill. i 1892; Kjødprodukter, altsaa konserveret Kjød, Flesk, Fedt o. l. 115 Mill. Doll. mod 133 Mill. i 1894, 126 Mill. i 1893; levende Kvæg 27 Mill. Doll. mod 39 Mill. i 1894, 23 Mill. i 1893; Parafinolie 50 Mill. Doll., Jern og Staalarbeider 35, Tobak 29, Træ og Trævarer 26, Bomuldsvarer 13 Mill. Doll.

Værdien af den samlede Udførsel anslaaes til 808 Mill. Doll. mod 807 Mill. i 1894, 854 i 1893, 923 i 1892, 957 i 1891, 846 i 1890 og 814 i 1889.

Mellem de forskjellige Næringsveie fordele Exportværdierne sig saaledes:

Landbrug	546 Mill. Doll.	mod 574 i 1894 og 619 i 1893,
Fabriker	201 " " "	178 i " " 177 i "
Skovprodukter	31 " " "	29 i " " 28 i "
Bjergværksprodukter	20 " " "	18 i " " 22 i "
Fiskerier	6 " " "	5 i " " 5 i "
Diverse	4 " " "	4 i " " 4 i "

Under Aaret importeredes Guld til en Værdi af 33 Mill. Doll., medens Exportværdien af samme Metal udgjorde 105 Mill. For Sølvets Vedkommende udgjorde Værdierne henholdsvis 11 og 54 Mill.

Fra de Forenede Riger indførtes der i sidste Budgetaar — dette løber fra 1 Juli til 30 Juni — Varer til en Værdi af 2½ Mill. Doll.; derimod udførtes der for 4½ Mill. Doll. amerikanske Varer til Norge og Sverige.

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

	Indførsel:	Udførsel:
England	159 000 000 Dollars	387 000 000 Dollars,
Tydskland	81 000 000 "	92 000 000 "
Frankrig	62 000 000 "	45 000 000 "
Holland	15 000 000 "	31 000 000 "
Italien	20 800 000 "	16 300 000 "
Belgien	15 000 000 "	25 200 000 "
Canada	36 574 000 "	52 800 000 "
Centralamerika	11 500 000 "	6 600 000 "
Mexiko	15 600 000 "	15 000 000 "
Cuba	53 000 000 "	13 000 000 "
Brazilien	71 000 000 "	15 000 000 "
China	20 500 000 "	3 600 000 "
Japan	23 700 000 "	4 600 000 "
Indien	21 000 000 "	2 800 000 "

Til de Forenede Stater ankom der i 1895 324 000 Emigranter mod 240 000 i 1894, 489 000 i 1893 og 543 000 i 1892.

De ankomne Indvandrere tilhørte følgende Nationaliteter: fra Storbritanien 89 500 mod 71 100 i 1894, Tydskland 37 200, 40 400, Italien 46 000, 39 800, Østerrige-Ungarn 50 700, 22 700, Norge og Sverige tils. 28 147, 19 400, Rusland 43 500, 26 800, Danmark 4 200, 4 300, Holland 1 900, 2 200, Frankrig 4 200, 3 400.

2 600 af de ankomne Emigranter blev i Henhold til de gjældende Indvandringslove tilbagesendte igjen med samme Skib, hvormed de var komne; der

er paa Kongressen Tale om endnu mere at skjærpe Betingelserne for Indvandring til Landet.

Under Aarets Løb er der gjennem dette Generalkonsulat til Fordel for Nordmænd og Svensker bleven indkasseret og hjemsendt et tilsammenlagt Beløb af Kr. 81 133; heraf sendtes til Norge Kr. 29 270, og til Sverige Kr. 51 863.

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

„I Henhold til Deres derom udtalte Ønske har jeg den Ære herved at afgive en Beretning om Norges Export hertil under sidstafvigte Aar. Nedenstaaende Opgaver over Totalimporten fra Sverige og Norge i 1895 er blevne mig godhedsfuldt overladte af Toldboden hersteds:

Toldfrie Artikler: Bøger, Musik, Karter, Kobberstik, Photographier o. l. til Værdi af \$ 16 363, levende Fisk 21, Frugt, Nødder etc. 120, Huder, Skind (55 888 Pd.) 3 882, Diverse \$ 572.

Toldbare Artikler: Bøger, Karter, Billeder etc. \$ 335, Uhr og Dele deraf 22, Ansjovis og Sardiner 8 072, Tørfisk, røgt og nedlagt Fisk (588 060 N) 25 979, Makrel, nedlagt og saltet (113 750 Pd.) 10 453, Sild, nedlagt og saltet (2 478 450 Pd.) 72 758, al anden konserveret Fisk 7 795, Jernarbeider 2 042, Handskeskind 6 678, Papir 530, Kjød og Kjødextrakt 380, Brændevin 687, Ost (52 255 N), Jern (179 200 N) 2 357, Staaltraadliner (38 583 N) 1 643, Diverse \$ 1 259. Totalværdien af Importen udgjør \$ 170 218.

De norske Varer, som især indføres hertil, er Fiskprodukter, f. Ex. Sild, Makrel, Ansjovis, Sardiner, Hellefryndre, Torsk og tørret Fisk i Almindelighed. Ingen Klager over disse Artikler er under Aarets Løb indkomne til Vicekonsulatet.

Norsk Ost begynder at indføres mere og mere og burde man i Norge kunne forøge Importen deraf.

Af norsk Tran importeres her ogsaa betydelige Kvantiteter, dog mest gjennem New Yorkerhus; Varen nyder stor Anseelse her.

Akvavit, Punsch og Kornbrændevin indføres ogsaa med Fordel. Noget norsk Øl er ogsaa importeret hertil.

Faar-, Kalve- og Gedeskind er under Aaret ogsaa bleven indførte med Fordel.

Fyrstikker af norsk Tilvirkning burde kunne importeres hertil. De Forsøg, som hidtil er bleven gjort, har dog ikke været fordelagtige. Om man i Norge vilde fabrikere saakaldte „parlor matches“ til lave Priser, er det ikke umuligt, at man kunde optage Konkurrancen med det henværende „Diamond Match Co.“, som for Nærværende behersker dette Marked.

Norsk Jern og Staal i forædlet Form burde ogsaa kunne vinde god Afsætning; her sigtes nærmest til Søm, Hestekosøm, Øxer, Sagblad o. l. Hermed har man dog hidtil kun gjort faa Forsøg.“

A. Grip.

Indhold: Helsingfors S. 162. — Kjøbenhavn S. 141. — Leith S. 117. — Washington S. 169.

Beretninger om Handel og Skibsfart.

Uddrag af Aarsberetninger fra de forenede Rigers Konsuler
for 1895 *) m. M.,

No. 6. udgivet ved Departementet for det Indre.

1896.

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

Yokohama (Japan).

Indberetning dateret 10 Marts 1896.

Der ankom 19 norske Skibe dr. 19 919 Ton, hvoraf et Seilskib dr. 693 Ton.

Af svenske Skibe ankom 3 dr. 3 544 Ton.

Skjønt Handelen her, i 1894 ved Begyndelsen af Krigen mellem Japan og China syntes at gaa tilbage, varede dette dog heldigvis ikke længe, men fra det Øieblik da Japan viste sig at have Overtaget, og at være Herre over de militære Operationer, vendte efterhaanden alt tilbage til sin forrige Tilstand, og det kan siges, at Handelsforholdene her siden endog er gaaet frem, da Import og Export udgjorde

	1893.	1894.	1895.
Import . .	88 257 171	117 481 955	129 260 578
Export . .	89 712 864	113 246 086	136 112 178
Ialt Yen	177 970 036	230 728 041	265 372 756
Norges og Sveriges Andel heri var:			
Import . .	7 679	18 623	208 335
Export . .	166	576	185
Ialt Yen	7 845	19 199	208 520

Om Skibsfarten kan anføres at den norske og svenske, især den norske, Skibsfart, er tiltaget betydeligt; heri har dog maaske den sidste Krig mellem Japan og China havt en stor Andel, da der i 1894 og 1895 var stor Efterspørgsel for Skibe.

I Yokohama indklareredes af norske Skibe

1893, 5 576 Ton, 1894, 19 052 Ton, 1895, 39 838 Ton.

Af svenske i 1895, 7 087 Ton.

*) I Hefte 3 og 4 staar feilagtigt 1894.

Særdeles mærkelig er den aarlige Udvikling af Exporten herfra til fremmede Lande. Dette er til en vis Grad ikke saa overraskende, da Folket, der er yderst arbeidssomt og foretagsomt, i de sidste Aar er begyndt at efterligne, kopiere og gjengive Artikler produceret i Europa og Amerika (Fremmede har ingen Fordel af de her udkomne Patentlove), og da Arbeidet er yderst billigt, idet den japanesiske Arbeider kun behøver lidet at leve af, kan de i mange Tilfælde producere eller fabrikere Alt til billigere Pris end vi kan, selv Artikler, hvortil de maa hente Raastoffet fra Udlandet.

Til Underretning for Interesserede, vedlægges en Fortegnelse over japanesiske Produkter, hvoraf Exporten mest er tiltaget i de senere Aar, samt, da Konsulatet ofte faar Henvendelser fra norske Forretningsfolk om Adresser, en Opgave over de mest anbefalelsesværdige japanesiske Firmaer og Fabrikker.

Det er en Selvfølge, at jo mere Landet producerer — og heri er det i det Sidste gaaet betydeligt frem — desto alvorligere vil dets Konkurrence blive paa Verdensmarkedet, hvorhos det vil blive tvunget til at finde flere Markeder for sine Produkter, hvilke det sikkert uden Vanskelighed vil faa udenlands. Dette vil sandsynlig efterhaanden gjøre det lettere, behageligere og sikrere at begynde at knytte direkte Handelsforbindelser med Japaneserne, hvilket hidtil og endnu har været, ikke alene vanskeligt, men ikke engang meget tilraadeligt.

Skjønt derhos det engelske Sprog synes at blive mere og mere benyttet i Handelen, synes Japaneserne dog ikke at være kommet langt i at korrespondere i dette Sprog, hvorfor de, der ønsker Varer herfra, for at drive Forretninger hjemme, endnu maa anbefales, for at faa sine Ordre hurtigt udført, at gaa gjennem et fremmed Handelshus, hvoraf mange er etableret i alle Havne.

Indførsel fra Norge og Sverige. 1893 Øl, 60 Yen, kondenseret Melk 6, Vin 50, Stang- og Baandjern 1 841, Jerntraad 103, Staal 5 011, Staaltraad 434, Lamper og Dele deraf 56, Tjære og Beg 106, andre toldbare Varer 9 Yen, Ialt 7 679 Yen.

1894: Stang- og Baandjern 1 497 Yen, Staal 16 929, andre Metaller 24, Smør 96, kondenseret Melk 74, andre toldbare Varer 1 Yen, ialt 18 623 Yen.

Export fra Japan i de sidste 10 Aar (Værdier angivet i Yen):

	Papir, europæisk, Tapeter, andet Papir og Artikler deraf.	Øl og andre Drikkevarer.	Ris og Ris til Skibs- brug.	Antimon.	Kobber i Barrer.
1886	158 837	62	3 301 433	154 318	1 165 973
1887	193 426	101	2 255 196	163 877	1 279 531
1888	256 172	4 381	7 421 332	153 319	1 526 566
1889	274 781	15 284	7 434 941	238 833	1 292 081
1890	330 992	20 365	1 323 510	349 961	3 049 761
1891	366 607	11 323	6 213 494	232 499	2 828 380
1892	449 104	14 799	4 162 731	163 308	2 499 742
1893	457 744	13 794	5 002 767	183 853	2 033 820
1894	564 283	62 595	5 595 398	254 261	1 799 435
1895	373 547	132 711	7 209 755	295 926	1 340 593

	Kobber i Blokke.	Kobber- traad.	Artikler af Kobber.	Jernvarer.	Tinvarer.
1886		17 262	46 787	18 234	38
1887		19 366	55 153	22 856	148
1888		16 656	42 899	24 041	689
1889		21 657	36 744	23 577	422
1890	1 929 053	21 079	28 268	32 850	1 014
1891	1 473 508	28 921	20 828	64 278	1 601
1892	826 673	22 738	18 322	44 806	3 023
1893	931 802	26 169	71 984	42 554	6 695
1894	1 155 862	26 975	134 970	62 142	3 759
1895	1 693 376	31 144	101 341	79 875	3 428

	Tran.	Vegetabilsk Vox.	Raa Silke.	Silke. Noshi.	Silke. Affald.
1886	87 158	326 174	17 321 361	1 297 623	833 263
1887	37 971	326 445	19 280 002	1 264 780	807 547
1888	64 273	381 982	25 916 860	1 434 622	944 371
1889	80 664	350 641	26 616 541	1 424 106	832 469
1890	63 238	266 848	13 859 338	1 445 274	1 126 578
1891	175 802	316 835	29 356 338	1 428 654	1 014 668
1892	248 621	285 566	36 269 743	1 896 771	1 314 825
1893	530 304	383 765	28 167 411	1 591 581	1 201 181
1894	665 807	562 134	39 353 155	1 632 211	1 576 381
1895	523 279	334 846	47 866 256	1 347 255	1 515 463

	Kokoner (pierced).	Kokoner Affald.	Floksilke	Fjær.	Pelsværk.
1886	287 257	37 038	300 763	9 789	36 383
1887	216 000	17 336	159 573	9 592	34 577
1888	225 330	17 120	181 881	5 326	59 165
1889	247 929	12 370	90 534	25 195	80 100
1890	144 022	3 984	135 118	39 107	82 014
1891	194 671	13 348	58 982	45 561	109 562
1892	305 858	14 344	34 747	46 548	126 214
1893	384 249	16 937	116 200	66 098	143 246
1894	215 884	11 664	91 212	76 086	111 392
1895	176 508	2 063	10 286	65 953	262 901

	Læder.	Skjæl, diverse.	Grøn The (Pan fire).	Grøn The (Basket fire).	Sort The.
1886	3 751	41 666	5 788 706	1 723 157	5 176
1887	13 525	43 927	5 761 175	1 569 120	19 662
1888	7 798	65 009	4 589 832	1 290 076	6 184
1889	1 109	93 677	4 873 152	1 054 731	21 610
1890	2 833	75 505	4 756 989	1 310 980	9 117
1891	9 295	92 868	5 526 049	1 201 889	15 995
1892	17 121	86 270	5 795 418	1 443 349	7 952
1893	19 012	77 671	6 350 431	1 069 939	4 265
1894	32 646	66 832	6 430 902	1 138 286	10 740
1895	28 764	80 543	7 228 903	1 215 080	17 362

	The, Bancha.	Teglsten The.	The, Dust.	The, Lump.	Tepper af Hamp eller Bomuld.
1886	29 457	1 040	149 384	26 399	8 645
1887	49 306	1 792	156 690	45 593	19 832
1888	38 983	1 713	152 823	45 202	52 713
1889	23 337	249	133 449	50 224	54 214
1890	41 310	1 063	146 372	60 846	51 048
1891	50 181	924	173 089	64 919	94 731
1892	45 771	592	176 430	55 801	177 445
1893	40 650	874	195 596	40 330	391 989
1894	54 185	3 727	248 014	44 428	1 134 072
1895	44 085	3 299	308 017	54 472	1 635 902

	Raa Bomuld.	Bomulds- garn.	Bomulds- flaneller og piece Gods. Chidjimi & jenuguioji.	Bomulds- flaneller, ikke særskilt nævnte.	Bomulds- flaneller og Underben- klæder.
1886	35		1 832	229 665	5 705
1887	80		1 210	169 427	3 540
1888	166		3 907	149 686	15 649
1889			3 460	143 574	21 634
1890	57	2 364	99 507	74 334	37 036
1891	47 900	7 872	140 797	102 560	37 320
1892	52 512	7 719	398 373	145 648	54 009
1893	75 613	59 175	880 605	228 937	132 270
1894	119 153	955 529	1 347 713	513 489	133 547
1895	171 926	1 034 748	1 040 208	1 275 731	96 992

	Handsker.	Hatte og Huer.	Silketøier Chirimen. do. Habutaj, andre.	Silkelomme- tørklæder.	Bambus.
1886	1 918	4 893	770 229		30 927
1887	2 065	1 445	320 715	1 146 280	46 887
1888	5 285	1 561	446 509	1 233 927	44 968
1889	5 423	2 436	804 143	2 101 459	99 674
1890	6 556	3 063	1 336 638	2 516 946	170 673
1891	1 840	4 692	1 940 638	2 811 820	155 322
1892	5 154	16 841	4 756 679	3 494 416	118 641
1893	19 091	38 248	4 529 470	3 899 646	129 737
1894	9 414	49 818	9 355 690	3 628 128	188 963
1895	6 481	103,076	9 997 846	5 339 955	283 138

	Kul og Skibskul Coal Dust.	Blomsterløg, Planter og Træer.	Træløst, Planker og Tømmer.	Vifter.	Fyrstikker.
1886	2 208 949	21 438	140 732	234 731	378 022
1887	2 337 805	22 304	188 758	303 541	941 576
1888	3 186 037	30 423	223 763	337 578	740 934
1889	4 346 638	37 755	186 902	298 886	1 137 951
1890	4 796 088	42 249	178 314	339 388	1 489 029
1891	4 749 734	43 143	188 167	364 323	1 843 636
1892	4 571 983	51 961	270 424	341 566	2 202 041
1893	4 817 932	74 585	212 118	458 869	3 537 974
1894	6 578 460	91 868	275 822	343 066	3 795 634
1895	7 604 788	105 326	261 963	430 198	4 672 311

	Dørmatter.	Skjærm- bretter.	Toilet og Vadskesæbe.	Straa- fletninger.	Paraplyer, europæiske.
1886	2 708	193 124	59 873		12083
1887	36 295	276 432	41 567	350 450	26 855
1888	148 224	304 279	40 180	268 557	53 851
1889	166 883	284 375	38 590	146 847	84 255
1890	347 541	269 754	34 970	87 195	114 228
1891	656 122	352 938	41 780	193 776	161 504
1892	1 176 679	346 550	65 868	155 162	364 308
1893	1 723 382	332 486	93 650	378 349	589 272
1894	1 965 493	282 349	102 611	743 399	746 067
1895	3 461 339	366 009	118 268	1 387 643	735 207

	Artikler af Bambus.	Lakerede Varer.	Porcelæn og Stentøj.	Trævarer.	Diverse.
1886	191 271	589 169	1 002 384	66 141	560 688
1887	212 656	630 724	1 311 901	65 282	947 115
1888	217 338	589 649	1 295 316	91 634	1 087 194
1889	217 593	628 466	1 449 888	142 396	1 193 351
1890	194 482	572 157	1 245 956	151 217	1 499 335
1891	225 668	577 371	1 287 026	188 885	1 573 842
1892	228 432	528 075	1 480 411	230 824	1 829 792
1893	258 235	708 992	1 577 190	263 622	1 922 859
1894	298 215	797 539	1 484 853	280 753	2 077 198
1895	417 093	1 063 212	1 955 060	398 349	2 322 736

Udførsel 1892, 1893, 1894 (i Yen):

	1892.	1893.	1894.
Kamfer	1 274 752	1 308 610	1 023 956
Galæble	38 440	55 451	56 487
Ginseng	253 874	289 741	499 798
Menthol Krystal.	56 231	54 866	143 107
Pebermynteolie	38 206	121 686	242 774
Stjerneanis	32 761	37 408	35 400
Svovl	280 963	238 831	244 542
Svovlsyre	42 893	64 941	38 480
Droger, diverse	65 392	67 801	57 926
Medicin, diverse	7 179	15 348	30 751
Byg	214	3 309	10 277
Bønner, Ærter, Bælgfrugter	6 513	11 270	12 852
Kanten eller Colle vegetale	581 218	682 139	495 625
Sop, Shiitake	564 745	568 855	573 511
Potetes	33 308	32 521	23 391
Sake	52 522	55 352	186 101
Salt	82 386	86 216	68 255
Søtang	994 626	939 419	607 028
Haifinner	80 844	101 714	102 215
Skaldyr „Awabi“, „Hama- guri“ og Skjæl	420 414	437 687	473 448
Skaldyr „Kaihashira“ etc.	125 795	167 865	191 369
Ræger	190 279	203 565	171 780
Soya	32 569	49 093	67 670
Vermicelli	12 167	10 487	18 546
Hvede	1 118	45 578	55 935
Levnetsmidler	91 431	125 123	237 868
Varer af Antimon	78 131	75 677	72 366
Messing, gammelt do., Messingtraad og Messing- varer	87 572	75 614	130 437

Udførsel 1892, 1893, 1894:

	1892.	1893.	1894.
Bronce, gl. Bronze og Broncevarer	265 529	281 615	254 296
Kobber i Plader, forarbejdet og gammelt	1 553 027	1 609 086	1 947 322
Guld- og Sølvvarer.	6 427	15 306	10 725
Rapssædolie	109 416	115 036	18 731
Olier, diverse	3 926	1 395	21 009
Æg af Silkeorme	3 790	4 244	1 515
Dyrehorn	4 158	4 068	2 350
Haar og Uld	2 344	3 091	5 377
Skind og Huder, raa	752	2 544	1 050
„Muscles“, animalske	8 751	11 828	15 172
Hvalben og Finner.	1 902	6 042	4 342
Hamp og Hampetøi	5 342	1 077	4 332
Madrasser	751	2 735	8 231
Sko og Støvler	7 400	6 977	13 983
Blanding af Silke og Bomuld	25 519	71 593	59 032
Saaler	15 213	40 943	45 254
Bordtepper	14 440	3 960	11 838
Pyntesager	1 301	1 701	3 133
Klæder og Husgeraad, diverse	154 702	204 489	343 115
Cigaretter, Tobak og til- beredt Tobak	122 337	104 895	351 274
Dyr	2 078	3 293	2 623
Trækul	75 017	71 728	78 865
Cokes	5 122	7 219	7 762
Manganesium	95 841	212 884	198 810
Filler	199 710	236 765	284 919
Koraller	37 955	45 902	47 983
Møbler	60 818	53 022	102 212
Læder, eftergjort	10 673	9 319	21 467
„Jinrikisha“ (smaa Haand- vogne)	32 449	38 660	68 343
Papir Lygter	15 640	20 178	21 971
Photografier	6 366	5 609	4 632
Malerier	30 260	75 404	69 024
Glasvarer	138 893	209 139	258 956
Varer af Elfenben	58 413	84 650	98 285
Lædervarer	8 716	14 946	30 173
„Shippoki“ (Cloisonné)	59 225	71 942	95 803
Straavarer	16 822	34 786	20 088
Varer af Skildpaddeskal	8 490	15 667	19 073

Velocipeder. Denne Udførsel er endnu i sin Barndom, da kun 10 er exporteret i 1895 til en Værdi af ca. 500 Yen, der sendtes som Prøver; men paa Grund af de lave Priser uagtet det smukke Arbejde vilde det ikke overraske at se mange Ordres komme fra Europa.

Hechima eller Hetchima eller Luffa Petola er i det Sidste udført i betydelige Kvantiteter til Europa og Amerika, skjønt ikke nok til at danne en særskilt Post i Toldopgaverne.

Import.

Medens Udførselsartiklerne fra Japan til Udlandet endnu kun udgjør 228, udgjør Indførselsartiklerne 504. De Artikler, der viser en Tilvæxt i Indførselen for 1894, er (Værdi angivet i Yen):

Klokker, Dele af	102 055	Tin	179 068
Lokomotiver	1 580 272	Zink i Plader	426 853
Spindemaskiner	2 858 321	Lys	70 576
Dampskibe	8 202 549	Parafinvox	263 015
Uhrværker	28 570	Kastorolie	62 063
Mel	619 009	Sukker, brugt	4 551 848
do. grovt	22 920	Sukker, hvidt	8 689 748
Levnettsmidler	616 310	Raa Bomuld	19 103 922
Papir	257 857	Møbelsirts	521 697
Kinin	81 822	Bomuldsdrills	772 598
Salpeter	136 938	Do. Satins	1 254 804
Anilinfarver	543 494	Do. Velvets	700 150
Logwoodextrakt	306 850	Graa Shirts	2 935 033
Speilglas	68 356	Twilled Shirts	171 694
Ris	8 413 148	T. Cloths	212 318
Pelsverk	159 576	Uld	567 197
Rujern	743 552	Uldgarn	563 501
Stang- og Baandjern	1 339 033	Mousseline de laine	3 150 823
Jern til Tagtækning	95 790	Lin, Hamp og Jute	537 924
Galvaniseret Pladejern	156 740	Lin- og Hampegarn	130 715
Rails	1 209 205	Seildug	91 669
Jernsøm	1 332 637	Cotton Duck	94 757
Jernrør	484 086	Cigaretter	232 343
Telegraftraad	142 214	Likører	9 393
Tinplader	352 674	Vin	222 770
Paraplyspiler	107 271	Trælast	75 648
Pladebly	89 511	Jutesække	171 281
Jernvarer, diverse	651 194	India Rubber Artikler	143 410
Staal og Staaltraad	373 540	Parfumerier	16 727
Thebly	166 242		

Dele af Klokker. Indførselen er tiltaget, fordi Arbeidet her er net og billigere med Hensyn til Træarbeide og Udstyr, hvorfor man stedse mere begynder at sammensætte Klokker her.

Dampskibe. Tilvæksten har været større under Krigen.

Mel. Tilvæksten skyldes antagelig ligeledes Krigen, da meget blev anvendt til Beskøiter etc. for Tropperne.

Kinin. Tilvæksten skyldes samme Grund.

Anilinfarver. Importen er tiltaget paa Grund af Tilvæksten af Bomulds- og andre Fabriker.

Ris. Den tiltagende Import, udelukkende fra Kina, beror paa, at den kinesiske Ris, der er simplere og meget billigere, her bruges blandet med den japanesiske, hvilken sidste, der er meget bedre, og for hvilken en bedre Pris kan erholdes, i større Udstrækning udføres.

Rujern, Stang- og Baandjern, diverse Jernvarer, Staal og Staaltraad er bleven mere efterspurgt her til Fabrikation af forskjellige Maskiner, Vogne og „Djin riksha“, Fjær, Hjulringe etc.

Tinplader er gaaet frem især under Krigen 1894, da en stor Mængde udkrævedes til Nedlægning af Fødemidler etc. til Armeen.

Spiler og Rammer til Paraplyer tiltog paa Grund af det billige Arbejde her med Hensyn til Sammensætning af denne Artikel, der nu begynder i stor Udstrækning, at udføres til Kina og Indien.

Brunt og hvidt Sukker er tiltaget. Japaneserne har altid været betydelige Konsumenter af denne Stapelartikel, da de ynder meget sødt i næsten alt, hvad de spiser, ligesom deres Fabrikation af Konditorvarer etc. i den senere Tid har taget meget mere Omfang.

Raa Bomuld. Tilvæksten heraf er naturlig, naar Hensyn tages til, at Bomuldsspinderierne, der er de fornemste af denne Slags Fabriker, allerede tæller over 25 med over 423 588 Spindler, og da Japan kun frembringer en ringe Kvantitet af denne Vare, maa det meste indføres fra Udlandet. Efter japanesiske Opgaver har disse 25 Fabriker i de første 6 Maaneder af 1895 produceret for Yen 1 203 884, eller i Gjennemsnit ca. Yen 2.84 maanedlig pr. Spindel. Andre Varer, som Bomulds Satins, graa Shirtings etc. gaar op og ned efter den for Øieblikket herskende Mode og Smag.

Lin, Hamp og Jute. Meget bruges til Fabrikation af Tæpper etc., hvoraf Produktionen er betydelig tiltaget.

Trælaster benyttes stedse mere, ikke alene til Bygning af Skibe af udenlandsk Konstruktion, der snart ganske vil erstatte de gamle japanesiske Junker, men ogsaa til Bygning af Huse efter europæisk Mønster.

Kosmetiske Artikler etc. er tiltaget, antagelig fordi Moustacher i det sidste er kommet mere paa Moden.

De Artikler, der udviser Nedgang, er (Værdierne angivet i Yen):

Klokker	1889	345 350	1894	107 784
Symaskiner	1887	79 980	—	17 786
Dampkjedler og Maskiner	1889	632 828	—	215 155
Straw Board	1888	79 141	—	62
Sko og Støvler	1889	26 791	—	8 828
Hatte og Huer	1880	490 346	—	64 775
Schawler	1890	100 909	—	9 966
Glasvarer	—	150 419	—	40 840
Nikkel	—	118 422	—	39 450
Bomuldsgarn	1888	13 611 898	—	7 977 365
Fårvede Shirtings	1890	266 689	—	111 424
Tyrkisk Rødt	1889	539 875	—	225 285
Flaneller	—	1 029 985	—	308 833
Orleans	1888	39 320	—	4 918
Spansk stripes	1889	5 527	—	1 521
Reiseplaid	1890	74 563	—	9 972
Uldtøier	1887	1 402 809	—	641 270
Satins, Cotton back	1888	500 320	—	235 505
Figurerede Tæpper	1887	60 846	—	8 640
Haandklæder	1889	21 080	—	5 691
Tobak, skaaret	1891	81 978	—	56 999
Øl paa Flasker	1888	447 635	—	37 202
Do. paa Fad	—	3 280	—	102
Portland Cement	—	243 135	—	51 039
Koralperler	—	120 100	—	24 821
Møbler	—	41 438	—	11 366
Guldsmedarbeide	1887	131 830	—	31 183
Lamper	1889	107 990	—	44 689
Fyrstikker	1888	3 378	—	349
Toiletsæbe	—	24 614	—	6 108

Nedgangen i mange Indførselsartikler, som Klokker, Sko og Støvler, Huer og Hatte, Schawler, Glasvarer, Bomuldsgarn, Flaneller, Plaids, Klæde, Møbler etc. kommer naturlig af Fremgangen i alle Slags indenlandske Foretagender, der bevirker, at man nu selv producerer alle disse Artikler.

En stor Nedgang er især kjendelig i Importen af Portland Cement. Cementindustrien har i det Sidste taget stort Opsving i Japan, og efter den japanesiske Handelsjournal „Shogijo Shimpō“ har den aarlige Produktion deraf naaet 570 000 Fade, fordelt mellem 10 Fabriker. Prisen for japanesisk Cement kan i Gjennemsnit ansættes til Yen 3—3.10 pr. Fad, til hvilken Pris Varen kan faaes i Nagasaki, hvor „Japan Cement Co.“s Fabrik er. Ved Fabrikens Hovedagenter i Tokio er Prisen ca. Yen 3.70. Et Fad japanesisk Cement indeholder 400 lbs., medens de fra Udlandet indførte kun holder 380 lbs.

Af følgende Artikler har Indførselen omtrent været stationær:

Import 1894 (i Yen).		Import 1894.	
Fyrstikker	404 646	Flesk	17 432
Smør	75 714	Kondenseret Melk	165 462
Kaffe	22 559	Kamfer	36 881

Import 1894.	
Moskus	44 142
Soda	205 466
Indigo, tør	329 861
Oliefarver	148 099
Vermillon	68 365
Vinduesglas	246 032
Bøffel- og Kohuder	394 892
Læder	598 840
Staal	362 365
Tydske Sølv	41 909
Bly	177 637
Kviksølv	127 540
Petroleum	5 135 332
Melasse etc.	64 949
Bomuldstraad	111 203

Import 1894.	
Hvide Shirtings	337 607
Uldtæpper	572 808
Italian cloths	1 759 795
Long Ells	23 261
Serges	45 211
Linen	45 007
Bomuldstørklæder	199 846
Cigarer	77 913
Champagne	64 688
Gin	6 415
Whiskey	38 473
Spanskrør	57 964
Tougværk	91 598
Pakmætter	98 692

Adresser paa japanesiske Firmaer og Fabriker.

For Silkevarer:

1. Shiino Shobei, Hontcho 2 Tchome No. 28, Yokohama.
2. Nozawaya, Benten Dori 2 tchome No. 30, Yokohama.
3. Tanabeya, Tanabe Take, Hontcho 1 tchome No. 12, Yokohama.

For Fyrstikker:

1. Harima Kohitchi, Hiogoken Higashi Kawasaki matchi, Kobé.
2. Honda Yoshitomo, Hiogoken Minatotcho, Kobé.
3. Morimoto Shinkitchi, Hiogoken Sakaitcho 5 tchome, Kobé.
4. Zazumida Yone, Hiogoken Higashidematcho, Kobé.
5. Hishidani Seibei, Osaka seisuikabushiki Kwaisha, Osaka.
6. Tokio Suimeisha, Hondjo Ohiramatchi 2 tchome No. 69, Tokio.
7. Tokio Shinsnisha, Fukagawa Sarunye ura matchi No. 222, Tokio.

For Velocipeder:

1. Kadjino Shitén, Takashimatcho 5 tchome, Yokohama.

For Tæpper, Plaids etc.

1. Fudjimoto Shiotaro, Sakai Dantsu, Fabrik Sakai nær Osaka.
2. Sakai Dantsu Fabrikagentur, Kiobashiku Owaritcho Shintchi No. 1, Tokio.

For lakerede Varer:

1. Iseya Lacquer Manufactory, Sakaitcho 2 tchome No. 18, Yokohama.
2. Komeya lacquer Manufactory, Yumoto mura nær Yokohama.
3. Moriyasu Shoten, Benten sori 4 tchome, Lacquer Manufactory, Yokohama.

For Papir, Tapeter, Bøger etc.:

1. Tanikawa Shoten, Minaminakadori 1 tchome No. 1, Yokohama.
2. Mitsui Bussan Kwaisha, Moto iwaïtcho Kandaku No. 19, Tokio.
3. Yamada wall paper Manufactory, Kojimatcho No. 55 Asakusa ku, Tokio.
4. Nippon wall paper co., Mita Shikoku matchi No. 2 Shibaku, Tokio.
5. Tanikawa Shoten, Minaminakadori (se No. 1.) 6. Maruya, Benten Dori, Yokohama.

For Porcelænsvarer:

1. Tashiroya, Benten dori 2 tchome No. 40, Yokohama.
2. Matsuishiya, Hontcho 2 tchome No. 22, Yokohama.
3. Dainippon ceramic Co., Moto hamatcho 3 tchomo No. 27, Yokohama.

For Shippo Varer eller Cloisonné:

1. Koni Yoshitaro, Hontcho 2 tchome, Yokohama.
2. Tanaka Shiro-zaemon, Hontcho 3 tchome, Yokohama.

For Kobber:

1. Kamoïya, Benten dori 1 tchome, Yokohama.
2. Furukawa copper Foundry, Yanaquiwaratcho 3 tchome No. 15 Hondjoku, Tokio.

For Straafletninger, etc.:

1. Iseya, Aioitcho 4 tchome No. 62, Yokohama.
2. Kawada Shoten, Aioitcho 2 tchomo No. 20, Yokohama.
3. Hiroshimaya, Hontcho 5 tchome, Yokohama.

For Hetchima eller Luffa Petola:

1. Imaï Yosaburo, Otamatchi 2 tchome No. 24, Yokohama.

For tørret Ingefær:

1. Imaï Yosaburo, Otamatchi 2 tchome No. 24, Yokohama.

For Planter, Frø, Løg etc.:

1. Yokohama Nursery Co. Ltd., Nakamura Bluff No. 21—35, Yokohama.

For Fotografier, Albums etc.:

1. K. Kimbei Photographic studio, Hontcho No. 7, Yokohama.
2. K. Tamamura, Photographer, Bentendori 1 tchome No. 2, Yokohama.

For Bambusvarer:

1. Numashima, Kitanakadori 1 tchome, Yokohama. 2. Moriyasu, Bentendori 4 tchome, Yokohama.

For Vifter:

1. Iwataya, Bentendori 1 tchome No. 8, Yokohama.

For Skjærme:

1. Okada Tsunedjiro, Otamatchi 4 tchome, Yokohama. 2. Zwamoto Kuwazo, Jidamatchi 2 tchome No. 38 Kodjimatchiku, Tokio. 3. Ohashi Shoten, Sannomiya tcho, Kobé.

For Paraplyer og Dele deraf:

1. Nippon Sankotsu Kwaisha, Takasagotcho No. 15 Nihonbashiku, Tokio.

For Kamfer:

1. Okura gumi, Ginza 2 tchome No. 7 Kiyobashiku, Tokio. 2. Hayashi Shoten, Sakaitcho 2 tchome, Kobé.

For Bronzevarer:

1. Kobayashi Shoten, Hontcho 3 tchome, Yokohama. 2. Numashima, Kitanakadori 1 tchome, Yokohama. 3. Musashiya, Hontcho 4 tchome, Yokohama.

Berlin.

Aarsberetning dateret 25 Marts 1896.

Den i 1894 begyndte Forandring til det Bedre vedblev i 1895, skjønt den politiske Horizont ikke altid var klar. Den lange Periode af Stilstand havde medført Forbrug af Forraadene og Kapitalens Ophobning, hvilke to Omstændigheder bidrog til at sætte Liv i Industri og Foretagsomhed. Ogsaa i Priser kan man paa mange Omraader konstatere en Bedring, om det ogsaa paa den anden Side maa indrømmes, at for vigtige Artikler, saasom endel Landbrugsprodukter, Priserne delvis stillede sig ligesaa ugunstige som i de sidste Aar. For Tydslands Storindustri havde man maaske gjort sig for store Forventninger paa Grund af Fredsslutningen mellem China og Japan. Disse Forventninger er endnu ikke realiseret; derimod har Handelsforholdene i Amerika antaget en roligere Karakter, hvoraf Tysklands Forbindelser dersteds blev gunstig paavirket. Især har Aaret været gunstigt for den tyske Textilindustri, ligesom ogsaa for Jernindustrien.

Hele Tydsklands Handel var i 1895: Export 23 830 615 800 Kg. til Værdi Mk. 3 416 148 000. Import: 32 536 177 400 Kg. til Værdi Mk. 4 285 533.

1894: Export: 22 883 715 300 Kg. til Værdi Mk. 3 416 148. Import: 32 022 501 700 Kg. til Værdi Mk. 4 216 572.

Tydsklands Udførsel til Norge i 1895 udgjorde (i 100 Kg.): Vævede Varer, tætte, blegede, ogsaa med Appretur 520, tætte, farvede, trykte 1 059, Possementmagerarbeide 338, Kniplinger og Broderier 74, Fiskenet 123, Børstenbinderarbeider, fine 89, Anilin 581, Zinkbvidt, Zinkgraat, Zinksulphidhvidt 6 641, Farve- og Garverimaterialier, ikke særskilt nævnte Farver 688, kemiske Fabrikater 1020, Hjørne- og Vinkeljern 29 792, Stangjern 14 648, Jerntraad, ogsaa faconneret (ikke kobret) 16 289, Broer og Dele deraf 3 799, Rør, smedede eller valsede, grove Jernvarer 14 754, fine Jernvarer 2 486, Romancement 85 182, Hamp 12 810, Rug 22 959, Linfrø 22 282, Sengefjær, rensed 775, Oxehuder, saltede 729, do., kalkede og tørrede 1 195, Skind af Peltsdyr 106, grove Snedkerarbeider 1 209, Humle 1 008, Pianoer 1 187, andre Musikinstrumenter 482, astronomiske Instrumenter 150, Maskiner, især af Støbejern 14 234, Symaskiner og Dele deraf 1 636, Maskiner, især af Smedejern, Lokomotiver og Lokomobiler 1 132, grove Varer af myg Kautschuk 367, fine do. 45, Klæder etc. af Silke 32, af Bomuld og Underklæder af Uld 1 966, Underklæder af Bomuld og Lin 620, Kobber i Stænger og Plader 5 256, Telegraftraad 1 125, grove Kobberslagervarer 683, fine Kobbervarer 1 136, Varer af Aluminium og Nikkel 269, Varer af ædle Metaller etc. 630, do. af Rav og Elfenben 91, Paraplyer og Parasoller 99, spundne Varer i Forbindelse med andre Stoffe 222, Handskeskind, Marokin etc. 224, Saalelæder 593, grove Lædervarer 371, fine do. 547, Varer af fin Voxdug 379, Rebslagervarer 1 095, Linvæv ufarvet 540, farvet 209, Bøger, Karter, Musikalier 539, Olietryk, Kobberstik 232, Mel 431 088, Salt 54 035, Cigarer 404, Raasukker 29 559, Kandis og Topsukker 57 092, andet haardt Sukker 15 223, Roeolie (Rapsolie paa Fad) 4 511, Oliekager 10 562, kulørt Papir 238, Papirvarer, ikke særskilt nævnt 1 912, Silkebaand 39, Silketøier, Silkeduge, Silkeschawler etc. 71, Halvsilkebaand 137, Halvsilkevarer, andre 345, Cokes 237 852, Stenkul 97 872, Fayance, farvet 3 592, Faareuld 2 347, Uldgarn, tretvundet eller mere 575, Strømpevarer 493, Tøier af Uld, ikke trykkede 6 510, Possementmagerarbeide af Uld 215, valset Zink 5 062.

Indførsel af vigtigere Produkter fra Norge til Tydskland 1895 (i 100 Kg.): Guano 44 698, Klid 105 006, Is 17 005, Jod 14, Kalk naturlig, phosphorsur 1 044, Kaolin, Feltspat, ildfast Ler 51 306, Guld-, Sølv- og Platinamalm 532, Havre 1 133, Kalveskind, kalkede 1 542, Faar- og Gedeskind 913, raa Huder og Skind, andre 75, Hvalfisken 605, Trælast, ubearbejdet 39 268, Bygningstømmer, saget 333 511 (fra Sverige 2 967 094), raa Kobber 3 621, Messing og Tombak, raa 2 955, Fisk, fersk 11 253, (fra Sverige 363 955), Tørfisk 5 263, Fisk, nedlagt i Fade med Eddike etc. 2 483, Sild i Tønder 165 285, (fra Sverige 79 223), Hummer 1 428, Fiske- og Sæltran 71 986, Træmasse, mekanisk 18 678, (fra Sverige 26 370), Sten og Stenvarer, ubearbejdet eller kun hugget, især Gadesten 224 567, (fra Sverige 3 633 233).

Partipriserne for vigtigere Varer var i Forhold til 1894 (hvor ikke andet anmærket, er Opgaverne for Berlin):

	1895.	1894.
Rug, 1 000 Kg.	119.76	117.75
Hvede —	142.16	136.13
Havre —	121.42	131.23
Byg, Breslau —	116.17	123.83
Humle, Nürnberg . . . 100 Kg.	141.67	270.
	212.50	352.50
	315.83	412.50
Potetes 1 000 Kg.	23.71—41.63	23.70—37.12
Hornkvæg, Kjødvægt. . . 100 Kg.	109.66	109.50
Svin, levende Vægt . . . —	90.13	101.83
Kalve, Kjødvægt . . . —	103.97	99.09
Faar, do. —	100.85	96.50
Rugmel, —	16.50	15.47
Hvedemel, —	20.71	19.02
Smør, —	194.19, 163.62	205.31—161.26
Raasukker (Stettin) . . . —	21.63	25.04
raffineret do. —	46.67	51.71
Potetessprit, 10 000 L. 80 % —	53.28—34.71	50.89—31.46
Roeolie —	43.38	42.82
Sild (Td. ca. 150 Kg.):		
Hamburg, Norsk . . . —	30.03	21.67
Do. Skotsk —	27.92	21.66
Stettin, Norsk —	29.71, 30.64, 19.96	26.67, 26.42, 24.50
Do. Skotsk —	29.04, 28.65, 23.14	23.71, 23.25, 17.08
Kaffe, Bremen (Rio, Santos) 100 Kg.	156.77, 157.17	158.71, 160.54
Do. Hamburg —	157.29, 156.06,	163.42, 161,
	168.33	168.53
The, Hamburg, Königsberg, 1 Kg.	1.27—6.58	1.25—5.33
Ris 100 Kg.	10.49—22.30	11.54—18.70
Fedt —	68.57	79.36
Raatabak —	15—115	15.25—142.42
Huder, Oxe-, München, raa, —	70.92	56.67
Uld, Berlin, nordtydsk . . —	223.08	215.92
Bomuld, Bremen —	72.92—59.44	72.36—60.62
Hamp —	40.83—57.75	32.37—57.17
Jute —	27.14—20.55	34.53—24.01
Jern, skotsk No. 1 Coltness 1 000 Kg.	72.20	75.81
engelsk (Middelsbro) No. 3 —	55.45	55.70
Lübeck, 1 a, Stockholm		
Stangjern —	205.63	204.38
Bly 100 Kg.	22.25	20.80
Kobber, Mansfelder . . . —	98.81	90.33
udenlandsk 1 a Bede . . —	94.42	87.17
Zink, Breslau —	28.29	29.91, 30.01
Tin, Hamburg —	137.31	154.23
Fotogén, amerikansk, Stettin —	22.18	18.07
russisk, Lübeck Nobel . . —	22.04	18.53
Stenkul, tydske —	20.75—19.60	20.75—20
engelske —	16.94	17.11

Paa Pengemarkedet var god Tilgang paa Kapital, men da det paa Grund af den før nævnte Udvikling af Handel og Industri blev stærkt optaget, stillede Rentefoden sig ikke lidet højere end i 1894.

Bankdiskontoen var i 1895: $\frac{1}{1} - \frac{9}{11}$ 3 pCt., $\frac{11}{11} - \frac{31}{12}$ 4 pCt.
mod i 1894: $\frac{1}{1} - \frac{8}{1}$ 5 — $\frac{4}{1} - \frac{3}{2}$ 4 — $\frac{4}{2} - \frac{31}{12}$ 3 pCt.

Privatdiskontoen høiest 3.875 pCt.: December, lavest 1.125 pCt. Januar, i Gjennemsnit 2 pCt. mod 1.736 pCt. i 1894.

Lombardrenten 1895: $\frac{1}{1} - \frac{9}{11}$ 4 pCt., $\frac{11}{11} - \frac{31}{12}$ 5 pCt.
1894: $\frac{1}{1} - \frac{8}{1}$ 6 — $\frac{9}{1} - \frac{3}{2}$ 5 pCt., $\frac{4}{2} - \frac{31}{12}$ 4 pCt.

Den forholdsvis rige Pengetilgang og livlige Omsætning paa Industriens Omraade øvede ikke ringe Indflydelse paa Børsens Virksomhed. Den optimistiske Haussebevægelse, der udgik fra Wien og andre fremmede Pladse, kunde Berlin, trods modsatte Tendenser, i Længden ikke modstaa. Understøttet blandt Andet af den feberagtige Spekulation i Guldaktier i London og Paris, udviklede der sig ogsaa i Berlin en livlig Omsætning saavel i disse som i andre Papirer. Derhos gjorde man sig overdrevne Forestillinger om den Fordel, den tyske Storindustri skulde kunne drage af Fredsslutningen mellem China og Japan. Her udviklede sig en usund Overspekulation, som for en stor Del maaske var en Reaktion mod den før herskende Reservation. Rygtet om en Konversion af 4 pCt. Konsols opdukkede paany og syntes at have god Støtte i Markedets almindelige Stilling. Regjeringen har imidlertid endnu ikke vedtaget denne vigtige Foranstaltning, og Spørgsmaalet herom synes for Tiden at være udsat indtil Videre. Sidst paa Aaret blev Tilgangen paa Penge knappere, og da Spekulationen i Guldaktier havde antaget helt usunde Proportioner, var Haussens Magt brudt. Urolighederne i Tyrkiet gjorde sit hertil, ligesom andre politiske Forviklinger. Aaret sluttede saaledes for Børsbevægelsen alt andet end gunstigt. Desuagtet har de store Bankers Virksomhed givet gunstige Resultater. Flere af dem kunde i 1894 og 1895 udviske Sporene efter foregaaende Aars ublide Konjunkturer eller begaaede Feil ved at indlade sig i Industri- eller Emissionsforetagender, der viste sig mindre fordelagtige.

Man har maaske ikke uden Grund bebreidet de tyske Banker alt for stor Imødegaaenhed mod visse Industrigrene. Sikkert er det, at dens Forbindelser i denne Henseende er egnet til i kritiske Tider betænkeligt at indskrænke deres Likviditet.

Emissionsforretningerne var livlige, men omfattede med faa Undtagelser Affærer af mindre Omfang. Sidst i Aaret afsluttedes det store russiske Jernbanelaan, der, uagtet Markedets da vigende Tendents, fik god Afsætning.

Af de ledende Banker gav i Udbytte Reichsbank 5.88 %, Disconto Gesellschaft 10 %, Deutsche Bank 10 $\frac{0}{10}$ %, Darmstädter Bank 8.25 %, Berliner Handels Gesellschaft 8 %, Dresdener Bank 8 $\frac{0}{10}$ %, Nationalbank für Deutschland 8.50 %, Mitteldeutsche Credit Bank 5.50 %, Deutsche Genossenschaftsbank 6 %.

Kursen paa Skandinavien var for Sedler 1895 høiest 113.20 i Juli, lavest 112.30 Septbr.—Decbr. 1894 høiest 112.85 Juli, lavest 112 Januar.

For Vexler (10 Dage): 1895 høiest 112.60 Juni, lavest 112.35 Oktbr., Novbr. 1894 høiest 112.55 Marts, Mai, Juli, Septbr., Decbr., lavest 112.10 Januar.

Kurserne paa Norske Værdipapirer var: 3 % norske Statslaan af 1888, høiest 96.75, lavest 93, do. $3\frac{1}{2}$ % Laan af 1894, høiest 102.25, lavest 100, do. 4 % af 1892, høiest 103.90, lavest 101, $3\frac{1}{2}$ % norske Hypothekbankobligationer høiest 99.75, lavest 97.60.

Deutsche 4 % Reichsanleihe, høiest 107, lavest 103.90, do. $3\frac{1}{2}$ %, høiest 105.20, lavest 103.30, do. 3 %, høiest 100.30, lavest 96.10, Preussische 4 % Consols, høiest 106.66, lavest 103.80, do. $3\frac{1}{2}$ %, høiest 105.20, lavest 103.30, do. 3 %, høiest 100.40, lavest 96.25.

Udsigterne for Høsten, der forrige Vinter var ugunstige, bedredes senere, men i Forventning om en feilslagen Høst havde man indført betydelige Kvantiteter Korn, der trykkede Markedet og bevirkede delvis lavere Priser end i 1894.

Den i sidste Aarsrapport omtalte Industriudstilling, der skal aabnes 1ste Mai d. A., er, skjønt af fuldstændig lokal Karakter, omfattet med megen Interesse. Stedet, i Treptower Park nær Berlin, ligger hensigtsmæssigt. Udstillingsomraadet udgjør over 1 Million Kvadratmeter og er større end hidtil nogen anden europæisk Verdensudstilling.

Generalkonsulatets Adresse er Brüderstrasse 5. Kontortid 10—1.

Brüssel.

Aarsberetning dateret 12 April 1896.

Intet norsk Skib indtraf i 1895 i Brüssels Havn. Det er at haabe, at hvis Skibsfartskanalen fra Brüssel til Schelde kommer istand, vil Rørelsen i denne Havn tiltage, samt at Skibe med Bygningstømmer og Furuplanker fra Norge skal kunne gaa hid istedetfor at losse i Gent eller Antwerpen. Konsumtionen af saadan Trælast er meget betydelig her paa Grund af den i de senere Aar stedfundne betydelige Bygningsvirksomhed.

I 1897 vil der aabnes en international Udstilling i Brüssel, hvorover jeg sender en Plan.

Kongokoloniens Forhold beskæftiger fremdeles meget den offentlige Mening. Et saa produktivt Land som Belgien maa søge Markeder, og da mange andre Lande er spærret ved høi Indførselstold, vil dette store Territorium med Tiden kunne tilbyde Resurcer. Mere end nogensinde før hører man nu Klager over Adskillelsen fra Holland og dets Kolonier i 1830. De to Lande udfyldte hverandre saa godt. Den Handelsselskabet paa Øvre Kongo tilhørende Flaade, der ofte har havt Nordmænd i sin Tjeneste, er gaaet over i Kongostatens Hænder.

G. Brugmann.

Amsterdam.

Aarsberetning dateret 31 Marts 1896.

Den norske Skibsfart paa Distriktet har i 1895 været følgende:

Norske Fartøier.	Med Ladning.				I Ballast.				Tilsammen.		Bruttofragter. Kr.	
	Seilskibe.		Dampskibe.		Seilskibe.		Dampskibe.					
	Ant.	Ton.	Ant.	Ton.	Ant.	Ton.	Ant.	Ton.	Ant.	Ton.	Seilskibe.	Dampskibe.
I. Ankomne.												
Fra Norge til Hovedstationen	16	3 693	54	22 085	2	874	-	-	72	26 652	33 561	175 359
- Norge til Vicekonsulsstationerne . .	68	15 479	46	15 285	-	-	1	244	115	31 008	139 083	122 593
- andre Lande til Hovedstationen . .	20	12 609	9	6 791	-	-	1	328	30	19 728	347 101	88 702
- andre Lande til Vicekonsulsstationerne	99	54 826	76	57 109	7	1 577	6	1 948	188	115 460	1 336 845	796 365
Ialt	203	86 607	185	101 270	9	2 451	8	2 520	405	192 848	1 856 620	1 183 019
											3 039 639*)	
II. Afgaaede.												
Til Norge fra Hovedstationen	6	1 396	46	17 618	10	3 366	-	-	62	22 380	6 481	147 052
- Norge fra Vicekonsulsstationerne . .	25	6 828	30	8 691	70	24 947	1	363	126	40 829	29 499	73 648
- andre Lande fra Hovedstationen . .	8	3 097	1	196	11	8 479	17	11 389	37	23 161	56 220	450
- andre Lande fra Vicekonsulsstationerne	17	4 510	22	11 855	66	38 759	75	53 080	180	108 213	34 216	56 636
Ialt	56	15 840	99	58 360	157	75 551	93	64 832	405	194 583	126 416	277 786
											404 202*)	

Af svenske Skibe ankom 140, dr. 72 698 Ton.

Sammenlignet med de fem foregaaende Aar stiller 1895's Skibsfart sig som følger:

Ankomne norske Skibe i 1895 405, dr. 192 048 T., 1894 468, 278 516 T., 1893 400, 189 182 T., 1892 440, 209 208 T., 1891 415, 168 779 T., 1890 480, 172 172 T. Gjennemsnit for 1890—1894 441, 203 571.

De forenede Rigers Skibsfart paa Nederlandene har i 1895 været mindre end i det næstforegaaende Aar (1894) og Gjennemsnittet for Fem-aaret 1890—1894 udviser en Formindskelse af Antallet, men en Forøgelse af Tonnage. Der ankom saaledes i 1895 91 317 Tons mindre end i 1894, men 25 362 Tons mere end i 1893 og 3 301 Tons mere end gjennemsnitlig aarlig i ovennævnte Femaar. Formindskelsen sammenholdt med 1894 rammer den norske Skibsfart med 63 Skibe og 85 668 Tons; den svenske

*) Heri ikke medregnet Bruttofragterne for Dampskibe med Timecharters.

Skibsfart udviser en Forøgelse af 4 Skibe, men en Formindskelse af 5 649 Tons, hvilket henholdsvis staar lig med $30\frac{3}{4}\%$ og $7\frac{1}{5}\%$ under 1894's Skibsfart. Herved bringes i Erindring den Bemærkning i Generalkonsulatets Rapport over 1894, at Stigningen for nævnte Aar væsentlig skyldtes den Omstændighed, at store Partier Jernmalm i Aarets Løb afskibedes fra Sverige til Tydskland via Rotterdam, og for en stor Del anvendtes til denne Transport norske Dampskibe, som i 1895 fortrængtes af engelske. Fartøiernes Gruppering efter Seilskibe og Dampskibe viser følgende Zifre:

193 norske Dampskibe, dr. 103 790 T., 212 Seilskibe, dr. 89 058 T.

I 1894 var dette Forhold: 219 Dampskibe, dr. 168 760 T., 249 Seilskibe, dr. 109 748 T.

Mellem de Fartøier, som i 1895 ankom og afgik med eller uden Ladning, har Forholdet været følgende:

	Norske	
	Antal	Tons.
Ankomne:		
Med Ladning	388	187 877
I Ballast	17	4 971
Afgaaede:		
Med Ladning	155	54 200
I Ballast	250	140 383

De i Ballast ankomne norske Fartøier har udgjort en forsvindende liden Brøkdel af de ankomne Skibes Totaldrægtighed. Forholdet mellem de ankomne ballastede og ladede Skibe er for norske Skibe 3 % og 97 %. Udfragter har det som sædvanligt været vanskeligt at faa i de nederlandske Havne; kun 35 % af de afgaaede norske og svenske Skibe afgik med Ladning.

Den sammenlagte Sum af de af ankomne og afgaaede Skibe optjente Bruttofragter viser i det Hele taget en Aftagen i Sammenligning med 1894, hvilket kun vedkommer de ankomne Skibe med Kr. 348 776, medens de afgaaede viser en Forøgelse af Kr. 83 792. For hvert af Rigerne særskilt sees, at de ankomne norske Skibe optjente Kr. 340 536 og svenske Skibe Kr. 8 240 mindre, medens Bruttofragterne af de afgaaede Skibe viser en Forøgelse, nemlig for norske Skibe Kr. 72 006 og svenske Skibe Kr. 11 786. I de optjente Bruttofragters Totalsummer er ikke indberegnet de af tidsbefragede Skibe opseilede Fragter; Antallet af disse Fartøier er dog iaar meget ringe.

Dampskibenes og Seilskibenes Andel i Bruttofragterne fremgaar af følgende:

	1895.	i 1894 var dette foruden Time-charterne.
Ankomne Dampskibe	Kr. 1 760 219	Kr. 1 521 913
Afgaaede do.	- 483 474	- 389 446
Ankomne Seilskibe	- 2 108 829	- 2 695 911
Afgaaede do.	- 179 262	- 189 498

**

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

Ankomne med Ladning fra Norge 184, dr. 56 642 T., Sverige 45, 29 223 T., Ruslands nordl. Havne & Finland 27, 17 872 T., do. sydl. Havne 3, 3 888 T., Tydskland og danske Havne 3, 816 T., England og Skotland 4, 919 T., Frankrige 10, 3 608 T., Spanien og Portugal 12, 6 055 T., Middelhavet 2, 2 772 T., Donau Fyrstendømmer 3, 3 449 T., Amerikas Forenede Stater 36, 28 110 T., Syd-Amerika, Brasilien 19, 13 948 T., Mexico, Vestindien 34, 14 788 T., Afrikas Vestkyst 1, 714 T., Australien 1, 1 270 T., Ostindien 4, 3 903 T.

Sammenligner man disse Tal med den i Aarsberetningen for 1894 indtagne Tabel, sees, at den ovenomtalte Tonnage-Formindskelse i 1895 hovedsagelig rammer norske Fartøier med 81 534 Tons Drægtighed, ankomne fra Sverige, hvilket hovedsagelig skyldtes, at man i 1894 ved Transporten af Jernmalm fra Sverige til Tydskland via Rotterdam for en stor Del brugte store norske Dampskibe, medens man i 1895 kun for en liden Del benyttede norske Dampskibe dertil.

I 1894 anbragtes Jernmalm til Rotterdam fra Luleå af 63 norske Dampskibe, dr. 92 986 T., 48 engelske do., 56 459 T., 2 danske do., 1 925 T., 1 tydsk do., 1 629 T., tilsammen 114 Dampskibe, dr. 152 999 T.

Fra Oxelø Sund af 9 svenske Dampskibe, dr. 9423 T., 5 norske do., 4 170 T., 74 engelske do., 58 170 T., 30 hollandske do., 29 066 T., 1 tydsk do., 684 T., tilsammen 119 Dampskibe, dr. 101 513 T.

I 1895 anbragtes Jernmalm til Rotterdam fra Luleå af 72 engelske Dampskibe, dr. 86 616 T.

Fra Oxelø Sund af 87 engelske Dampskibe, dr. 86 455 T., 19 hollandske do., 18 286 T., 18 norske do., 15 071 T., tilsammen 124 Dampskibe, dr. 119 812 T.

Ogsaa Totaldrægtigheden af norske Skibe, ankomne fra Amerikas Forenede Stater, viser en Formindskelse, medens de fleste andre Lande udviser en Forøgelse.

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

Afgaaede med Ladning til Norge 107, dr. 34 533 T., Sverige 4, 1 393 T., Ruslands nordl. Havne og Finland 4, 977 T., tyske og danske Havne 2, 439 T., England og Skotland 10, 3 123 T., Frankrige 7, 1 733 T., Italien 3, 2 679 T., Belgien 1, 1 177 T., Middelhavet 1, 614 T., Amerikas Forenede Stater 1, 485 T., Vestindien 3, 913 T., Ostindien 3, 1 568 T., Afrikas Syd-kyst 1, 495 T.

Sammenlignet med den tilsvarende Opgave for 1894 viser de med Ladning fra Distriktet afgaaede Fartøier nogen Forøgelse i Tonnage for Destinationslandene Norges, Sveriges, Storbritanniens og Vestindiens Vedkommende. De med Ladning til Ruslands nordlige Havne og Finland, tyske og danske Havne og Ostindien viser en Aftagen.

I Lighed med tidligere Aar har Rutedampskibe mellem Norge, Sverige

og Nederlandene største Andel i de med Ladning til Hjemlandene afgaaede Skibe. D'Hrr. Winge & Co. i Christiania's Dampskibe, hvoraf 2 mellem Christiania og Amsterdam (enkelte Gange med Anløb af Gøteborg paa Hjemturen) og 1 mellem Christiania og Rotterdam gjorde ialt 69 Reiser, repræsenterende 23 838 Tons.

Hvilken Plads den norske Skibsfart indtager overfor de nederlandske og fremmede Skibe, der aarlig besøger Distriktet, fremgaar af nedenstaaende Opgave for 1892—1894 (for Aaret 1895 foreligger endnu ingen Opgave).

Ankomne i	Alle Nationers		Deraf							
			nederlandske		norske.		svenske.		forøvrigt fremmede.	
	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.
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
1894	9 753	6 913 276	2 817	1 891 071	486	263 301	132	71 728	6 318	4 664 176

De øvrige fremmede Fartøier i den sidste Rubrik tilhørte i 1894 følgende Nationalitet:

Engelske 4 740 Skibe, dr. 3 544 806 Tons, tyske 1 124, 738 446 T., spanske 87, 110 426 T., Danske 189, 137 830 T., alle øvrige 178 132 668 T.

De norske og svenske Skibes Andel i alle Nationers Fart mellem Norge, Sverige og Nederlandene i ovennævnte Aar 1892—1894 fremgaar af følgende Tabel:

Ankomne i	Alle Nationers.		Deraf							
			nederlandske		norske.		svenske.		forøvrigt fremmede.	
	Ant	Tons.	Ant	Tons	Ant.	Tons	Ant.	Tons.	Ant	Tons.
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 og 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 og Sverige . .	769	430 403	192	91 683	228	77 894	67	32 179	285	228 647
1894										
fra Norge . .	314	95 123	85	29 202	218	62 675	-	-	11	3 246
- Sverige . .	615	577 950	123	64 529	95	111 868	104	55 678	293	245 875
- Norge og Sverige . .	929	573 073	208	93 731	313	174 543	104	55 678	304	249 121

Indkjøbte og solgte Fartøier.

For norsk Regning erhvervedes 1 Seilskib, dr. 224 Tons, Kjøbesum Kr. 8 500.

Foruden for det ovennævnte indkjøbte Skib udfærdigedes i Aarets Løb efter dertil erholdt Bemyndigelse 1 norsk midlertidig Nationalitetsbevis for et Skib, hvis midlertidige Dokument ved Ankomst til nederlandsk Havn var udløbet.

Søulykker. Paa den nederlandske Kyst forliste i Aaret 1895 11 norske Skibe; desuden blev 7 Skibe indbjerget (3 norske, 4 svenske), hvoraf 2 norske og 3 svenske senere condemneredes. Til Følge af Collision sank paa Vliissingens Red et norsk Dampskib, et svensk Dampskib sank i Nordsøen til Følge af Paaseiling. Begge Skibes Besætning ilandsattes i nederlandsk Havn. Et norsk Skibs Besætning, som havde været nødt til at forlade Skibet i Nordsøen, blev reddet og anbragt i en nederlandsk Havn.

Ved alle disse Ulykker gik ialt 6 Menneskeliv tabt.

Paa- og Afmønstring. Rømning. Ved Hovedstationen Amsterdam udmønstredes paa norske Fartøier 19 Norske, 10 Svensker og 22 Udlænge, hvorhos afmønstredes 90 Norske, 27 Svensker og 26 Udlændinge.

Ved samtlige Vicekonsulater i Distriktet udmønstredes paa norske Fartøier 161 Norske, 79 Svenske og 164 Udlændinge, og afmønstredes 254 Norske, 94 Svenske og 135 Udlændinge.

Ved Hovedstationen rømte fra norske Skibe 4 Udlændinge samt ved Vicekonsulsstationerne fra norske Skibe 15 Norske, 4 Svenske og 6 Udlændinge.

Herved bringes i Erindring de allerede i tidligere Aarsberetninger nævnte Aarsager betreffende Forskjellen mellem Antallet af afmønstrede og paamønstrede Søfolk, nemlig bl. A. at nogle Skibe faar sit nye Mandskab hjemmefra, og at forliste Skibes Besætning ofte forhøier Antallet af de Afmønstrede.

Opspåret og hjemsendt Hyre. I 1895 hjemsendte Vicekonsulen i Rotterdam pr. Postanvisning og Vexel til Norge Kr. 1 095.

Gjennem Sømandsmissionen i Amsterdam sendtes til Norge Kr. 3 000 og i Rotterdam til Norge Kr. 1 509.

Ialt hjemsendtes til Norge Kr. 5 604.

Da Sømændene almindelig foretrækker at sende sine Penge direkte med Posten — som gaar hurtigere — istedetfor at benytte den Leilighed, som Consulatet byder pr. Sømandsandragende eller Sømandsanvisning, forklarer det sig, at ved Generalkonsulatets Mellemkomst i 1895 ingen Penge hjemsendtes pr. Sømandsandragende. Sømandsmissionen i Amsterdam forsendte ovennævnte Kr. 3 265 pr. Post.

Af Efterladenskaber efter afdøde norske Undersaatter hjemsendtes til Norge Kr. 94.03.

De af norske og svenske Skibe i Distriktet erlagte Consulatafgifter o ppebaarne Consulatgebyr udgjorde i 1895:

Erlagt af:	Ved Hoved- stationen.	Ved Vicekonsulaterne.		Ialt tilfaldt General- Consulen.	Expedi- tions- Gebyrer.
		Ialt	Heraf tilfalder Gen.-Cons.		
	Gylden	Gylden.	Gylden.	Gylden.	Gylden.
Norske Skibe . .	1 382.91	5 933.52	2 966.76	4 349.67	226
Svenske — . .	949.60	1 740.08	870.04	1 819.64	
Ialt	2 332.51	7 673.60	3 836.80	6 169.31	

Den nederlandske Handelsflaade holdt sig i det forløbne Aar omtrent paa samme Standpunkt som i Aaret 1894; den 31te December var der indregistreret som Søskibe under nederlandsk Flag:

405 Seilskibe, dr. 100 391 Reg. Tons,
162 Dampskibe, - 188 212 —

567 289 212 Reg. Tons.

Af Seilskibene udgjorde 144 større Seilskibe en samlet Drægtighed af 83 038 Reg. Tons, medens Resten bestod af Koffer, Galeaser, Tjalker osv.

Fragtmarkedet. Det henrundne Aar har ligesaa lidet som det foregaaende noget lyst Billede at fremvise for Skibsfarten. Naar undtages de Dampskibe, som under Krigen i Østen (China-Japan) fandt lønnende Beskjæftigelse derude, er der ingen Forbedring af nogen Betydning at finde i Fragtmarkerne for det store Verdenshav. Fragtraterne, som i de seneste Aar var kommet ned til et saa lavt Standpunkt, at det med største Sparsomhed synes at være umuligt at holde noget tilovers for Rederierne, var i 1895 for enkelte Artikler endnu en Smule lavere.

Trælastfragterne fra Østersøen, Atlantiske Havne og Gulfen af Mexico var ikke bedre end i det foregaaende Aar, og om Korn-, Ris-, Kaffe- og Sukkerfragterne maa desværre siges det samme, hvilket følgende Opgave viser:

Indgaaende Fragter:

Trælast fra nordl. Østersøhavne pr. Std. fl. 13 à 18, finske og Livl. Havne 13 à 18, Vestkyst af Sverige, Fredrikstad 11 à 14, Christianiafjorden, Laurvig 11 à 14 fl., Forenede Stater, Atlant. Havne 90 à 102 sh., Mexic. Bugt 90 à 107 sh., Canada 40 à 50 sh.

Farvetræ fra Mexico pr. Ton 32 sh. 6 d à 35 sh., Vestindien 29 sh. à 32 sh., 6 d.

Harpix fra de Forenede Stater pr. 310 Th 2 sh. 3 d à 2 sh. 9 d.

Terpentin fra de Forenede Stater pr. 40 Gallons 3 sh. 6 à 4 sh.

Rug fra Østersøen pr. 1 000 Kg. Rm. 6 à 7, det sorte Hav pr. 1 006 Kg. 7 sh. à 6 d 13 sh.

Hvede fra Østersøen pr. 1 000 Kg. Rm. 6 à 7, det sorte Hav pr. 1015 Kg. 7 sh. 6 d à 13 sh.

Havre fra Østersøen 320 Eng. Pd. 9 d à 1 sh. 4 d.

Petroleum fra de Forenede Stater pr. 40 Gallons 1 sh. 6 d à 2 sh. 6 d.

Kaffe fra Ned. Ostindien (Dampskibe) pr. 1 800 Kg. fl. 70, do. (Seilskibe) fl. 45.

Ris fra Ned. Ostindien (Dampskibe) pr. 2 000 Kg. fl. 45, Birma pr. Ton 26 sh. 3 d à 27 sh. 6 d., Japan pr. Ton 26 sh. 3 d à 27 sh. 6 d.

Kobber og Jernmalm fra Spanien pr. Ton 4 sh. 6 d à 5 sh. 9 d., Spanien 4 sh. 6 d à 5 sh. 7 d, Frankrige 4 sh. à 4 sh. 6 d.

Svovlerts fra Norges Vestland pr. Ton frcs. 8, Sverige frcs. 8.

Stenkul fra Englands Østkyst pr. Ton 3 sh. 9 d à 4 sh. 6 d, do. Vestkyst 4 sh. 9 d à 5 sh.

Udgaaende Fragter.

Cokes til Christiania pr. Ton Rm. $3\frac{3}{4}$ à 5, Sveriges Vestkyst Rm. $3\frac{3}{4}$ à 5.

Kul til Christiania Rm. 4 à $4\frac{1}{2}$, Tydskland Rm. 4 à 5.

Cement og Phosphat til Østersøen Rm. 5 à 6.

Pibeler til danske Havne Rm. 5 à $5\frac{1}{2}$.

Klid til danske Havne fl. 5 à 6.

Handelen.

Fra Aar til andet venter man paa, at der skal komme Liv i Handelen igjen, men Forhaabningen om, at det Aar, som kommer, skulde blive bedre end det, som henrandt, holdt heller ikke Stik i 1895. I det hele taget hørte man mere Klage og Misnøie end omvendt, og der synes at være Overproduktion og formeget af Alt. Frihandelssystemet er fremdeles raadende her i Landet, og det kan med Sandhed siges, at ingen her tænker paa at forhøie Toldsatserne, medmindre andre Stater viser sig umedgjørliche og tvinger til Repressalier ved ei at tilstaa Nederlandene de samme Fordele som den mest begunstigede Nation.

Trælaster. Aaret 1895 kan i det hele taget henregnes blandt de gode Aar, hvad Trælasthandelen angaar. De store Beholdninger ved Aarets Begyndelse solgtes successive til gode Priser, og disse holdt sig paa et tilfredsstillende Standpunkt, særlig for de smale Dimensioner, hvoraf Forbruget tiltager. Kun Floorings viser Tilbagegang.

Importen af høvlet Last var omtrent som det foregaaende Aar.

Bjælkehandelen var ubetydelig og af Rundlast, Juffers, Kult, Ellers er Importen ogsaa gaaet betydelig tilbage.

Af færdige Trævarer, Døre, Vinduer og Listværk var Tilførselen liden.

Priserne varierede i Aarets Løb imellem

for 9"	fl. 95	à	104	pr. Std. cif.
- 8"	- 92	à	98	- " -
- 7"	- 80	à	82	- " -

Prisen for de smale Dimensioner holdt sig godt.

Af Træmasse og Cellulose importeres henimod 10 000 Tons; Prisen var ved Aarets Begyndelse god, men gik efterhaanden noget tilbage. Contrakter for næste Aar er afsluttet til fl. 24½ pr. Ton for prima vaad mekanisk Masse.

Udsigterne for Trælasthandelen for 1896 er gode; store Partier ere solgte til lønnende Priser, og Forraadet ved Aarets Slutning vil snart være udtømt.

Af Granit tiltager Forbruget, dog alene for de store offentlige Arbejder; for de private anvendes fremdeles næsten udelukkende den belgiske Sandsten.

Sildefiskeriet. Dette Fiskeri blev i 1895 udøvet med 551 Fartøier, der ialt anbragte 494 422 Tønder, mod 549, 585 166 i 1894 og 535, 585 330 i 1893.

Omendskjønt Udbyttet var betydelig mindre end i de to foregaaende Aar, var Resultatet derimod meget gunstigere, da man kunde betinge en Gjennemsnitspris af ca. fl. 12.50 pr. Tønde mod ca. fl. 9.50 i 1894 og ca. fl. 9 i 1893.

Kvaliteten af Silden var tilfredsstillende.

Ligesom i tidligere Aar afgik ogsaa i 1895 allerede i Begyndelsen af Mai nogle Skibe paa Sildefangsten, men Resultatet var ikke opmuntrende (Fangsten var liden og Kvaliteten daarlig), saa at man for Fremtiden atter vil sætte Afgangstiden til i Begyndelsen af Juni.

Kolje- og Torskefisket havde ulige Resultater; i det Hele taget var man tilfreds med Udbyttet for den anbragte levende Fisk, men Resultatet af den tilførte saltede Fisk var utilfredsstillende; dog vedbliver man at udøve begge Fiskerier, dels for at skaffe Arbejde for Fiskerne, dels for at forme dygtige Sømænd, som man ei kan undvære.

Udøvelsen af Trawlfisket aftager stadig, da det stedse giver Tab. Den sidste Steamtrawler, som man havde, er nu solgt til Tydskland.

Laxefisket. Fangsten af Lax var i 1895 mindre end i 1894. En langvarig Vinter og høj Vandstand var Aarsag til, at man i de første Maaneder ikke kunde fiske. De finansielle Resultater var derfor meget ugunstige. Desforuden gjorde Importen af Lax fra Weser og ikke mindre Importen fra Norge, de hollandske Laxefiskerier en skarp Konkurrence.

Totalfangsten var 48 436 Lax i 1895 mod 57 321 i 1894 og 75 276 i 1893.

Anchovisfisket gav ogsaa dette Aar lidet Udbytte. Fangsten mislykkedes. Først i Mai Maaned viste sig den første Fisk og i Slutten af Juni var Fiskeriet allerede afløbet, og Resultatet var blot ca. 5 000 Ankers mod 55 000 Ankers i 1894 og 16 000 Ankers i 1893. For dem, som havde Forraad fra forrige Aar, var Aaret 1895 ikke ufordelagtigt, da den ringe Fangst havde stor Indflydelse paa Priserne, som i 1895 steg fra fl. 23—fl. 26 $\frac{1}{2}$ pr. Anker.

Kaffe. Tilførselen var i 1895 fra Java og de andre ostindiske Øer:

af Gouvernementet 269 068 Baller,
- Handelsfirmaer 350 776 —

ialt 619 844 Baller

mod i 1894 640 307 og i 1893 636 333 Baller.

Fra Santos ankom i 1895 til nederlandske Havne 452 904 Baller, fra Africa 55 199 Baller. For god ordinær Java Kaffe betalte man i 1895 51 à 55 $\frac{3}{4}$ Cts., i 1894 50 à 53 Cts. og i 1893 50 à 56 $\frac{1}{2}$ Cts.

Ultimo December 1895 betalte man for god ordinær Java-Kaffe 54 Cents og for god average Santos 45 Cents.

Java-The. Aaret 1895 begyndte med et Forraad af 14 033 Kvarts Kasser. Tilførselen var 46 927 Kvart Kasser, tilsammen 60 960 Kv. Kasser. Heraf afleveredes for Consumption 26 383 og for Udførsel 23 506; tilsammen 49 889 Kvart Kasser; der var altsaa et Forraad ved Aarets Slut af 11 071 Kvarts Kasser. Gjennemschnittsprisen var i 1895 34 $\frac{3}{4}$ Cents pr. $\frac{1}{2}$ Kg., som var højere end i 1894.

Sukker. Overproduktionen foraarsagede ogsaa i det forløbne Aar lave Priser. I Aarets Løb kom dog en Forbedring. Medens man for Januarlevering betalte fl. 9 $\frac{13}{16}$, betalte man for Oktober fl. 13 $\frac{1}{4}$. Det enorme Tilbud af disponibelt Sukker foraarsagede, at Prisen gik ned, og i December betalte man fl. 12 $\frac{13}{16}$.

Ved Aarets Slutning havde man dog gode Forventninger om, at Priserne atter vilde stige.

Tobak. Aaret 1894's Sumatra Høst, som kom i Markedet her i 1895, var endnu større end dens Forgjænger, nemlig 190 990 Baller mod 162 972 Baller. Da Amerika fordrer lys Farve saa meget som muligt plettet, og man i de første Maaneder af Aaret havde saadanne Partier, betingede disse meget gode Priser, almindelig 50 % over Taxation. Man udtaler det Ønske, at Høsten for Fremtiden ikke maa blive større, da man ellers faar formeget og ikke skal kunne beholde disse høje Priser. For mørke Farver betaltes en lav Pris. Da Tilførselen i de senere Maaneder af Aaret hovedsagelig bestod af mørke Farver, maatte de Partier, som ikke var blandede med lysfarvede Tobakker, realiseres til utilfredsstillende Priser. Resultatet er i Gjennemsnit et mindre Udbytte af 2 Mill. Gulden i Sammenligning med det forrige Aar. Gjennemschnittsprisen var 119 Cent pr. $\frac{1}{2}$ Kilogram mod 144 Cent i det forrige Aar. Totalsummen i 1895 er 34 $\frac{1}{2}$ Mill. Gulden.

Java Tobaks Høsten af 1894 som solgtes i 1894—95 var 65 000 Baller mindre end i 1893. Tilførselen var ialt 153 344 Baller, som solgtes til en Værdi af 8 Mill. Gylden. I Gjennemsnit betaltes $30\frac{1}{2}$ Cent pr. $\frac{1}{2}$ Kg.

Borneo-Høsten i 1894, som kom her paa Markedet i 1895, var af omtrent samme Størrelse som dens Forgjængere, nemlig 9 177 Baller mod 9 100 Baller. Der solgtes til en Gjennemsnitpris af 97 Cent mod 139 Cent i det forrige Aar.

Ris. Ogsaa om denne Artikel maa siges, at store Forraad og overflødige Høster i alle risproducerende Lande var Aarsagen til, at Priserne i det forløbne Aar vare lavere end før. Java Taffelris, den mest brugelige Sort, købtes i 1895 for 7 à $7\frac{1}{2}$ Cent, medens man i begge de foregaaende Aar betalte 9 à $9\frac{1}{4}$ Cent pr. $\frac{1}{2}$ Kg.

Cacao. Opmærksomheden paa denne Artikel var ogsaa i det forløbne Aar tiltagende. Priserne for Java-Cacao varierede ikke meget og holdt sig omkring 37 Cent for 1ste Kvalitet.

Tilførselen af Java-, Surinamske- og andre Sorter Cacao var i 1895 18 500, 1894 17 000 Baller og i 1893 13 000 Baller.

Kina. Store Forraad, enorm Tilførsel og liden Kjøbelyst bragte denne Vare i det forløbne Aar ned i en lav Pris.

Indigo. Tilførselen var i 1895 større end i 1894, dog havde man ingen stor Forskjel i Prisen, hvorefter sluttes, at Consumptionen tiltager.

Tin. Der var liden Spekulationslyst for dette Metal i 1895.

Landbruget har i 1895 arbeidet under noget gunstigere Omstændigheder end i det foregaaende Aar. Dette var ikke en Følge af høiere Priser, men af større Produktion; i det hele Taget var Produktionen af Landbrugsartikler meget stor dette Aar.

Sundhedstilstanden blandt Fæet var tilfredsstillende. Mund- og Klove-syge forekom her og der sporadisk, men man skylder Regjeringens strenge Forholdsregler, at Udbredelsen blev forebygget.

De laveste og høieste Kurser for norske Statsobligationer paa Amsterdams Børs i 1895 var:

Norske Obligationer 1886 . . .	$3\frac{1}{2}$ % . . .	101—101.
— — 1888 . . .	3 - . . .	$95\frac{13}{16}$ — $97\frac{1}{2}$
— — 1882 . . .	4 - . . .	$102\frac{1}{2}$ — $102\frac{1}{2}$

Til samme Tid noteredes de nederlandske Statsobligationer:

Cert. Ned. W. Schuld . . .	$2\frac{1}{2}$ % . . .	$92\frac{1}{8}$ — $93\frac{3}{16}$
Do. do. . . .	3 - . . .	$100\frac{1}{2}$ — $100\frac{3}{4}$
Do. do. . . .	$3\frac{1}{2}$ - . . .	$100\frac{3}{16}$ — $100\frac{7}{16}$
Obl. do. 1886—92 . . .	$3\frac{1}{2}$ - . . .	$100\frac{1}{4}$ — $100\frac{11}{16}$

Ved Aarets Slutning blev det sidste $3\frac{1}{2}$ % Laan, stort 385 Million Gylden, converteret i et 3 %. Den nederlandske Stat har saaledes nu kun 3 % og $2\frac{1}{2}$ % Statslaan at forrente.

Den nederlandske Toldtarif har i 1895 ikke undergaaet nogen Forandring. Finantsministeren har dog fundet det nødvendigt at paalægge Toldpersonalet nøie at paase, at den virkelige Værdi af de Varer, hvorefter 5 % ad valorem skal erlægges, ogsaa virkelig forefindes i Angivelsen.

Denne Indskjærpeelse viste sig strax at være frugtbringende.

For General-Consulen
J. Koffieberg.

Wien.

Aarsberetning dateret 10de April 1896.

Den almindelige statsfinansielle Position viser et meget glædeligt Billede. Regnskabsafsluttelsen for 1894 udviste et Overskud af mere end 20 Millioner Gylden. 1895's Afsluttelse er endnu ikke udkommet, dog vil denne sandsynligvis ogsaa vise et betydeligt Overskud. Budgettet for 1896 viser, efter hvad man forud har anslaaet, ogsaa endda et Overskud, uagtet flere Millioner er blevet prælimeret til Amortisation af Statsgjælden og Forhøjelse af Embedsmændenes Gager.

Valutareguleringen blev saavidt angaar den faktiske Tilveiebringelse af Guld afsluttet i 1895.

De Statsnoters Sum, som i Forbindelse med Ungarn skal indløses, andrager til 312 Millioner; heraf er til Indløsning ved Sølvkroner bestemt 40 Millioner, og resterer saaledes 272 Millioner. Østerriges Andel andrager til 70 % = $190\frac{4}{10}$ Million. Af disse blev i 1893 ved Udgiften af Guldrente $112\frac{3}{10}$ Mill., i Februar 1895 $29\frac{5}{10}$, i Mai 1895 $29\frac{5}{10}$ og endelig ved Udtøgen af Cassabeholdningen $19\frac{1}{10}$ Millioner, tilsammen $190\frac{4}{10}$ Millioner i effektivt Guld tilveiebragt. Da Ungarn ogsaa har skaffet den det tilfaldende corresponderende Guldandel, saa er den effective Anskaffelse af Guld afsluttet, og blev følgelig gennemført i Løbet af 3 Aar, begunstiget ved den store amerikanske Guldexport, i Følge af den der herskende Valutakrise, og ligeledes understøttet af Guldproduktionens Opsving i Syd-Afrika. Ved Tiltrækning af den østerr.-ung. Banks Guldforraad (ca. 130 Millioner) og de øvrige Guldbeholdninger i Statscassaerne (ca. 10 Millioner) ligeledes ved Tilføielse af det af Ungarn tilveiebragte Guld ($99\frac{5}{10}$ Millioner) opstaar en Guldformue af 430 Millioner, ligeoverfor Monarkiets samlede Noteomløb af rundt 800 Millioner Gylden viser sig saaledes en ren Guldbedækning af mere end 50 Procent. Det er et Spørgsmaal, om den østerr.-ung. Regjering

vil lade det bero hermed, da de efter Valutaloven ere autoriserede at optage endda et Laan af hver ca. 40 Millioner Guldgylden. Af denne Credit benyttede man sig nemlig ikke, dels paa Grund af Udtagendet af Cassa-beholdningerne og dels paa Grund af indtraadte Besparelser ved Guldtilveiebringelsen. Regjeringen var i 1894 blevet autoriseret at optage et Laan af 30 Millioner for dermed at afbetale en lige saa stor Sum af „Salinenscheine“. Af denne Autorisation benyttede man sig dog ikke; dog blev saavel i 1894 10 Millioner som ogsaa i 1895 10 Millioner Gylden „Salinenscheine“ indløst af Cassa-beholdningerne. Resten af de sig endda i Omløb befindende „Salinenscheine“ andrager til 80 Millioner Gylden. Af det samlede Omløb af Statsnoter pr. 312 Millioner Gylden blev som bekendt først 200 Millioner bestemt til Indløsning. Til Slut af 1895 blev tildels ved Sølvkroner, tildels ved Udgiven af Banknoter som udgaves baseret paa effektiv Metaldækning, rundt 150 Millioner effectivt indløst. Den videre Indløsning foregaar efter den Maalestok, Fremskridtet i Prægningen gjør, og turde i hvert Fald, hvad angaar de 200 Millioner, afsluttes i den nærmeste Fremtid. Her kan bemærkes, at Indløsning af Statsnoterne à 1 Gylden paa $1\frac{1}{2}$ Million nær blev fuldført til Slutten af 1895, med hvilken Dag deres Gyldighed i den offentlige Trafik ophørte. Disse Fremskridt i Tilveiebringelsen af Guld medførte en constant Falden af Agioet. Deviserne Paris og London faldt undertiden saagar under den ved den lovlige Relation fixerede Paritet og i Almindelighed opnaar Guldagioet neppe mere end $\frac{1}{2}$ %, hvilken Diference sandsynligvis vil forsvinde i det Øieblik, i hvilket den effektive Guldcirkulation begynder.

Handelsbilantsen for 1895 var, efter hvad Tallene viser, ugunstig. I 1893 beløb Overskuddet af Export over Import sig til rundt 135 Millioner Gylden og i 1894 95 Millioner Gylden; derimod var Overskuddet i 1895 kun 15 Millioner Gylden. Udførelsen i 1895 formindskedes i Forhold til det foregaaende Aar med 52 Millioner, og Indførselen steg derimod med 27 Millioner. Exportens Aftagen angaar hovedsagelig Kvæg, Sukker, Korn, Grøntsager og Frugt. Importens Forøgelse omfatter hovedsagelig Colonialvarer, Dyr og dyriske Produkter, Træ og Kul, Bomuld og Garn, Faareuld, Farve- og Garvestoffer og Silke. Aarsagen til disse Forandringer ligger tildels i Indlandets højere Consumtionskraft, tildels i særegne Omstændigheder, saaledes i Tydskland og Schweitz's Kvægiudførselsforbud, i Svinepestens Udbrud, i Sukkerprisernes Falden paa Verdensmarkedet og endelig i 1895 Aars daarligere Høst, som ikke alene er væsentlig mindre end Høsten i 1894, men ogsaa staar tilbage for Gjennemsnittet i de sidste 10 Aar.

Forholdene ved Børsen i det forløbne Aar var meget bevægede. Den gunstige Fortsættelse af Valutaregulerings-Operationen, de almindelige Udsigter til Opretholdelse af Verdensfreden, lod erkjende Muligheden eller saagar Sandsynligheden af, at Rentefoden vilde reducere sig i ikke lang Tid, fra Gjennemsnittet af 4 % for Anlægsværdier til 3 Procent. Udgaande fra denne Anskuelse blev af Børsspekulationen samtlige Aktier af Banker, Transport- og Industri-Foretagender drevet op til en Cours, som omtrent kun svarede til en 4 % Forrentning. Denne Bevægelse viste sig som uholdbar, og Følgen blev, at der i November og December 1895 indtraadte heftig Tilbagegang i Coursen. Differencerne mellem de højeste og laveste Courser i Aaret 1895 andrager for samtlige i Coursbladet noterede Effecter omtrent en halv Milliard Gylden. For Tiden er Courserne atter steget noget, dog uden at naa op til det forløbne Aars høje Courser. Det karak-

teristiske ved hele Bevægelsen laa dog i Coursfluktuationen. Selve Foretagenderne blev ganske uberørt deraf, og Tabene traf kun de Personer, som havde indladt sig i Børsspeculationer; derfor styrtede ogsaa ikke et eneste offentligt eller Aktieforetagende sammen, men de Insolventser, som indtraadte, angik kun Privatpersoner. Den siden 1894 bestaaende Bankrentefod af 4 % blev i September 1895 forhøiet til 5 %, derpaa i Januar og Februar dette Aar hver Gang reduceret med $\frac{1}{2}$ % og er altsaa for tiden atter 4 %.

Det vigtigste, der er at nævne paa Jernbanevæsenets Omraade, er Forhøielsen af Tariferne paa Statsbanerne, og dette saavel for Person- som Fragt-Befordringens Vedkommende. Som bekjendt bestod hidindtil den saakaldte „Zonetarif“ for Passagerbefordringen affattet efter visse Distancer (Zoner), indenfor hvilke en Taxt efter en vis Enhed gjaldt. Tariferne var stillede muligst billige saavel for Person- som for Fragtbefordringen. Følgen heraf var en saa betydelig Aftagen af Indtægterne, at en tilsvarende Forbedring maatte foretages.

Den nye Zonetarif forhøier Tariffernes Enhed pr. Kilometer efter følgende Skala:

	III	II	I Classe.
forhenværende Taxt . . .	1	2	3 Kreuzer,
nuværende Taxt . . .	$1^{25}/_{100}$	$2^{25}/_{100}$	$3^{75}/_{100}$ —

Ved Distancer over 100 Km. falder dog disse Tarifenheder gradvis, saaledes at f. Ex. de første 150 Km. i III. Classe koster $1^{25}/_{100}$ Kreuzer pr. Km., fra 151—300 Km. derimod kun $1^{15}/_{100}$ Kreuzer, fra 300—600 Km. 1 Kreuzer, og over 600 Km. kun 0.8 Kreuzer pr. Km. Den nye Tarifs væsentligste Virkning bestaar i den dyrere Trafik paa korte Distancer, hovedsagelig Lokaltrafikken i Wiens Omegn, endvidere ved den store Prisforhøielse ved Kjøring paa I. Classe, som ogsaa udstrækker sig til relativ høiere Tillæg ved Benyttelse af Hurtigtog. Den nye Zonetarifs Gyldighed tog sin Begyndelse den 1ste September 1895.

Tarifen for Godsbefordring blev den 1ste Januar 1896 forhøiet i de fleste Positioner. Jernbanernes Overtagelse af Staten gjorde lidet Fremskridt i 1895; desangaaende blev kun forhandlet, dog kom man til ingen effektiv Afslutning. Herved kan bemærkes, at Telefonvæsenet i Wien blev overtaget af Staten, hvilket skede i Opfyldelse af det Princip, at samtlige Communicationsmidler skal finde sig i Statens Hænder.

Den sociale Bevægelse har i Løbet af 1895 taget Retning mere mod det politiske Omraade, i Særdeleshed i at opnaa den almindelige Valgret.

Bevægelserne angaaende Lønnerne førte til nogle smaa Striker, som dog gik over uden Betydning. Først nu i den senere Tid udbrød en stor Strike i det mährisk-schlesiske Kulgebet, ved hvilken ca. 18 000 Arbeidere deltager, og som endnu vedvarer. Uroligheder indtraf ingen Steder.

At omtale er endda den enorme Stigning af Petroleum Productionen i Galizien, som skader Exporten af russisk Petroleum meget.

Paa Lovgivningens Omraade kan nævnes:

Bestemmelsen om Søndagshvile i Næringsdriften.

En Lov til Regulering af de saakaldte „Ausverkäufe“.

En Lov angaaende Eiendomsretten til Værker henhørende under Literatur, Kunst og Fotografi, og endelig

Indførselen af ny Civilprocesordning, hvilken sidstnævnte træder i Stedet.

for den forældede, paa den skriftlige Behandlingsmaade beroende Civilprocesordning fra Aaret 1781, og beror paa mundtlig Fremgangsmaade. Den nye Civilprocesordning kommer først til at træde i Virksomhed om ca. 2 Aar, efterat de nødvendige Forarbejder er blevet gennemførte.

Fra Østerrig-Ungarn blev i 1895 exporteret:

Sulfit og Natron Cellulose, bleget . .	136 763	mtr. Ctnr.
Do. ubleget . .	237 847	—
Træmasse	39 608	—
Pap, brun og hvid	108 187	—

heraf til:

	Tydske Rige.	Storbri- tannien.	Frank- rige.	Italien.
Sulfit og Natron Cellulose, bleget . .	15 183	12 892	6 9001	13 702
Do. ubleget . .	93 629	1 626	34 867	70 566
Træmasse	5 177	200	—	14 363
Pap, brun og hvid	9 940	9 134	5	49 219

	Rusland.	Schweitz.	Rumænien.
Sulfit og Natron Cellulose, bleget .	13 346	1 327	5 025
Do. ubleget . .	5 600	2 861	3 274
Træmasse	18 929	535	100
Pap, brun og hvid	1 415	6 601	2 230

De vigtigste Artikler, der blev indført fra Norge er følgende:

Tran 18 821 mtr. Ctnr., Sild, saltet eller røget 11 796, Stokfisk 17 514, anden Fisk, saltet, røget eller tørret 6 547, Svovlkis 15 987 mtr. Ctnr.

Exporteret til Norge blev:

Byg 1 218 mtr. Ctnr., Malt 22 455, Margarin 399, Hatte 3 243, Skrivpapir 285, Glasvarer, farvet, malet 641, Møllestene 208, Lommeuhre 274, Potaske med mer end 85 % kuls. Kali 509 mtr. Ctnr.

Carl Neufeldt.

Bremen.

Skibsfarten 1895.

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	17	4 063	-	-	17	4 063	-	-	27 550
” Norge til Vicekon- sulsstationerne . . .	47	13 625	-	-	47	13 625	-	-	104 340
” Sverige til Hovedsta- tionen	3	798	-	-	3	798	-	-	11 775
” Sverige til Vicekon- sulsstationerne . . .	12	2 898	-	-	12	2 898	-	-	27 576
” andre Lande til Ho- vedstationen	29	11 105	37	11 534	66	22 639	-	-	285 795
” andre Lande til Vice- konsulsstationerne .	19	15 231	19	4 843	38	20 074	-	-	346 520
Ialt	127	49 720	56	16 377	183	64 097	108	39 081	803 556
II. Afgaaede:									
Til Norge fra Hovedsta- tionen	41	12 627	9	2 843	50	15 470	-	-	86 390
” Norge fra Vicekon- sulsstationerne . . .	10	1 487	7	2 381	17	3 868	-	-	7 815
” Sverige fra Hovedsta- tionen	3	679	1	628	4	1 307	-	-	6 646
” Sverige fra Vicekon- sulsstationerne . . .	3	469	4	811	7	1 280	-	-	4 887
” andre Lande fra Ho- vedstationen	11	2 820	21	8 050	32	10 870	-	-	24 256
” andre Lande fra Vice- konsulsstationerne .	8	1 942	69	33 670	77	35 612	-	-	32 494
Ialt	76	20 024	111	48 383	187	68 402	109	40 790	162 488

Af svenske Skibe ankom 80, dr. 18 890 Ton.

Erlagte Konsulatafgifter af norske Skibe ved Hovedst. M. 1 223.03, ved Vicekonsulsst. M. 2 132.32, hvoraf tilfaldt Konsulskassen M. 1 066.32. Af svenske Skibe ved Hovedst. M. 620.83, ved Vicekonsulsst. M. 673.78, hvoraf tilfaldt Konsulskassen M. 336.89. Ialt tilfaldt Konsulskassen M. 3 247.07.

Aarsberetning modtaget 20 April 1896.

I 1895 indtraadte en for Handel og Omsætning gunstig Vending; større Efterspørgsel efter næsten alle Varer og større Virksomhed i alle

Industriforetagender bidrog til Opnaaelse af tilfredsstillende Resultater. Kun Rederne har i det Hele ikke draget Nytte deraf, thi der meldes endnu ikke om nogen Bedring af Fragterne i det Store og Hele og de for Rederne gunstigere Forhold hører til Undtagelserne.

Udførselen til Norge viser en liden Tilvæxt. Den samlede Udførsel til de forenede Riger var i 1895 Rm. 11 603 019 eller Kr. 10 313 794.

Af norske Skibe ankom paa Weser i 1895 102 dr. 43 039 Ton. Fra Norge ankom paa Weser 55 norske, 1 bremisk, 9 andre tyske, 4 danske, 1 hollandsk og 1 russisk Skib, ialt i 1895 71 dr. 20 356 Ton, mod i 1894 85, dr. 23 934 T. Værdien af de dermed befordrede Ladninger var 1895 Rm. 629 205 à Kr. 559 293, mod i 1894 Rm. 662 583.

Fra Weser gik til Norge 53 norske, 13 bremiske, 18 andre tyske, 1 dansk, 1 hollandsk Skib, ialt i 1895 86 dr. 26 290 Ton mod i 1894 101 dr. 30 940 Ton. Værdien af de dermed befordrede Ladninger var i 1895 Rm. 3 624 413 = Kr. 3 221 700, mod i 1894 Rm. 3 330 389.

For norsk Regning indkjøbtes et Dampskib dr. 1 709 Ton for Rm. 353 625, en Bark dr. 938 Ton for Rm. 35 000, og 1 do. dr. 764 Ton for Rm. 41 000. For norsk Regning solgtes et Skib dr. 152 Ton for Rm. 1 500.

Til Brake og Nordenham ankom 13 norske Skibe dr. 3 333 Ton fra Norge med Ladning, 2, 581 T., med Ladning fra Sverige, 12, dr. 10 560 Ton, med Ladning fra fremmede Havne. Derfra 2, dr. 1 485 Ton med Ladning.

Til Papenburg ankom 3 norske Skibe, dr. 335 Ton, med Ladning fra Norge og 2, 585 Ton med Ladning fra fremmede Havne. Der afgik 3, dr. 335 Ton, med Ladning til Norge.

Til Leer ankom 4 norske Skibe dr. 1 695 Ton med Ladning fra Norge.

Til Emden ankom 2 norske Skibe, dr. 239 Ton med Ladning fra Norge og 5, 1 013 Ton, med Ladning fra Sverige, og afgik 3 dr. 519 Ton med Ladning til Norge og 2 dr. 335 Ton med Ladning til Sverige.

Hele Bremens Indførsel var 1895	Rm. 806 306 101
og Udførselen	„ 765 852 249

Tilsammen Rm. 1 572 158 350 mod

i 1894 Rm. 1 366 595 078.

Fra alle Dele af Verden ankom i 1895 4 083 Skibe dr. 2 183 274 Ton, mod i 1894 4 178 dr. 2 172 075 Ton.

Udvandringen over Bremen var i 1895 68 992 Personer i 360 Skibe mod i 1894 47 499 Personer i 300 Skibe.

Wesers Handelsflaade udgjorde i 1895 571 Skibe dr. 526 382 Ton.

Bremen Bank er i 1895 forenet med Dresdener Bank.

Skibsfartsselskaberne Hansa og Neptun kunde i 1895 uagtet de lave Gods-Fragter fordele 6 og 10 pCt. i Udbytte, medens Norddeutsche Lloyd, der især formidler Persontrafik, heller ikke i 1895 kan uddele Dividende.

Desuagtet vedbliver dette store Skibsfartsinstitut at holde sin Flaade paa den tidligere Høide ved Nybygninger med de mest moderne Indretninger og har under Bygning foruden 4 store Passager- og Fragtdampskibe paa ca. 10 000 R. Tons Brutto 2 store dobbeltskruede Hurtigdampskibe med 21 Miles Fart.

En ny Dampskibslinie til China og Japan over Singapore er begyndt med Maanedsfart af det herværende Aktieselskab Reickmers Reismühlen Rhederei und Schiffban A. G.

Der er ogsaa grundlagt et nyt Selskab for Sildefangst, der med en Begyndelsesdrift af 4 Luggere har leveret tilfredsstillende Resultater og yderligere har 10 Luggere under Bygning.

Havfiskeriet har ligeledes taget betydeligt Opsving og der gaar regelmæssig 68 Fiskedampskibe ud fra Weseren. Hele Udbyttet af Fiskerierne i Bremerhaven og Geestemünde i 1895 angives til ca. $3\frac{1}{2}$ Mill. Mark. I Geestemünde er en stor Fiskerhavn med store Lager- og Isum under Bygning, hvorved med direkte Tilslutning af Skinnegange bevirkes den hurtigste Trafik med Indlandet til Forsendelse af fersk Fisk, ligesom der ogsaa er gjort Forsøg med paa Jernbanevogne, særskilt konstrueret for Landtransport at befordre levende Havfisk til Berlin, hvilke Forsøg skal være faldt gunstigt ud.

I forrige Rapport meddeltes, at Unterwesers Korrektion var fuldendt. Tarifen over Korrektionsafgifterne er nu udkommet.

Tidkuglestationen i den herværende Frihavn er i Virksomhed siden 1894.

Arbejderne paa Udvidelse af Kaiserhafen i Bremerhaven er fortsat i 1895 og ventes fuldført til Høsten.

De forskellige Kanalprojekter, særlig Mittellandkanalen, har ikke havt stor Fremgang.

Besøget af det herværende Teknikum er i glædelig Tilvæxt.

De norske Dampskibe Kong Sigurd og Bremen har ogsaa i 1895 opretholdt regelmæssig 8 daglig Forbindelse mellem Christiania og Bremen.

Paa norske Skibe afmønstredes 96 og paamønstredes 20 Mand.

Vicekonsulen i **Papenburg** meddeler at Handelen med Trævarer var temmelig betydelig men Priserne paa Grund af stor Konkurrence saa trykket at der utvivlsomt ofte er solgt uden Gevinst. Ved Aarets Slutning lagrede 9—10 000 Std. Importen af andre Varer er steget mod 1894 med ca. 4 000 Ton. Fra Norge indførtes 2 430 Std. Træværer, og udførtes dertil 3 580 Ton Cokes og 470 Tons Stenkul.

Trælastfragterne var fra Norge i Gjennemsnit M. 19 pr. Std., Sverige M. 24.50, Rusland M. 25, tyske Østersøhavne M. 25.50. For Cokes og Kul til Norge, Kokes 4— $5\frac{1}{2}$ M. pr. Ton, Kul 4— $4\frac{1}{4}$ M., Sverige 4— $6\frac{3}{4}$ og 4— $5\frac{1}{2}$ M., Danmark 5—7 og $4\frac{1}{2}$ — $5\frac{1}{2}$ M., Rusland 5— $6\frac{1}{2}$ og 4— $5\frac{1}{2}$ M., russiske Østersøhavne 5— $8\frac{1}{2}$ og 4— $6\frac{1}{2}$ M.

Indførsel fra Norge: Sardeller og Ansjos 2 556 Kg. netto, Værdi M. 1 714, anden saltet og røget Fisk Kg. 1 522, M. 1 047, tørret Fisk

Kg. 22 075, M. 10 165, Smør, Kg. 406, M. 377, andre Levnetsmidler Kg. 478, M. 357, andre Fortæringsgjenstande for M. 55, Graa- og Brøsten Kbm. 744, M. 79 386, Is 25 438 Ctr., M. 11 029, Rujern 25 527 Kg., M. 1 156, Farvevarer 5 409 Kg., M. 1 352, Trælast 1 098 775 Stk., M. 291 708 og 4 576 Kbm., M. 96 683, Baand- og Stavtræ 14 Kolli, M. 100, Korkaffald 39 718 Kg., M. 2 462, Tran 1 316 Ton, M. 63 137, Vox 244 Kg., M. 598, Stangjern 1 083 Kg., M. 300, Seildug 30 Kg., M. 60, Søm 1 019 Kg., M. 418, Galanteri- og Kortevarer 424 Kg., M. 403, Glasvarer 1 367 Kg., M. 2 324, Trævarer, alm. 1 534 Kg., M. 511, Instrumenter 139 Kg., M. 537, Maskiner 236 Kg., M. 303, Papir 9 709 Kg. Brutto, M. 3 504, Pelsværk 95 Kg. br., M. 560, andre Industrigjenstande 698 Kg., M. 125, ialt M. 629 205.

Værdi af Indførsel til Norge. Amidan Mark 47 235, tørrede Frugter M. 1 361, Peber M. 1 077, andre Specerier M. 924, Kaffe M. 434 914, Kjød og Flesk M. 18 240, Gryn M. 5 837, Ost M. 3 015, Rugmel M. 173 985, andre Levnetsmidler M. 655, Frugt, tørret M. 1 400, Ris M. 439 224, Salt M. 16 207, Arak M. 481, Cognac M. 809, Rum M. 5 626, Sprit, fremmed M. 390, Tobak M. 1 316 160, Cigarer M. 73 962, The M. 912, Klid, Mel 25 485, Vin M. 26 249, Sukker M. 76 371, Asfalt M. 12 376, andet Bygningmateriale M. 1 091, Stenkul, Cokes, tyske M. 9 633, Potaske M. 3 469, Schellak 10 787, Saltsyre 5 902, Svovlsyre 4 487, andre Syrer M. 1 470, Soda calcineret M. 585, andre Kemikalier M. 2 780, Blaatræextrakt M. 1 296, Garveextrakt M. 703, Indigo M. 2 563, Blyhvidt M. 1 369, Jordfarver M. 10 627, Fernis M. 2 331, Mønne M. 643, Ultramarin M. 6 981, Zinnober M. 4 823, andre Farvevarer M. 11 722, Ege- og Bøgetræ M. 850, Cedetræ M. 8 957, Korketræ M. 3 844, Petroleum M. 146 379, Maskinfedt etc. M. 6 209, Stølrør M. 6 316, Kløverfrø M. 3 230, Tungspat M. 3 097, Bomuld M. 43 026, Hamp M. 294, Faareuld M. 59 419, Tobaklud M. 3 613, Tjære M. 261, Pibeler M. 3 064, Porcellænsjord M. 346, andre Raastoffe M. 771, Jernblik M. 16 296, Jerntraad M. 185 979, andre Metaller M. 1 815, Stangjern, tysk M. 36 142, Garn, fremmed M. 473, Læder M. 653, Støbevarer af Jern M. 1 569, Jernbaneskiner M. 2 800, Søm M. 41 957, Staalvarer M. 4 296, Jernvarer, fremmede M. 1 955, tyske M. 119 863, Galanteri- og korte Varer M. 1 738, Malerier etc. M. 1 569, Glasvarer M. 2 006, Cigarkassebord, tyske M. 2 385, fine Trævarer, fremmede M. 1 270, tyske M. 1 156, Skoplug M. 659, almindelige Trævarer M. 759, Instrumenter M. 467, Korkevarer M. 19 824, Maskiner M. 36 273, Matter M. 449, Messingvarer M. 2 774, Metalvarer M. 1 958, Papir og Papirvarer M. 1 422, Porcelænsvarer M. 652, Stenvarer, fine M. 818, andre M. 1 570, Tinfole M. 456, Tændstøffe M. 12 277, andre Industrivarer M. 611, ialt for M. 3 624 413.

Herm. S. Gerdes.

Barcelona.

Skibsfarten 1896.

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 Hovedstationen.	57	21 111	-	-	57	21 111	-	-	123 300
” Norge til Vicekonsulsstationerne. . .	87	32 794	-	-	87	32 794	-	-	140 280
” Sverige til Hovedstationen.	2	2 508	-	-	2	2 508	-	-	51 500
” andre Lande til Hovedstationen	21	17 526	-	-	21	17 526	-	-	402 300
” andre Lande til Vicekonsulsstationerne .	84	33 540	100	43 503	184	77 043	-	-	360 100
Ialt	251	97 479	100	43 503	351	150 982	325	138 138	1 077 480
II. Afgaaede:									
Til Norge fra Hovedstationen	7	3 805	1	700	8	4 505	-	-	3 450
” Norge fra Vicekonsulsstationerne . . .	26	13 972	-	-	26	13 972	-	-	71 920
” Sverige fra Vicekonsulsstationerne . .	3	1 773	-	-	3	1 773	-	-	24 900
” andre Lande fra Hovedstationen	2	1 020	71	36 117	73	37 137	-	-	6 340
” andre Lande fra Vicekonsulsstationerne .	125	47 532	114	45 064	239	92 646	-	-	544 900
Ialt	163	68 152	186	81 881	349	150 033	323	136 788	651 510

Af svenske Skibe ankom 61, dr. 38 446 Ton.

For Havari, Ordre eller Karantæne ankom 9 Skibe, dr. 4 818 Ton.

Erlagte Konsulatafgifter af norske Skibe ved Hovedstationen Pesetas 2939.10, ved Vicekonsulaterne Pes. 7 143.85, hvoraf tilfaldt Konsulskassen Pes. 3 571.93. Af svenske Skibe ved Hovedstationen Pes. 475.50, ved Vicekonsulaterne Pes. 2 037.95, hvoraf tilfaldt Konsulskassen Pes. 1 018.92. Ialt tilfaldt Konsulskassen Pes. 8 005.50. Expeditionsafgifter, norske Pes. 311.70, svenske Pes. 66.50, fælles Pes. 99.50.

Aarsberetning dateret 13 April 1896.

Til Distriktet ankom følgende Antal norske Skibe:

Dampskibe		
1894	1893	
328, dr. 146 199 Ton.	353, dr. 174 175 Ton.	
1892	1891	1890
351, dr. 182 705 Ton.	574, dr. 269 853 Ton.	597, dr. 269 856 Ton.

Seilskibe

1894	1893
24, dr. 15 092 Ton.	31, dr. 18 088 Ton.
1892	1890
33, dr. 24 381 Ton.	54, dr. 28 130.
	16, dr. 26 289.

Af de i 1895 ankomne norske Skibe kom til Barcelona 80, dr. 41 145 Ton, Tarragona 38, 12 813 T., Valencia 110, 41 429 T., Denia 9, 3 752 T., Alicante 30, 14 535 T., Torreveja 8, 4 287 T., Cartagena 27, 11 040 T., Almeria 19, 8 864 T., Malaga 30, 13 117 T. Herved er hver Reise beregnet som et særskilt Skib.

Middeldrægtigheden var for Dampskibe 509 og for Seilskibe 485 Ton.

Til alle Havne i Spanien ankom fra fremmede Steder og de spanske Besiddelser i 1895 med Ladning 8 840 Dampskibe, dr. 4 416 708 Ton og 2 570 Seilskibe, dr. 350 829 Ton.

De af norske Skibe optjente Bruttofragter var for indførte Ladninger: 1895, Kr. 1 077 480, 1894, Kr. 1 294 180, 1893, Kr. 1 628 150, 1892, Kr. 1 562 680, 1891, Kr. 2 073 909, 1890, Kr. 2 210 280, og for udførte Ladninger: 1895, Kr. 651 510, 1894, Kr. 533 750, 1893, Kr. 862 700, 1892, Kr. 1 044 300, 1891, Kr. 1 851 710, 1890, 1 661 550.

Den store Nedgang i Skibsfarten paa dette Distrikts Havne i de senere Aar er grundet paa, at i denne Tid Exporten af Vin til Frankrige er ophørt, hvormed før en Mængde Dampskibe fandt lønnende Sysselsættelse, samt det ringe Antal norske Skibe, der er anvendt ved Transport af Trævarer fra Østersøen og Nordamerika, der nu for en stor Del iværksettes af andre Nationers Dampskibe, og fra Finland med finske Seilskibe, til saa lave Fragter, at vore Skibe ikke kan antage dem.

Alle Slags Fragter er fremdeles saa daarlige, at i mange Tilfælde Rederierne neppe har havt noget Overskud, især i Barcelona, paa Grund af de høje Havneudgifter, betydelig større end i nogen af Havnene ved Middelhavet.

Den fornemste Fragtsysselsættelse, som de norske Skibe har havt med Havnene i dette Distrikt, var i 1895:

Ved Importen: 53 Dampskibe, hvoraf de fleste anløb flere af Havnene Malaga, Almeria, Cartagena, Alicante, Valencia, Tarragona og Barcelona for at udlosse Partier Klipfisk, indtaget i Bergen, Christianssund og Aalesund til en Middelfragt af Pesetas 1.75 pr. 50 Kg.

6 Dampskibe og 2 Seilskibe fra Sverige og Finland med Trævarer for Barcelona og Alicante til Fragter mellem 60 og 65 Pesetas pr. Ptbrg. Std.

3 Seilskibe fra Nordamerika med Trævarer fra Barcelona og Valencia til Fragter mellem £ 2.15 og £ 2.5 pr. Std. 3 Dampskibe fra det sorte Hav med Hvede for Barcelona og Alicante til Fragter mellem fres; 11 og 13 $\frac{1}{4}$ pr. Ton. 5 Seilskibe fra Melanesien med tørrede Kokusnødder (Kopra) til Barcelona, til Fragter mellem £ 2.5 og £ 2.12 pr. Ton.

1 Seilskib fra Sydney med Gaskul for Barcelona til Fragt £ 1.17.6 pr. Ton.

1 Dampskib fra Savannah med Bomuld for Barcelona til Fragt 9 sh. 3 d pr. Balle.

1 Seilskib fra Newyork med Petroleum for Tarragona til Fragt £ 1. 2. 6 pr. Ton.

1 Dampskib og 6 smaa Seilskibe fra Labradorkysten med Klipfisk til Valencia, Alicante og Malaga til Fragter mellem 2 sh. 3 d og 2 sh. 6 d pr. 50 Kg.

32 Dampskibe fra Cardiff, Swansea, Newcastle, Newport, Glasgow etc. med Stenkul for Barcelona, Tarragona, Valencia, Alicante og Malaga til Fragter mellem 6 sh. 6 d og 8 sh. Stg. pr. Ton.

Uagtet den Stigning i Vexelkurserne fra Udlandet, som i de senere Aar har fundet Sted, vedbliver man at stipulere i Stenkulcertepartierne fra Barcelona Betalingen af Fragten bestemt i Pund Sterling efter 52 pence for 5 Pesetas (Pesetas $23.07\frac{9}{13}$ pr. £) fra Cardiff og Wales samt efter 48 pence pr. 5 Pesetas (Pesetas 25 pr. £) fra Newcastle og Nord-England, medens Fragtforskuddet maa tilbagebetales til gjældende Kurs, hvorved Rederierne, ukjendt med Kursforholdene, lider enorme Tab.

25 Dampskibe fra England og Skotland med forskjellige Slags Ladninger til Valencia, Alicante og Malaga til Fragter pr. Rus for Reisen, Tur og Retur, samt

8 Dampskibe i Maanedsfragt mellem franske, engelske, portugisiske og spanske Havne, til en Fragt mellem 170 og 350 £ pr. Maaned efter Skibets Størrelse med frie Havneudgifter og Stenkul.

Ved Exporten har foruden de nævnte 25 Dampskibe, befragtet for Tur og Retur, samt de 8 i Maanedsfragt, Sysselsættelsen bestaaet i Transport af mindre Partier Vin, Frugt etc. til Norge og Omlastning for Sverige med den subventionerede norske Linie fra Havnene Barcelona, Tarragona, Valencia, Denia og Malaga, som disse Dampskibe pleier at anløbe.

36 Dampskibe til engelske Havne med Frugt, Vin, Hasselnødder, Rosiner, Malm etc., indlastet i to eller flere af Havnene i Distriktet i Almindelighed til Fragt pr. Rus.

Med Salt fra Torre Vieja 2 Damp- og 5 Seilskibe til Morge og 1 Dampskib til Sverige, til Middelfragt Kr. 1.30 til Norge og Kr. 1.40 pr. 140 Liter til Østersøhavne, samt

fra Almeria 1 Dampskib til Gøteborg til frcs. 9 pr. 1 000 Kg. og 1 Seilskib til Strömstad til 85 Øre pr. Hektol.

Kun et andet Seilskib fik Fragt i Barcelona med Filler til Philadelphia til Fragt pr. Rus.

Da Export af Vin til Frankrige siden dette Aars Begyndelse er blevet livligere, er nogle norske og svenske Dampskibe udleiet i Maanedsfragter til at føre tomme Fade fra Frankrige og siden i Retur indtager Vin i flere af Havnene.

Alle Fragter for Trævarer fra Sverige og Finland stipuleres i Pesetas, hvilken Myntsort repræsenterer en mindre Værdi i Forhold til Francs af 15—20 pCt., med Udsigt til yderligere Forværrelse, da den finansielle Stilling i Spanien er urovækkende paa Grund af de enorme Krigsudgifter, som Oprøret paa Cuba foraarsager.

Den spanske Bank, hvis Seddeludstedelse sidst i 1895 var Pesetas 989 500 000, har forøget den til Pesetas 1 030 046 500 den 12 ds. mod en Beholdning af kun Pesetas 200 111 059 i Guld og Pesetas 259 591 660 i Sølv. Guldmynt er helt forsvundet af Rørelsen og betales med 19 pCt. Præmie. Sedlerne indløses med Sølv, men det befrygtes, at der tilsidst vil blive paalagt Tvangskurs derpaa.

Jeg tør fæste Opmærksomheden herpaa, for at Rederierne, forsaavidt dette er muligt for dem, ikke maa slutte Fragterne i Pesetas men i Francs eller shillings, betalbar kontant efter gjældende Kurs for cheques paa Paris eller London.

Det samme er Forholdet med Klipfiskpartierne fra Norge, medens de fra Island, Newfoundland, England etc. alle stipuleres i tysk eller engelsk Mynt.

Import.

Til Barcelona ankom følgende Kvantiteter Klipfisk i 1895:

Norsk, fra Norge, søværts	Kg. 3 850 000	
Do. - Nord-Spanien, med Jernbanen	„ 237 000	
		Kg. 4 087 000
Islands, fra Norge, søværts	Kg. 176 000	
Do. - Island, Kjøbenhavn etc., søværts	„ 984 500	
Do. - Nord-Spanien, med Jernbanen	„ 152 000	
		„ 1 292 500
Fransk, fra Pasajes, med Jernbanen	„ 325 500	
Skotsk og Færøer, fra Storbritannien, søværts	Kg. 276 000	
Do. fra Nord-Spanien, med Jernbanen	„ 165 000	
		„ 48 000
Stokfisk, fra Norge	„ 48 000	
		Tilsammen Kg. 6 194 000

Til øvrige Havne i Distriktet:

Tarragona: norsk	Kg. 1 626 000	
islandsk, fra Norge	„ 75 000	
		Kg. 1 701 000
Valencia: norsk	„ 586 000	
newfoundlandsk og Labrador	„ 2 434 000	
		„ 3 020 000
Alicante: norsk	Kg. 465 000	
newfoundlandsk og Labrador	„ 3 204 000	
fransk	„ 20 000	
		„ 3 689 000

Cartagena:	norsk	Kg. 1 403 000	
	newfoundlandsk og Labrador	„ 574 000	
			Kg. 1 977 000
Almeria:	norsk		„ 175 000
Malaga:	norsk	Kg. 724 800	
	newfoundlandsk og Labrador	„ 2 093 200	
			„ 2 818 000
			Tilsammen Kg. 13 380 000

mod

Kg. 2 662 000	norsk Klipfisk direkte fra Nord-Spanien med Jernbanen.
„ 891 600	islandsk, fra Norge.
„ 124 400	fransk med Jernbanen fra Pasajes.
„ 2 344 500	islandsk, skotsk etc., søværts og fra Nord-Spanien med Jernbanen.
„ 79 000	Stokfisk fra Norge.
„ 7 101 500	i 1894 til Barcelona, og til øvrige Havne i Distriktet samme Aar.
„ 12 800 000	af alle Slags.

I alle Spaniens Toldkamre toldbehandlede følgende Partier Klip- og Tørfisk: 1895, 45 864 369 Kg., 1894, 44 698 276, 1893, 44 867 449 Kg.

Denne Import skede gennem følgende Toldkamre:

	1894	1893
Barcelona	Kg. 5 616 640	Kg. 5 299 364
Tarragona	„ 1 581 316	„ 1 590 149
Valencia	„ 3 572 004	„ 3 349 774
Alicante	„ 2 524 639	„ 3 789 494
Cartagena	„ 1 929 303	„ 1 305 964
Almeria	„ 160 000	„ 121 398
Malaga	„ 3 001 089	„ 3 229 233
Andre Havne i Distriktet	„ 13 693	„ —
Havnene i Bilbao Distrikt	„ 23 975 535	„ 23 550 734
Havnene i Cadiz do.	„ 2 305 592	„ 2 024 727
Landeveien fra Frankrige, Portugal og Gibraltar	„ 18 485	„ 106 612
	Tilsammen Kg. 44 698 276	Kg. 44 367 449

De Lande, hvorfra disse Partier Fisk ankom, var:

	1894	1893
Norge	Kg. 32 250 854	Kg. 29 823 288
Danmark	„ 2 533 454	„ 2 441 852
Frankrige	„ 2 042 672	„ 1 801 382
Storbritannien og dets Besiddelser i Nordamerika	„ 7 533 955	„ 9 360 406
Andre Lande	„ 337 341	„ 940 521
	Tilsammen Kg. 44 698 276	Kg. 44 367 449

Den til Distriktets Havne indførte Klipfisk fra Norge har med Undtagelse af nogle faa Partier til Komplettering af Last, været rekvireret for Detaillister-nes Regning, hvilket ogsaa har været Forholdet med den islandske og franske. Derimod har de fleste Ladninger fra Newfoundland og Labradorkysten til Valencia, Alicante og Malaga, været enten i Konsignation eller „conto à meta“ med Modtagerne deraf.

Paany er Klager opstaaet over Kvaliteten af den norske Fisk ved den lidet ombyggelige Maade, hvorpaa den er tilberedt. Desuagtet er Forbruget af norsk Fisk tiltaget i de senere Aar i Distriktets Provindser syd for Ebrofloden.

Til Distriktets Havne indførtes af alle Slags almindelig Træl原因 i 1895:

Fra Norge i norske Fartøier 720 Kbm. Fra Sverige i do. 5 820 Kbm., i svenske Fartøier 6 150 Kbm. i andre Nationers do. 2 930 Kbm.

Fra Finland og Rusland: I norske Fartøier 14 260 Kbm., i svenske do. 7 220 Kbm., i andre Nationers do. 83 600 Kbm.

Fra Nordamerika: I norske Fartøier 6 150 Kbm., i svenske do. 1 870 Kbm., i andre Nationers do. 34 150 Kbm.

Fra andre Lande: I fremmede Nationers Fartøier 10 130 Kbm.

I alle Spaniens Toldkamre toldbehandlede følgende Kvantiteter ordinært Virke, saget og bilet, ankommet sø- og landværts:

1895, 467 384 Kbm., 1894, 488 426, 1893, 427 872, 1892, 499 265 Kbm.

hvoraf høvlede eller spantede Bord:

1895, 3 608 Kbm., 1894, 5 710, hvoraf 925 fra Norge og 602 fra Sverige, 1893, 18 528, hvoraf 6 860 fra Norge og 3 120 fra Sverige, 1892, 18 664 Kbm.

De Toldkamre, hvorigjennem denne Import foregik, var:

	1894	1893	1892
Barcelona Kbm.	81 867	68 666	90 244
Tarragona —	2 958	5 450	9 953
Valencia —	23 712	27 528	30 628
Denia —	412	3 459	24
Alicante —	19 663	27 132	37 923
Torreveja —	—	1 009	459
Cartagena —	21 561	8 737	5 689
Almeria —	20 641	4 541	9 209
Malaga —	25 976	20 268	24 973
Palma —	5 755	11 070	3 433
Mahon —	1	1 302	—
Øvrige Havne i Distriktet —	9 884	6 854	9 268
Havnene i Bilbao Distrikt —	143 437	124 050	159 724
Do. i Cadiz — —	70 011	60 994	60 390
Landeveien fra Frankrige, Portugal og Gibraltar —	62 568	56 812	57 328

Tilsammen Kbm. 488 426 427 872 499 245

Efter samme officielle statistiske Opgaver foregik Importen fra følgende Lande:

	1894	1893	1892
Norge	Kbm. 26 524	28 586	41 936
Sverige	— 109 476	97 746	120 378
Finland og Rusland	— 121 149	145 836	152 565
Nordamerika (Foren. Stater)			
og britiske Besiddelser . .	— 39 510	33 884	33 265
Frankrige	— 118 528	80 941	102 417
Portugal	— 18 402	13 922	16 414
Andre Lande	— 63 837	26 957	32 970
Tilsammen Kbm.	488 426	427 872	499 245

Som det fremgaar af disse Opgaver, er Importen af Trævarer fra Sverige betydelig aftaget i 1895 mod de foregaaende Aar, hvilket ogsaa var Tilfældet med det finske Virke, skjønt ikke i samme Udstrækning, da det fremdeles er det mest efterspurgt i denne Del af Landet og derhos faaes til lavere Pris end det svenske.

Fra Norge var Importen af Trælaster til Distriktet ringe og bestod især af Kassebord.

Importen af Pitch Pine var større end i de sidste Aar, da de spanske Skibe af Mangel paa Returfragter fra Sydamerika maatte indtage saadan Last for Rederiernes Regning, næsten udelukkende for Barcelona.

Under de forhøiede Toldsatser paa høvlede eller spantede Bord er kun nogle mindre Partier deraf indført til Distriktet.

Af Træmasse for Papirtilvirkning er følgende Kvantiteter toldbehandlet i alle Spaniens Toldkamre:

1895	1894	1893
Kg. 16 907 667	Kg. 16 455 255	Kg. 16 011 260

Importen foregik gennem følgende Toldkamre:

	1894	1893
Barcelona	Kg. 1 382 351	Kg. 973 734
Tarragona	„ 20 016	„ 42 598
Valencia	„ 908 280	„ 396 631
Alicante	„ 95 748	„ 206 774
Malaga	„ 302 324	„ 139 837
Havnene i Bilbao Distrikt .	„ 13 357 575	„ 13 901 249
—Do. i Cadiz do.	„ 69 300	„ —
Landværts fra Frankrige og		
Portugal	„ 319 631	„ 350 437
Tilsammen Kg.	16 455 225	Kg. 16 011 260

Disse Kvantiteter indførtes fra følgende Lande:

	1894	1893
Norge	Kg. 6 321 442	Kg. 4 408 193
Sverige	” 221 066	” 695 989
Belgien	” 6 224 372	” 6 756 923
Tydskland	” 1 696 567	” 2 066 194
Frankrige	” 789 213	” 1 071 601
Danmark	” 832 592	” 385 352
Østerrige	” 155 010	” 244 466
Portugal	” —	” 120 285
Storbritannien	” 84 523	” 222 257
Nederlandene	” —	” 40 000
Rusland	” 130 440	” —
Tilsammen	Kg. 16 455 225	Kg. 16 011 260

Den direkte og indirekte Import til Distriktet af svensk Stangjern var i 1895 kun ca. 400 Ton. Med de høje Toldsatser, Pesetas 9.50 pr. 100 Kg., og den forbedrede Kvalitet af det spanske Jern og Staal fra Biscaya, der er billigere, er Forbruget af det svenske aftaget.

Hele Importen til Spanien af Stangjern og ordinært Staal var i 1895 Kg. 3 937 014, 1894, 4 666 281 og 1893 Kg. 3 585 175.

Indførselen foregik fra følgende Lande i 1894:

Sverige Kg. 509 970, Storbritannien 1 255 997, Belgien 1 232 918, Tydskland 669 287, Frankrige 603 273, andre Lande 394 776, tils. Kg. 4 666 221.

Til Distriktets Havne indførtes i 1895 mindre Partier Hestekosøm, Fiskeguano, Tran etc. fra Norge, hvoraf endel indirekte.

Den fornemste Import til Spanien fra de forenede Riger foruden Fisk, Trævarer, Træmasse og Stangjern, var:

	Fra Norge		Fra Sverige	
	1894	1893	1894	1893
Cement	Kg. 14 647	Kg. 1 800	Kg. —	Kg. —
Is	” 450 000	” 828 294	” —	” —
Glas, ordinært i Flasker	” 9 563	” 1 921	” 9 485	” —
Jernplader	” —	” —	” 10 561	” 4 704
Hestekosøm	” 130 032	” 21 303	” —	” 3 730
Staaltraad	” —	” —	” 2 058	” —
Beg og Tjære	” 170 071	” 1 304	” 4 104	” —
Medicintran	” 42 675	” 35 896	” —	” —
Omslagspapir	” —	” 6 400	” 8 200	” —
Pap	” 24 800	” 13	” 74	” —
Ved	” 1 380	” 253 020	” —	” —
Huder og Skind, uberede	” 15 717	” 7 416	” 900	” —

		Fra Norge.		Fra Sverige.	
		1894	1893	1894	1893
Tran	Kg.	38 382	Kg. 29 350	Kg. —	Kg. —
Fiskeguano	"	113 250	" 75 575	" —	" —
Fiskerogn	"	846 019	" 528 772	" —	" —
Maskiner	"	27 073	" 187	" 1 655	" —
Smør	"	20	" 9	" —	" 19
Letsaltet og røget Fisk	"	6 011	" 1 730	" —	" —
Konserver og Madvarer	"	59	" 54	" 7	" —
Ost	"	8	" 6	" —	" —
Øl	"	7 881	" 1 996	" —	" —

Værdien af Importen til Spanien var:

1895, 686 700 802 Pesetas, 1894, 712 112 576 Pes. og 1893, 674 972 942 Pesetas.

Export. De fornemste fra Havnene i Distriktet med Bestemmelse til Norge og Sverige exporterede spanske Produkter bestod af:

Fra Barcelona: 420 Baller Fjær, 100 do. skaaren Kork og 10 Fade Vin med norske Dampskibe og 150 Baller Fjær, 25 do. skaaren Kork og 5 Fade Vin med svenske Dampskibe.

„ Tarragona: 500 Piber Vin og 65 Sække Hasselnødder med svenske Dampskibe.

„ Valencia: 1 800 Kasser Appelsiner og Frugt samt 50 Piber Vin med norske Dampskibe.

„ Denia: 1 900 Kvint. Rosiner med norske Dampskibe og 5 760 Kvint. do. med svenske do.

„ Torrevieja: 61 482 metr. Kvint. Salt med norske Fartøier og 33 390 metr. Kvint. do. med svenske do.

„ Almeria: 622 Fustager Vindruer med svenske og 604 Foust. do., 1 800 Ton Salt med norske Dampskibe samt 310 Ton Salt med et norsk Seilfartøi.

„ Malaga: 796 hele, 392 halve og 216 kvart Kasser Rosin, 20 Baller Appelsinskaller, 6 Baller Annis og 22 Kolli Mandler med norske Dampskibe, samt 4 858 hele, 1 002 halve 2 482 kvart og 1 568 $\frac{1}{8}$ Kasser og 6 Foustager Rosiner, 890 Arr. Vin, 1 045 Kolli Figen, 375 Foust. Vindruer, 287 Fade Olivenolje, 162 Baller Appelsinskaller, 46 do. Anis, 25 Kasser Citroner, 9 Fade og 26 Kasser Cognac med svenske Dampskibe.

Derhos er af disse Artikler afsendt direkte for de nævnte Havne til Norge og Sverige Partier, som i de statistiske Opgaver slaaes sammen med de for den første udenlandske Havn indladede, hvorfor det ikke er muligt at faa Opgave over den for hvert af Rigerne bestemte Andel.

Exporten af Salt fra Torrevieja, ikke alene til Norge og Sverige, men til Udlandet i det Hele, er i de sidste Aar efterhaanden aftaget paa Grund af den

forværrede Kvalitet, der har bevirket, at det er bleven mindre efterspurgt paa Markederne i Norden.

Derimod er Salt fra Iviza forbedret i Kvalitet og Indlastningen lettet, saa at der nu ikke foraarsages Skibene saa langt Ophold som før, og er saaledes allerede hele det indsamlede Salt afskibet, saa at der først ud paa Sommeren vil blive noget deraf til Export.

De fornemste fra Spanien til Norge exporterede Varer var i 1894:

Rosiner 98 838 Kg., Figen 4 644, Citron 59 995, Appelsiner 5 289, Vindruer 15 653, Olivenolie 61 630, Fjer 10 044, Mandelkjærner 4 140, Anis 3 301, vegetabiliske Produkter 9 707, Bødkerarbejder 7 881, Glas (i Flasker) 343 Kg., Salt 19 104 metr. Ton, Korkbark 27 Kg., Bly 713, skaaren Kork 855 Tusinde, Brændevin 855 Liter, Vin, ordinær 1 540 Hl., Do., Sherry og finere Vine 301 Hl.

Det er dog antageligt, at endel heraf var bestemt til andre Lande end Norge som exporteret i norske Skibe.

Værdien af Exporten fra Spanien var:

1895, 660 875 994 Pes. mod 1894 579 774 062 og 1893 609 909 764 Pesetas.

Følgende Forordninger om Handel og Søfart er udstedt siden Rapport af 30 April 1895:

6 Juli. Forordning af Finantsministeren med Forandring af Artikel 12 i Toldtarifen om Formen for Affattelse af Oprindelsesbeviser.

18 Oktober. Forordning af samme, hvorved Iværksættelsen af nævnte Forordning udsættes, forsaavidt angaar Oprindelsesbeviser fra de Lande, hvoriblandt Norge og Sverige, der nyder de ved Loven af 18 August 1893 og 10 Juli 1894 tilstaaede Fordele, indtil de med nogle af disse Lande indledede Underhandlinger er afsluttet.

Kongeligt Dekret af 21 November, hvorved paalægges i Barcelona en Afgift af 5 eller 10 Centimer pr. Kolli eller Enhed for Beregning af Toldafgifterne efter Tarifen paa fremmede Varer, som toldbehandles efter 1 Januar 1896 for at dække Udgifterne ved en ny Bygning for Toldkammeret dersteds.

Kongeligt Dekret af 13 December, hvorved forlænges til en Måned efter af Cortes er bleven samlet de ved Lov af 10 Februar 1895 paalagte extra Toldafgifter paa Hvede, Hvedemel og Klid.

Fra norske Skibe rømte 3 Mand.

Helbredstilstanden var i alle spanske Havne i 1895 fuldt tilfredsstillende.

Vexelkurserne i Barcelona fluktuerede i 1895 for Cheques paa London mellem Pesetas 27.05 og 30.70 pr. £ og paa Paris mellem Pesetas 107.25 og 121.70 pr. 100 frcs. Idag noteres Pesetas 30 pr. £ paa London og Pesetas 119 pr. 100 frcs. paa Paris. Diskonto $4\frac{1}{2}$ —5 pCt. p. a.

C. A. Dahlander.

St. Petersburg.

Skibsfarten 1896.

Norske Skibe.	Med Ladning.		I Ballast.		Tilsammen.				Brutto- fragter. Rubler.
	Ant.	Ton.	Ant.	Ton.	Ant.	Ton.	Deraf Dampskibe.		
							Ant.	Ton.	
I. Ankomne:									
Fra Norge til Hoved- stationen	6	2 203	-	-	6	2 203	-	-	11 180
” Norge til Vicekon- sulsstationerne . .	26	3 378	1	409	27	3 787	-	-	29 885
” Sverige til Hoved- stationen	4	1 010	-	2 005	4	1 010	-	-	3 600
” Sverige til Vicekon- sulsstationerne . .	1	309	2	2 005	3	2 314	-	-	1 500
” andre Lande til Ho- vedstationen	64	29 756	14	13 578	78	43 334	-	-	391 230
” andre Lande til Vice- konsulsstationerne .	63	49 080	31	12 645	94	61 725	-	-	223 122
	109	85 736	45	30 642	212	114 373	107	71 937	660 417
I. Afgaaede.									
Til Norge fra Hoved- stationen	6	1 561	1	318	7	1 879	-	-	10 000
- Norge fra Vicekon- sulsstationerne . .	1	875	10	1 191	11	2 066	-	-	1 500
” Sverige fra Ho- vedstationen	2	859	4	1 503	6	2 362	-	-	3 280
” Sverige til Vicekon- sulsstationerne . .	-	-	8	6 674	8	6 674	-	-	-
” andre Lande Hoved- stationen	30	18 348	48	23 401	75	41 749	-	-	248 340
” andre Lande til Vice- konsulsstationerne .	60	26 838	44	32 320	104	59 158	-	-	139 940
	99	48 481	112	65 407	211	113 888	107	71 937	403 060

For Havari anløb 2 norske Skibe, dr. 950 Ton.

Af svenske Skibe ankom 181, dr. 57 825 Ton.

Erlagte Konsulatafgifter af norske Skibe ved Hovedstationen R. 1 601.21, ved Vicekonsulsstationerne R. 2 304.64, hvoraf tilfaldt Generalkonsulen R. 1111.65. Af svenske Skibe ved Hovedstationen R. 1 153.47, ved Vicekonsulsstationerne R. 826.41, hvoraf tilfaldt Generalkonsulen R. 402.44. Ialt tilfaldt Generalkonsulen R. 4 268.77. Expeditionsafgifter, norske R. 36.60, svenske R. 6.40, fælles 102.47.

Aarsberetning afsendt 26 April 1896.

Paa norske Skibe paamønstredes 88 og afmønstredes 85 Mænd.

I 1895 ankom til St. Petersburg og Kronstadt 1 714 Skibe, dr. 1 272 560 Ton, hvoraf 1 361 Dampskibe, dr. 1 173 397 Ton. Søfarten i Kronstadt varede fra $\frac{29 \text{ April}}{11 \text{ Mai}}$ til $\frac{21 \text{ Novbr.}}{3 \text{ Decbr.}}$ 1895. Den 16/28 April satte Isen paa Nevafloden sig i Bevægelse. og den $\frac{23 \text{ April}}{5 \text{ Mai}}$ begyndte den direkte Dampskibsforbindelse mellem St. Petersburg og Kronstadt.

Fra Norge indførtes: 4 853 Tdr. Sild, 2 915 Baller Træmasse, 2 788 Ton Feltspat og 348 Stkr. Granitblokke.

Fra Sverige indførtes bl. a. 6 447 Tdr. Sild.

Til Norge udførtes fra St. Petersburg 12 540 Tschetwert Rug, 171 700 Kubikfod Aspetræ, 1 735 Std. Dusin Bord.

Trælallexporten fra St. Petersburg var i 1895 ialt 1 245 493 Std. Dusin Bord, 456 164 Kubikfod Aspetræ, 2 292 371 Stk. Tøndestav, 337 340 St. Rickers og 386 768 St. Splitwood.

Af Korn udførtes fra St. Petersburg: Hvede 269 006, Havre 3 021 086, Byg 7 445, Rug 738 336, Boghvedegryn 88 574, Linfrø 368 484, Ærter 303 631, Klid 63 266 Tschetwert.

Andre betydelige Artikler var Tougværk 17 526 Pud, Drev 17 018, Hamp 98 273, Lin 1 043 737, Linblaar 527 765, Mineralolje 719 628, Petroleum 239 079, Talg 16 456, Smør 37 178, Potaske 9 429, Glycerin 75 116, Tjære 55 175, Lycopodium 5 272, Anis 7 754, Oliekager 3 591 183, Benmel og Benkul 469 784, Juft 5 062, Tarme 51 862, Børster 25 391, Kalvehuder 58 040, Skind 79 494, Uld 179 802 Pud.

Til **Narva** indførtes Bomuld, Jute, Takjern, Stenkul, Cokes, Sild, 16 133 Pud, Maskiner og Tegl.

Der udførtes Lin, Bjelker, Sparrer, Pitprops, Bord og Planker. Skibsfarten varede fra $\frac{30 \text{ April}}{12 \text{ Mai}}$ til $\frac{28 \text{ Novbr.}}{10 \text{ Decbr.}}$

Sildemagasiner i St. Petersburg. I min Aarsberetning for 1894 fremholdtes Uleilighederne af den ringe Plads ved disse Magasiner, og at Kommunebestyrelsen hersteds til Afhjælpelse deraf havde sat sig i Gang med at opføre flere Iskjdere til Lagring af skotsk Sild, hvorved i Virkeligheden større Plads er skaffet for den norske og svenske Tilførsel. Siden er endnu flere Iskjdere tilkommet og andre Foranstaltninger truffet, saa at Pladsen er endnu mere udvidet.

Ruslands Jernindustri. Allerede i min forrige Aarsberetning tillod jeg mig at fremholde, at Jernproduktionen i Rusland i de senere Aar er betydelig tiltaget, men at desuagtet Efterspørgselen overstiger Tilgangen. Dette belyses ved en Tale, holdt i Selskabet til Befordring af Ruslands Handel og Næringsveie, hvori anførtes, at Olonetzgebetet og Ural skulde kunne levere betydelige Kvantiteter Takjern, hvis nødvendige Foranstaltninger blev truffet. Olonetzgebetet, der har 10 Millioner Desjatin Skov, fortræffelige Vandveie, rige Vandfald og betydelig Arbeidskraft, leverer kun 200 000 Pud Takjern til St. Petersburg, og Ural skulde kunne producere titals Millioner Pud Takjern, hvis de hidtil ikke exploiterede Skove ved Jernbaner blev sat i Forbindelse med Malmlejerne. Det er givet, at Anstrengelser til Frugtbargjørelse af disse Rigdomme ikke forsømmes, men indtil dette sker, burde Sverige, i Betragtning af sin Nærhed til det russiske Marked og store Tilgange, kunne med Lethed hersteds afsætte sin Overflod af Jern.

Spritexporten 1895 var 1 736 089 Vedro vandfri Sprit mod 2 256 210 Vedro i 1894, hvilket altsaa viser en Nedgang af 520 121 Vedro. Af rensed Sprit, ikke under 95 %, udførtes i 1895 567 846 Vedro. Af Østersøhavne deltog i denne Export Reval med 156 307 Vedro og Libau med 734 962 Vedro. Indtil 1 Decbr. 1895 var 1 751 Brænderier i Virksomhed, og samtidig udgjorde Spritforraadene 5 628 016 Vedro.

Lin og Hamp. I 18 russiske Guvernementer høstedes i 1895 15 786 000 Pud Lin og 14 485 300 Pud Hamp.

Udførselen af Naphta fra Baku var: Raanaphta 15 Mill., Petroleum 80 Mill., Smøreolier 7 Mill., Naphtarester 180 Mill. Pud, hvorhos Naphta-produktionen i Kuban-, Terek- og Daghestan-Gebeterne var 29 730 000 Pud.

I Brüssel er dannet et Selskab med Kapital 1 400 000 frcs. til Fyrstikfabrikation i Rusland, og Underhandlinger paagaar om Erhvervelse af Omraade for den nye Fabrik.

Ruslands Toldindtægter fra 1 Jan. til 1 Decbr. 1895 var 106 130 000 Mill. Rubler i Guld mod 104 546 000 Rubl. i 1894. Den største Told var for The med 24 Mill., for Maskiner 4 Mill., Stangjern 3 Mill., Jernblik 3 Mill. og Takjern 2 Mill.

Generalkonsulatets Kontor er Hjørnet af Store Morskoj og Gorochowaja No. 12/23, aabent 10—2.

Vexelkurser paa St. Petersburgs Børs $\frac{31 \text{ Decbr.}}{12 \text{ Januar}}$: London R. 93.85, 94,94 pr. 10 £, Amsterdam R. 77.10, 77.25, 70.20 pr. 100 hfl., Berlin R. 45.70 — 45.75, 45.75 pr. 100 Rm., Paris R. 37.15, 37.20—37.17 $\frac{1}{2}$ pr. 100 frcs.

Norske Handelshuse: i Kronstadt, Hans Smith, Assuranceagent og Expeditør, i St. Petersburg, N. C. Smith, Dampbaadsagentur og Klareringsforretning.

Gust. C. Damberg.

Indhold: **Amsterdam** S. 190. — **Barcelona** S. 208. — **Berlin** S. 185. — **Bremen** S. 204. — **Brüssel** S. 189. — **St. Petersburg** S. 218. — **Wien** S. 200. — **Yokohama (Japan)** S. 173.

Beretninger om Handel og Skibsfart.

Uddrag af Aarsberetninger fra de forenede Rigers Konsuler
for 1895 m. M.,

No. 7.

udgivet ved Departementet for det Indre.

1896.

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

Rapporter om Ismarkedet *).

Paa Foranledning af Indredepartementet er der indløbet følgende Meddelelser fra Konsulaterne om Ismarkedet.

Tydskland.

Danzig 11 April. Opgave over det indsamlede Kvantum Is her i Provindsen i den forløbne Vinter, er trods al Umage ikke at tilveiebringe. Den indsamlede Is her i Distriktet dækker fuldstændigt Forbruget for dette Aar og der er saaledes ingen Udsigt til Import i nævnte Artikel.

Ølbryggerne, Slagterne og øvrige Konsumenter opkøber fra Floderne og Vandene i Vinterens Løb deres Forbrugs-Kvantum, desuden sælger „Danziger Eiswerke“ Naturis og Byens „Slagtergaard“ Kunstis, her og i Forstæderne til dagligt Behov, som gik op til ca. 4 000 Ton i 1895; det hele Forbrug af Is i Danzig forrige Aar anslaaes til mindst det femdobbelte. Slagterne har paa „Slagtegaarden“ sine Afkjølingsrum, ligeledes har de fleste Bryggerier her og i Byerne Elbing, Culm, etc. sine Ismaskiner og Afkjølingsrum.

I en mild Vinter, kan der maaske blive Mangel paa Is og Import da forventes; siden 1884 hvor et Par Skibe ankom med Is fra Norge, har ingen Indførsel fundet Sted.

Königsberg 25 Marts. Det indsamlede Kvantum Is i herværende Distrikt beløber sig omtrent til 8—900 000 Cent og saaledes mere end tilstrækkeligt til at dække Behovet her for indeværende Aar.

Den vedholdende tørre Kulde som fandt Sted (uden Sne) i December Maaned, bevirkede en aldeles fortrinlig Kjerneis, hvis Mage man neppe før har havt her. Import af Is har i Løbet af de sidste 30 Aar kun skeet et Aar, nemlig i 1882, hvor der paa Grund af den milde Vinter ingen Is kunde indsamles.

*) Se Hefte 2 Pag. 13, Hefte 4 Pag. 95, 97.

Stettin 27 Marts. Paa Grund af den korte og mindre haarde Vinter — vore Isbrydere har kun været i Virksomhed i Tiden fra 27 Decbr. f. A. til 11 Februar d. A. og 25 Februar til 3 Marts, altsaa 54 Dage, til Opretholdelsen af Dampskibsfarten — har man opkastet Spørgsmaalet, hvorvidt en Tilførsel af Is i senere Maaneder skulde vise sig nødvendig. Jeg kan derhos paa Grund af gjentagne Gange indhentede indgaaende Oplysninger meddele at samtlige store Forbrugere har kunnet dække og indlagre sine Fornødenheder i rigeligt Maal, saa at her intet Behov findes for Is. Hele Stettin's Consum af Naturis anslaaes til ca. 20 000 Tons.

Jeg tillader mig endvidere at bemærke at Byens Slagtehus, de større Bryggerier og andre Consumerter til Vedligeholdelse af den kolde Temperatur i Lagerhusene ikke benytte sig af Is, men af Kjølemaskiner og at til Conservering af Øl etc. under længere Transporter almindelig benyttes Is, fabrikeret i egne Ismaskiner.

Medens en Import af Is for Stettin's Vedkommende ikke viser sig nødvendig, turde der dog være Udsigt til saadan til Berlin, Oranienburg etc., idet allerede en Forespørgsel fra en af de betydeligste derværende Islagerselskaber (Eiswerke) rettedes hertil, angaaende Leverance af et større Kvantum norsk Is per September—Oktober—November.

Ifølge Meddelelser fra Vicekonsulerne er ogsaa Swinemünde og Stralsund rigeligt forsynede med Is.

Lübeck 4 April. Skjønt Vinteren var mild har det blandt Byerne i dette Distrikt kun været Lübeck og Kiel, som ikke har kunnet dække sine Behov; paa alle andre Stationer findes saavel for Bryggerierne som Privatpersoner tilstrækkelige Forraad.

Efter modtagne Opgaver er indsamlet sidste Vinter: I Lübeck ca. 5 000 Tons, Apenrade 60 000 Kubikfod, Hadersleben 60 000 Skaalpund, Neustadt med Omraade 500 Læs, Oldenburg i Holstein 500 do., Rostock 13 500 Tons, Schleswig 5 500 do., Sonderburg 3 000.

De større Bryggerier her paa Stedet benytter Ismaskiner, ligesom i Rostock et større Bryggeri producerer daglig ca. 500 Ctn. Is, hvorfor der ikke vil blive nogen Import.

Her behøves endnu ca. 1 000 Tons og i Kiel for et Bryggeri 6 à 700 Tons. De øvrige Bryggerier i Kiel har faaet tilstrækkelige Kvantiteter for hele Aarets Behov, men antages det, at Ishandlerne i Kiel efter de nuværende Forraads Slutning i Juli Maaned maa indføre større Kvantiteter, hvorom dog ikke nærmere Opgave har kunnet faaes.

Firmaet P. Cordes Wwe hersteds, der er Kjøber af ca. 1 000 Tons, modtager gjerne Offerter, og skulde eventuelt ville slutte Kjøb til Levering i Juli eller August Maaned.

Flensburg 24 Marts. Samtlige Bryggerier og Slagterier, ligesom Ishuset her paa Pladsen, efter Frosten i Begyndelsen af Februar Maaned, har været istand til at indsamle deres fuldstændige Fornødenhed af Is for iaar, saa at der ikke er nogensomhelst Udsigt til Afsætning af norsk Is for Flensburgs Vedkommende.

Bremen 2 April. Tilstrækkelige Opgaver over indsamlet Kvantum kan ikke gives, da der her ikke er egentlige Ishandlere, men Private og Bryggerier for det Meste anvender Maskinis, hvorfor der i Bremen er lidet Behov for Naturis, hvorhos der i Løbet af Vinteren siges at have været Anledning til at indsamle Naturis.

Fra Vicekonsulaterne i Emden og Brake berettes, at der sidste Vinter har været tilstrækkelig Is for Behovet, hvilket vistnok ogsaa er Tilfældet for Leer.

Fra Bremerhaven, hvor der for Fiskehandelen er en større Anvendelse for Is, beretter derimod Vicekonsulen, at der i 1895 blev indsamlet ca. 25 000 Tons Is og derhos indført fra Norge ca. 3 000 Tons. I dette Aar, hvor der har været lidet Frost, er kun indsamlet ca. 15 000 Tons, men derimod allerede indført ca. 4 500 Tons fra Norge, og desuagtet vil man uden Tvivl i Løbet af Sommeren og Høsten endnu maatte faa mere Is fra Norge, da der aarlig udkræves ca. 25—30 000 Tons.

Hannover 27 Marts. De største Iskonsumenter hersteds er Bryggerierne, hvilke efter hvad der meddeles i Løbet af de sidste Aar gennemgaaende har truffet Foranstaltninger til Fremstilling af kunstig Is. De kan derfor selv herved dække sit Behov. For Konsumen i Restaurationer, Husholdninger etc. sørger her i Byen især Aktieselskabet Norddeutsche Eiswerke, der opsamler Naturis i større Kvantiteter og under den varme Aarstid leverer den i Huset til Kunderne. Høsten af Naturis er her, uagtet Vinteren begyndte med mildt Veir, paa Grund af den senere indtræffende Frost faldt rigelig ud, og der synes derfor ikke at være Udsigt til Import af fremmed Is. Lignende Forhold skal ogsaa finde Sted i andre Distrikter i Provindsen Hannover.

Berlin 4 April. Der findes ikke statistiske Opgaver over den indsamlede Kvantitet Is. Efter private Meddelelser anslaaes den Kvantitet Is, der fra det herværende Isværk førtes paa Markedet i forrige Aar, til ca. 2 300 000 Centner (à 50 Kg.), hertil kommer ca. 300 000 Centner, der optages af herværende Bryggerier. De større Bryggerier har uden Undtagelse Afkølingsmaskiner og konsumerer saaledes ingen Is.

Jeg tør derfor udtale som min Mening, at der i Berlin eller Generalkonsulatets øvrige Distrikt ikke er Udsigt til nogen Afsætning for norsk Is. Selv i ugunstige Vintre som den sidste fryser paa Grund af her sædvanlig tidlig Barfrost de Vasdrag, hvorfra Isen opsamles og giver tilstrækkeligt Materiale til Konsumen.

Breslau 23 Marts. Statistiske Opgaver over Iskonsumen i Distriktet kan ikke faaes. Ishandel i større Maalestok finder ikke Sted i dette Distrikt; Bryggerierne vinder for eget Behov og Isværkerne for Konsumen i de større Byer kun Isen direkte i Nabolaget. Kun i en usædvanlig mild Vinter, i Begyndelsen af 80 Aarene, viste det sig nødvendigt at indføre Is, og der indførtes dengang betydelige Poster skandinavisk Is. Prisen stillede sig, saavidt erindres, paa M. 1 loco her pr. 50 Kg. Da den større Bryggeribedrift stedse mere vender sig til Koldluftmaskiner, turde ogsaa i Fremtiden Nødvendigheden af Isimport kun gjentage sig i ganske usædvanlig milde Vintre.

Dresden 23 Marts. Indsamlingen af Is er delvis iaar bleven hindret ved det milde Veir, men man har dog den halve Vinter faaet ikke ubetydelige Kvantiteter i Elben og andre større og mindre Vasdrag, hvilket turde medføre, at der ikke vil udkræves nogen Import til Sachsen, saameget mere som alle større herværende Bryggerier, Slagterier etc. i de sidste 10 Aar har lagt sig til kraftige Ismaskiner, der tilfredsstiller ikke alene eget, men ogsaa et større Publikums Behov, hvis Mangel paa Naturis nogen Gang skulde opstaa. Paa Grund heraf synes Udsigterne paa dette Marked for skandinaviske Exportører af Is yderst ringe eller ingen.

Stuttgart 26 Marts. Det i denne Vinter i Distriktet indsamlede Kvantum Is, der ivoirigt ikke kan beregnes, vil efter en Sagkyndigs Meddelelse, navnlig ved indtrædende, varigt mildt Veir, neppe strække til, da ogsaa Kvaliteten lader temmelig meget tilbage at ønske. Det er saaledes ikke umuligt, at i denne Sommer, især i Betragtning af de i Stuttgart stedfindende store Festligheder og Udstillinger, vil blive at dække et større Behov af Is. De norske Isleverandører maa imidlertid ikke lade ude af Betragtning, at Schweiz i første Række vil konkurrere, allerede i Betragtning af de gunstigere Fragsatser. Efter hvad jeg hører vil en Forretning i Is kunne være mulig til en Pris af M. 3.50—4 pr. 100 Kg. franco Stuttgart.

Nürnberg 27 Marts. For dette Distrikts Vedkommende turde der ikke være Udsigter for Isimport forhaanden. Der eksisterer nemlig her forskellige Isværker, som fra vore Floder og Vande indsamler tilstrækkelige Kvanta Is for Indlandets Behov og desuden gives der som bekjendt Ismaskiner, der frembringe Is paa kunstig Vei; navnlig fabrikere Bryggerierne selv det for Driften nødvendige Kvantum med saadanne Maskiner. En statistisk Opgave over det i den forløbne Vinter indsamlede Kvantum Is i mit Distrikt har jeg ikke til min Disposition.

München 3 April. Paa Landet og i de mindre Byer bruges Is for det Meste af Bryggerierne, forsaavidt disse ikke har Koldmaskiner, og kun lidet til andet Brug. Forraadene for dette Aar er indhøstet sidste Vinter, og kun naar ikke Vinterkulden indfinder sig tidlig, turde der for Høsten være at dække et Behov af 200—300 Vognladninger, som det ogsaa oftere er forekommet i andre Aar. I saadanne Tilfælde vil Münchens Isværker sandsynligvis som før kunne dække Behovet.

Af større Stæder er der væsentlig Tale om Augsburg og München. Augsburg har ikke Isværker, der leverer Naturis, derimod en Isfabrik, som regelmæssig dækker Behovet med Undtagelse for Bryggerierne, hvilke dog allerede er forsynet.

I München har Veirforholdene ivinter været ugunstige for Ishøsten. De herværende Isværker i Nymphenburg har kun indhøstet ca. 300 000 Ctr. à 50 Kg.; men de besidder en Koldmaskine og kan skaffe sig selv de for Behovet endnu manglende ca. 200 000 Ctr. Mere behøves sikkert ikke. Moosacher Isværker og nogle mindre bruger ca. 100 000 Ctr. og har nu erholdt dette Kvantum.

Isprisen anslaaes for denne Sommer og Høst af Isværk ved Kjøb af mindst 10 Ctr. til 60—70 Pf. pr. Ctr. à 50 Kg.

Bryggerierne i München er med Undtagelse af de allermindste forsynet med Koldmaskine og behøver ikke mere Is, derimod maa de endnu til Fyldning af Øltransportvognene paa Banerne og Leverance til sine Værter have Forraad af Naturis. Dette Behov turde udgjøre ca. 600 000 Ctr., som blev indhøstet ivinter.

Som Reserve har Münchener Isværker endnu store Forraad (ca. 300 000 Ctr.) i Hochfilzen (Giselabanan) der delvis reserveres for dette Sted eller maaske ogsaa vil blive solgt til Italien.

Düsseldorf 4 April. Uagtet den korte Frostperiode i den forløbne Vinter har de mindre Bryggerier i Düsseldorf kunnet forsyne sig med et tilstrækkeligt Kvantum Is. De herværende større Bryggerier har uden Undtagelse Kjøle- eller Ismaskiner og kan i Forening med 2 herværende Isfabriker (en tredie er under Bygning) med Lethed dække et eventuelt indtrædende større Isbehov.

Storbritannien.

London 7 April. I Anledning af det kongelige Departements Cirkulære af 19 f. M. har man, da der ifølge Meddelelse fra Board of Trade ikke findes nogen officiel Statistik over den i Storbritannien og Irland indsamlede naturlige Is, anmodet Distriktets Vicekonsuler om at søge tilveiebragt Opgaver herom.

Paa Grundlag af de til Dato modtagne Oplysninger giver man sig herved den Ære at meddele, at den overordentlig milde Temperatur, som har hersket under den forløbne Vinter, umuliggjorde saagodtsom enhver Indsamling af naturlig Is inden England og Irland. Selv under strengere Vintre turde forøvrigt Kvantiteten af saaledes indsamlet Is neppe nogensinde være synderlig stor.

Af større Betydning og Indflydelse paa Ispriserne er derimod den tiltagende Anvendelse af Fryserum eller Refrigerator-Apparater i Dampskibe og Magasiner ligesom ogsaa den voksende Fabrikation af kunstig Is.

Hverken i den ene eller den anden Henseende foreligger der imidlertid statistiske Opgaver. Det tør dog kunne antages, at den førstnævnte Methode — muligens med Undtagelse af en Del større Bryggerier — hovedsagelig er kommen til Anvendelse ved Transport hertil og Forvaring hersteds af ferskt Kjød, Smør og lignende Produkter fra de mere afsidesliggende Kolonier, en forholdsvis ny Bedrift, hvor altsaa den norske Is neppe tidligere har fundet nogen Anvendelse.

Hvad angaar den kunstige Blokis, synes denne endnu ikke at blive anvendt i nogen større Udstrækning i Fiskeribedriften, hvis Behov fremdeles i det store og hele tilfredsstilles fra Norge. Isfabrikkerne i bekvemt beliggende Kystbyer synes kun med Vanskelighed at kunne konkurrere med den naturlige Is paa Grund af de temmelig kostbare Maskiner og de høje Anlægsomkostninger, medens de derimod lønner sig bedre i Byer inde i Landet eller mere

afsidesliggende Steder, hvorhen Transportomkostningerne stiller sig høiere og Resikoen af Tab ved Smeltning bliver større.

Om Udsigterne for indeværende Aars Ismarked er det vanskeligt at udtale sig; men det antages, at Behovet vil blive omtrent det samme som under det sidstforløbne Aar, uden at nogen Forbedring i Priserne kan imødesees, forsaavidt der ikke under Sommerens Løb skulde indtræffe nogen langvarig stærk Varme.

Det bør imidlertid i denne Henseende bemærkes, at en nævneværdig Forhøjelse af Prisen paa naturlig Is utvivlsomt straks vilde sætte Fabrikanterne af kunstig Is istand til at optage Konkurrencen.

Leith 31 Marts. I Anledning af Det Kongelige Departements Cirkulærskrivelse af 19 ds. giver man sig den Ære at meddele, at paa Grund af den usædvanlig milde Vinter blev ingen naturlig Is indsamlet i Skotland. Af kunstig Is tilvirkedes omtrent 20 700 Tons under Aaret 1895 og er der Udsigt til at Productionen vil stige.

Ikkedestomindre antages det, at Tilførselen af norsk Is til Scotland for den nærmeste Fremtid vil holde sig paa samme Standpunkt som for nærværende, idet Forbruget overhovedet tiltager fra Aar til Aar.

Nederlandene.

Amsterdam 27 Marts. I Anledning af det Kongl. Departements Circulære af 19 dennes har jeg den Ære at meddele at Vintren iaar har været mild her i Landet, saa der kun er samlet lidet Is, og hvad man har kunnet samle vil let smelte hen, saa man for Fiskerierne ud paa Sommeren vil tiltrænge Is. Det daglige Forbrug i de store Byer og Bryggerierne benytter som Regel udelukkende kunstig frossen Is.

Udsigterne for Ismarkedets Stilling ud paa Sommeren er gode og naar Forraadet af den daarlige tynde Is er udtømt maa man købe og man betaler da villig en høiere Pris end nu, da man for den nærmeste Fremtid ser sig bjerget i det Forraad man har.

Hidtil er der i dette Aar indført fra Norge til Holland circa 1 000 Ton Is.

Belgien.

Antwerpen 10 April. Under Henvisning til det kongelige Departements Circulære af den 19 f. M. har jeg den Ære at indberette, at det vistnok ikke har været muligt for General Consulatet at tilveiebringe en endog tilnærmelsesvis paalidelig Opgave over det i den forløbne Vinter inden dette Distrikt indsamlede Kvantum Is; men at det dog med Vished kan gaaes ud fra, at dette Kvantum paa Grund af det under hele Vinteren herskende ualmindelig milde Veir kun er meget ubetydeligt og af ringe Kvalitet.

Udsigterne for Isimport fra Norge til Belgien tør derfor ansees for mere end almindeligt lovende for den kommende Sæson. Enkelte Skibsladninger med Is er allerede ankomne hertil og skal de derfor opnaaede Priser dreie sig om frs. 11.00 à 12.00 pr. Ton.

Frankrige.

Havre 1 April. I Anledning af Det Kgl. Departements Cirkulære af 19 f. M., betræffende Indsamling af Is inden dette Distrikt i den forløbne Vinter, giver jeg mig den Ære, efter modtagne Underretninger, at meddele, at i almindelige Aar en saadan Indsamling pleier at finde Sted i visse Dele af Distriktet, ihvorvel i ringere Mængde, men at det usædvanlige milde Veirlig i den seneste Vinter saagodtsom aldeles har umuliggjort denne Industri.

Derimod maa bemærkes, at i Boulogne s.M samt i de sydlige Departementer af Distriktet er blevet anlagte Fabrikker for Frembringelse af kunstig Is, samt at dette Produkt, trods dets afgjorte Underlegenhed i Sammenligning med den naturlige Is, dog finder god Afsætning paa Grund af den forholdsvis billige Pris paa Artikkelen.

Hvad angaar Udsigterne for Isimport her til Landet under det indeværende Aar turde disse, navnlig som Følge af den milde Vinter, kunne ansees for at være mere end sædvanlig gunstige.

Under de trede sidste Aar har Importen af naturlig Is fra alle Lande udgjort til Frankrige i sin Helhed:

1895	1894	1893
25 501 400 Kg.	27 487 593 Kg.	26 780 061 Kg.

og i Henhold til det Ovenanførte antages, at samme Import under dette Aar vel kan komme til at opgaa til henimod 30 000 Tons.

Vicekonsulernes Indberetninger er af følgende Indhold:

Bordeaux. I Besvarelse af Herr Generalkonsulens Cirkulære af iforgaars har jeg herved den Ære at oplyse om, at, paa Grund af de milde Vintere her i Egnen (Bordeaux's Middelterperatur om Vinteren er 6 à 7° Celsius), foregaar der ingen Indsamling af Naturis i Departementet Gironde.

Som anført i mine Specialrapporter til Herr Generalkonsulen om Importen til Bordeaux af norsk Is, har denne udgjort:

865 Tons (3 Ladninger)	i Aaret 1893,
650 - (2 —)	i - 1894, og
470 - (1 Ladning)	i - 1895.

Iaar har hidtil ingen Import fundet Sted. Fra andre Lande end Norge forekom i det sidste Treaar ingen nævneværdig Isimport.

Da de herværende Isfabrikker er istand til at tilfredsstille Distriktets Behov for Is, er der, efter min Formening, ingen Udsigt til nogen Stigning i den, som oven paapeget, baade i og for sig ubetydelige og stadig aftagende Import af norsk Is, med hvilken forøvrigt kun én Person, en herværende Konditor, befatter sig.

Isfabrikkernes Produktion vexler selvfølgelig i Omfang efter Behovet, og nogen statistisk Opgave over Mængden af den her producerede Kunstis foreligger ikke.

Dieppe. Der er saa at sige ikke indsamlet Is her i Vinter. Her findes ingen Indretning til kunstig Is.

Fécamp. Der har ikke været samlet Is i Omegnen. Der er ingen Isfabrik i denne Egn.

Ismarkedet er for Tiden i en god Stilling, der har ikke været Vinter, og Frankrige er nødt til at forsyne sig i Udlandet.

Granville. Der indsamles ikke i Regelen Is her i Egnen, selv i kolde Vintre, saameget mindre denne Vinter, der var altfor mild og fugtig. Saavidt vides er her ingen Isfabrik.

Honfleur. Der er ikke indsamlet Is dette Aar, og der foregaar ikke kunstig Fabrikation af Is. Konsumtionen er forøvrigt næsten ingen og indskrænker sig til enkelte Konsumenter, der faar den enten fra Havre eller Trouville i smaa Mængder ad Gangen. Imidlertid har man tvertimod hvad der ellers er Tilfældet iaar faaet en Isladning fra Norge bestemt til et stort Bryggeri i Omegnen af Paris.

Denne Forretning kan saaledes maaske undergaa en Forandring, saa at der ogsaa kan komme andre her til Havnen.

Isigny. Her har aldrig været indsamlet Is, ligesom der ikke fabrikeres kunstig Is.

La Rochelle. Klimatet er her altfor mildt til at man kan samle Is. Siden 1870 har dette kun været muligt i to Vintre, men kun i ringe Mængde, da der i Omegnen kun er lidet Ferskvand. Den kunstige Isfabrik i La Rochelle kan anslaaes at producere 900—1 000 Tons maanedlig, efter Sæsonen. Salget sikres ved Kontrakter, der binder Fiskerne til Fabrikken og alle Forsøg paa Import er mislykket.

Libourne. Den yderst milde Vinter reducerede til Intet den Kvantitet Is, der er samlet i Arrondissementet Libourne. Indsamlingen holder iøvrigt paa at holde op ganske paa Grund af den stedse mere udbredte Skik kun at benytte kunstig Is, der sparer den kostbare Vedligeholdelse af et Isoplæg. Isfabrikken i Libourne har iaar kunnet producere ca. 30 000 Kilogram. Hvad der ikke her forbruges er gaaet til Bordeaux. Man pleier kun at benytte kunstig Is, skjønt denne er meget mere porøs og mindre varig end Naturis.

Rouen. Her findes to Huse, der hvert Aar faar Is fra Norge, Hr. Pain modtager aarlig 1 400—1 500 Ton og Hr. Wagner, Ølbrygger, 500 Ton. Her er ingen kunstig Isfabrik. Hr. Pellerin, den store Margarinfabrikant, fabrikere Kunstis, men kun for sig selv. Der er intet saadant Etablissement i hele Rouens Arrondissement. I hele Vinter har der ikke været samlet Is i Rouen. Jeg tror, at Indførselen af Is iaar vil blive større.

Trouville. Her indsamles ikke Is og produceres ikke Kunstis. Indførselen af norsk Is var i 1895 1 300 Ton og 1894 1 390 Ton. Salgsprisen var 35 frcs. pr. Ton for Fiskebaadene og 70—80 frcs. for Hoteleiere eller Private om Sommeren i Detail.

Calais. Her samles ikke Is eller fabrikeres Kunstis. Hvert Aar behøver Calais ca. 3 000 Ton, der alt indføres fra Norge. Prisen er for Tiden 14 frcs. pr. Ton franco Calais.

Calu. Ingen Is er indhøstet paa Grund af det milde Veir.

Cherbourg. Ingen Is indhøstes eller fabrikeres hersteds. Den Is, der her anvendes til lokalt Brug, og især til Forsyning af Fiskerbaade, har hidtil altid været indført fra Norge i smaa Ladninger fra 100—150 Ton. Aarlig ankommer der en eller to til Cherbourg, og Markedet her er i det Hele ringe.

Rochefort. Da Vinteren var mild indsamledes her ikke Is. Desuagtet er intet at gjøre i Retning af Indførsel deraf til Distriktet, da Fabrikation af Kunstis her har taget stort Opsving. Skjønt Konsumtionen af Is er meget stor er Produktionen af Kunstis fuldt tilstrækkelig og hindrer al Indførsel.

St. Valéry s/S. Her samles ikke Is eller fabrikeres Kunstis. Jeg antager at dette Aar vil blive gunstigt for Export af Is fra Norge, da der aldrig har været indsamlet saa lidet deraf i Frankrig som iaar.

Boulogne s/Mer. Her er to store Kunstisfabrikker, den ene bestyret af D'Hrr. Early Jackson & Co., der har et lignende Hus i Paris og kan levere 6—700 Tons maanedlig, det andet af Hr. Duchochois Maurice, der leverer ca. 1 000 Ton maanedlig. Gjennemsnitsprisen er 16 frcs. pr. Ton. Der er desuden to andre smaa Fabrikker her, men de er baseret paa et Princip, der kun tillader dem at arbejde paa den koldeste Tid af Vinteren, og paa hvilket de har Patent. De kan levere ca. 130—140 Ton daglig til 13 frcs. pr. Ton.

Fra Norge er siden 1 Januar 1896 ankommet hid ca. 1 100 Tons Is.

Dunkerque. I 1895 ankom hid fra Norge 2 130 659 Kg. Is til en Pris af frcs. 9.50—10.50 pr. Ton. Salget er her i Hænderne paa en eneste Importør, som har oprettet et velindrettet Isoplæg og sælger i Detail næsten udelukkende til de Baade, der driver Kystfiske, for hvilke han er den fornemste Leverandør. Indførselen er i det Hele omtrent uforandret. For 3—4 Aar siden, før Importen fra Norge, forsynede denne Kjøbmand sig med Is, som han lod sage om Vinteren i Kanaler og Floder her i Eggen, hvilket han nu synes at have opgivet, og sælger kun norsk Is, hvis Kvalitet og Renhed er bedre. Indførselen synes ikke at veksle meget mellem 2 000—2 500 Tons aarlig, der er fuldt tilstrækkelig for Behovet. Jeg tror saaledes ikke, at Indførselen vil undergaa stor Forandring, hvis Fisket holder sig som hidtil.

Nantes 26 Marts. I Vinteren 1895—96 var vistnok Indhøstningen af Is i vore Søer og Floder saagodtsom ingen paa Grund af det yderst milde Veir. Paa Grund af den koleralignende Epidem, der herskede her i Eggen for to Aar siden har der i de fleste Byer i Bretagne været nedlagt Forbud mod at indsamle Is uden i en stor Afstand fra Byerne, hvilket har gjort Høsten vanskeligere, dyrere og ringere.

Den Konkurrence, som den norske Is her har at vente, er ikke med Naturis men med kunstig, for hvilken der findes flere store Fabrikker i Quimper, Nantes etc. Jeg henviser herom til min Rapport af 12 Januar. Af Statistiken synes at fremgaa, at Indførsel af Is fra Norge til dette Distrikt, der altid har været ubetydelig, gaar tilbage hvert Aar, og ikke vil kunne ventes at blive af saa stor Betydning i Bretagne, at den vil kunne fortjene vore Exportørers Interesse.

San Francisco.

Skibsfarten 1895.

Norske Skibe.	Med Ladning		I Ballast.		Tilsammen.				Brutto- fragter. £
	Ant.	Ton.	Ant.	Ton.	Ant.	Ton.	Deraf Dampskibe.		
							Ant.	Ton.	
I. Ankomne									
Fra fremmede Lande til Hovedstationen . .	14	26 120	-	-	14	26 120	-	-	5 170
„ fremmede Lande til Vicekonsulsstatio- nerne	4	7 940	7	9 829	11	17 769	-	-	-
Tilsammen	18	34 060	7	9 829	25	43 889	20	37 636	5 170
II. Afgaaede.									
Til fremmede Lande fra Hovedstationen . .	2	3 097	12	23 168	14	26 265	-	-	6 530
„ fremmede Lande fra Vicekonsulsstatio- nerne	10	14 930	4	7 940	14	22 870	-	-	41 680
Tilsammen	12	18 027	16	31 108	28	49 135	20	37 636	48 210

For Havari anløb et Dampskib dr. 1 985 Ton.

Ingen svenske Skibe ankom.

Aarsberetning dateret 27 Marts 1896.

I Sammenligning med 1894, da Distriktet kuns besøgt af 13 norske Seilskibe, drægtige 22 524 Reg. Tons, viser den norske Skibsfart en Forøgelse af omtrent det dobbelte baade i Antal og Tonnage.

Af Dampskibene gik 3 fra Puget Sund med Trælast til Delagoa Bay, Africa. 1 gik mellem Seattle Wash. og Central America under Maanedscerteparti og 1 mellem San Francisco, San Diego, Port Los Angeles og Nanaimo, Britisk Columbia, ogsaa under Maanedscerteparti. Seilskibene tog Hvede herfra og fra Portland, Or., til Europa og Trælast fra Pouget Sound dels til Australien, dels til Europa.

Hele Skibsfarten paa San Francisco stillede sig for Aaret 1895 som følger:

Ialt ankom 907 Fartøier drægtige 1 277 625 Reg. Tons, hvoraf 524 Dampskibe drægtige 568 442 Reg. Tons.

Ialt afgaaede 851 Fartøier drægtige 1 198 986 Reg. Tons.

Fragterne. Hvorledes Hvedefragterne stode i Aarets Løb vil kunne sees af nedenstaaende Tabel.

	Høiest	Lavest
I Januar	27 sh. 6 d	27 sh. 6 d
- Februar	26 - 3 -	23 - 9 -
- Marts	26 - 3 -	23 - 9 -
- April	30 - " -	23 - 9 -
- Mai	33 - " -	30 - " -
- Juni	35 - " -	35 - " -
- Juli	37 - 6 -	35 - " -
- August	35 - " -	27 - 6 -
- September	27 - 6 -	24 - " -
- Oktober	30 - " -	26 - " -
- November	27 - 6 -	27 - 6 -
- December	27 - 6 -	26 - 3 -

Ovenstaaende Noteringer ere for Seil-, Jern- og Staalskibe herfra til U. K. and Continent. Fra Portland Or. og Tacoma, Wash., fra 3 sh. 9 d til 5 sh. mere.

De faa norske Seilskibe, som kom hertil, vare befragtede „to arrive“ og vare blandt de, der fik de bedste Fragter. Deres Befragtere led betydelige Tab, da Fragterne ved den Tid, de skulde laste, vare gaaede ned fra 5 til 6 sh. pr. Ton.

Trælastfragterne fra Puget Sound fulgte Hvedefragterne og noteredes ved Aarets Slutning 35 sh. à 36 sh. 3 d for Sydney, 45 sh. à 46 sh. 6 d for Melbourne, Adelaide og Port Pirie, 50 sh. à 52 sh. for Freemantle, 50 sh. à 51 sh. 3 d for Shanghai, 55 sh. à 57 sh. 6 d for Tientsin, 55 sh. à 60 sh. for Calcutta, 40 sh. à 42 sh. 6 d til Callao, 42 sh. 6 d à 43 sh. 9 d Valparaiso f. O. og Pisagua range 45 sh. 6 d à 46 sh. 6 d Callao range, 42 sh. à 45 sh. Buenos Ayres, 60 sh. à 62 sh. 6 d South Africa og 65 sh. à 67 U. K. and Continent, alt pr. 1 000 superficielle Fod.

Disse Fragter ere for Seilskibe. De Dampskibe, som gik fra Puget Sound til Delagoa Bay Africa fik alle gode Fragter, lige op til 75 sh. pr. 1 000 Fod; dette dog paa Grund af visse Omstændigheder, og havde det ingen Indflydelse paa de almindeligt gjældende Fragter.

Kulfragterne fra Australien hertil, der i Begyndelsen af Aaret vare 14 sh., faldt i Mained til 12 sh. 6 d à 13 sh. og i Juli til 12 sh. I August begyndte de at gaa opad igjen og steg saa gradvis indtil i November, da 13 sh. betalt, men faldt igjen i December til 12 sh. à 12 sh. 6 d.

Fra England betaltes 15 sh. i Januar og Februar, i Marts faldt de til 14 sh. 5 d og gik i April ned til 11 sh. à 12 sh., og i Mai lige ned til 10 sh. I Juni gik de igjen op i 11 sh. og vedblev fra den Tid at stige indtil Aarets Udgang, da 13 sh. à 13 sh. 6 d indvilgedes.

Handelen. Uagtet den lod meget tilbage at ønske, mærkedes i det store og hele taget en ikke ubetydelig Bedring i Sammenligning med de sidste Aar. Omsætningen af saagodtsom de fleste Artikler, især paa Industriens Omraade, var livligere, og endskjønt Profitten i de fleste Tilfælder var liden, var det dog et Skridt fremad, og foranledigede delvis Gjenoptagelse af Fabrik- og anden Drift, som i aarevis havde ligget nedfor. Den for en gjen-nemgaaende sund Handel saa aldeles nødvendige Tillid mangler imidlertid endnu i en væsentlig Grad, og vil det sandsynligvis tage adskillig Tid, før den vender tilbage, og de nu dødliggende Capitaler igjen bliver satte i Cirkulation.

Udførselen. Totalværdien af de fra San Francisco i Aarets Løb afskibede Varer, søværts, anslaaes til \$ 33 264 861 mod \$ 26 410 672 i 1894, en Forøgelse af \$ 6 854 189.

Indførselen. Værdien af de hertil indførte Produkter angives til \$ 38 925 607, i Sammenligning med 1894 en Forøgelse af \$ 410 921.

Hvede. Man havde de bedste Forhaabninger om en ualmindelig rig Hvedehøst, men uheldigt Veir i Mai Maaned havde tilfølg, at man istedetfor en 22 à 23 Millioner Centals neppe høstede 15 Millioner, og lod Kvaliteten ogsaa meget tilbage at ønske. Der udførtes ialt 10 745 000 Centals værd omtrent \$ 10 Millioner eller ca. 1 Million Centals mere end i 1894.

Hvedemel. I Aarets Løb afskibedes herfra 950 550 Tønder værd 2 724 900 mod 787 457 Tønder værd \$ 2 372 012 i 1894. Mesteparten heraf gik til China og Central-Amerika.

Byg. Omtrent 6 Millioner Centals. var Udbyttet af Høsten i California og udskibedes ialt ca. 1 632 000 Centals, hvoraf Mesteparten gik til England. Priserne holdt sig jevnt hele Aaret i \$ 1.25 for „Chevalier“, 80 Cents for „Brewing“ og 65 Cents for „Feed“.

Vin. Vinproduktionen i California i 1895 beløber sig til maaske 15 Millioner Gallons mod 12½ Million i 1894, og afskibedes ialt, søværts som land-værts, 14 920 825 Gallons værd \$ 5 833 000 mod 13 562 992 Gallons i 1894, et noksom talende Bevis for, at California-Vin vinder mere og mere Indpas. Størstedelen gik selvfølgelig til de østlige Stater, men der afskibedes ogsaa store Kvantiteter til Sydamerika, China, Japan og Mexico og en Del ogsaa til Europa.

Brændevin. Efterspørgselen lod adskillig tilbage at ønske, idet der blot exporteredes 508 000 Gallons værd \$ 913 000 mod 792 000 Gallons i 1894.

Frugtavlen. Denne gaar fremdeles fremad og er en af Statens væsentligste Indtægtskilder. Aar efter Aar plantes store Strækninger af Apelsiner, Citroner, Ferskenes og Aprikoser i de sydlige og midterste Dele, og Blommer, Æbler og Pærer i de nordlige Dele af Staten, og antager man, at der i det Hele nu er ca. 550 000 Acres i Frugt og Vingaarde.

Circa 60 000 Tons frisk Frugt sendtes ifjor øst- og nordover pr. Jernbane, og af tørrede Frugter, Rosiner og saakaldet „Canned Goods“ afsendtes pr. do. respektive 51 000, 44 100, 28 348 Tons. Foruden dette sendtes betydelige Kvantiteter af „Canned Fruit“—Ferskenes, Aprikoser etc. til Europa. Et Par Forsendelser af disse Sorter gik ogsaa ifjor direkte til Stockholm og Christiania.

Uld. Heraf klippedes ialt i California 35 856 690 Pund og afskibedes 26 336 000 Pund værd \$ 3 500 000.

Humle. 195 000 Baller à cirka 200 Pund høstede ifjor her paa Kysten. Heraf 95 000 Baller i Oregon, 55 000 Baller i California og 25 000 Baller i Washington. Priserne var lave hele Aaret rundt med liden Søgning, og lod Kvantiteten ogsaa adskilligt tilbage at ønske. Ved Aarets Udgang noteredes Prima i $7\frac{1}{2}$ Cents pr. Pund, Mediums i 4 à $6\frac{1}{2}$ Cents og almindelige i 3 à $3\frac{1}{2}$ Cents.

Træløst. Efterspørgselen for Træløst til Afskibning var gennemgaaende god i Sammenligning med de nærmest foregaaende Aar. De fleste Ladninger gaar direkte fra Sagbrugene i Puget Sound, som imidlertid, paa faa Undtagelser nær, ere eiede og controllede af San Francisco Mænd.

Fra Syd Africa, som hidtil kun har taget en à to Ladninger om Aaret, var der livlig Efterspørgsel, og sendtes ialt 17 Ladninger dertil, tre af disse i norske Dampskibe, som hver for sig lastede over 2 Millioner superficielle Fod. Til Europa gik ogsaa betydelige Kvantiteter, og til Australien var Exporten noget bedre, end man maaske havde ventet. Priserne derimod (for almindelig uhøvlet Last omtrent \$ 7 pr. 1 000 Fod) saa lave, at det finansielle Udbytte omtrent kan stilles lige med Nul. For at raade Bod herpaa søger Eierne af Sagbrugene her paa Kysten at danne et eneste stort Compagni eller „Trust“, og er der al Udsigt til, at de vil komme til Enighed, hvilket igjen vil have til Følge en øieblikkelig Forhøjelse paa alle Sorter. Der afsendtes fra Pouget Sound alene ialt omtrent $411\frac{1}{2}$ Million Fod værd \$ 3 460 090 og fra San Francisco exporteredes ca. 18 Millioner Fod, mestedelen høvlede Bord og Planke værd \$ 300 000.

Redwood. Man anslaaer, at der fra de to denne Træsart producerende Districter i California afsendtes ialt 207 Millioner Fod. Mestedelen heraf var imidlertid tildels forbrugt, tildels lagret her paa Kysten og forholdsvis lidet exporteret til fremmede Lande. Prisen dreiede sig om \$ 10 pr. 1 000 Fod.

Hvalfangst. Udbyttet heraf var det mindste siden 1878, idet man kuns fik 4 390 Tdr. Olie, 104 595 Pund Been og 4 160 Pund Elfenben, og bragte store Tab til dem, der havde rustet sine Skibe ud for Fangsten. Gjennemsnitspriserne vare for Olie 35 Cents pr. Gallons, Spermolie 40 Cents pr. do., Ben \$ 3.50 og Elfenben 60 Cents pr. Pund.

Sælfangsten er ogsaa i stærkt Aftagende, især for Alaskas Vedkomende. Fra de Øer, som af United States ere bortforpagtede til North American Co., og hvorfra man for nogle Aar siden aldrig fik mindre end 60 à 70 Tusinde Skind, fik Compagniet ifjor kun 15 Tusinde, og af de saakaldte „Russian“ Skind kun 17 700. Af de saakaldte „North West Skin“ fangedes her paa Kysten og paa Kysten af Japan fra Skonnerter, der følger Sælen, ca. 75 000. Ved Salg i London bragte „Alaska“ 81 sh. 9 d, Russian 53 sh. 11 d og „North West“ Skind 45 sh. gennemsnitlig pr. Stykket.

Laxefisket. Udbyttet heraf er omtrent det samme som i 1894, nemlig ca. 2 Millioner Kasser. Omsætningen var god til følgende Gjennemsnitspriser: Columbia River \$ 1.20, British Columbia \$ 1.05 og Alaska 90 Cents.

Torskefisket. 7 Fartøier deltog i Fangsten mod 6 i 1894, og blev Udbyttet ca. 940 000 Fisk eller saa meget som Fartøierne kunde rumme. Fisk kan man faa nok af, men Spørgsmaalet paa denne Side er at finde Markeder for den, og dette viser sig vanskeligere Aar for Aar. Det skal saaledes neppe lykkes at afsætte Sæsonens Fangst, før ny Fisk kommer ind, hvorfor der til næste Sæson kun bliver udrustet 6 Fartøier.

Norsk Medicintran, Sild, Anchovis og Stokfisk kommer som før hertil i smaa Kvantiteter, fornemmelig over Chicago. Anchovisen synes at vinde mere og mere Terrain hvert Aar, og er der nu paa Veien direkte hertil et Parti, samt nogle Prøveforsendelser af hermetisk nedlagt Fiskemad, Røgesild, Sardinier etc.

Svensk Jern. Efterspørgselen herfor var livligere end paa flere Aar, men der kan i det hele taget ikke bruges mere her end ca. 15 Hundrede Tons om Aaret, og bringer her omtrent \$ 50 pr. Ton.

Stockholmsk Tjære. Forbruget heraf er neppe 1 000 Tønder aarlig til en Pris her af omtrent \$ 6 pr. Tønde.

Svenske Fyrstikker. Der sælges endel af dem til 35 à 45 Cents pr. Gros, og kunde der upaatvivleligt afsættes ikke ubetydelige Kvantiteter, om ikke de havde at concurrere med de japanesiske, som frembydes til 25 à 30 Cents pr. Gros. Sikkerhedsstikker nyder ikke den Søgning, som almindelige parafinerede Salonstikker.

Arbeidsløsheden, der i 1893 og 1894 gjorde sig saa stærkt gjældende, mærkede man heldigvis ikke saa meget til ifjor.

Sundhedstilstanden over hele Distriktet var god.

Af Arvemidler hjemsendtes til Norge \$ 7 086.99, til Sverige \$ 13 366.24.

Consulatets Adresse er 214, California Street, og Telegramadresse Lund.

N. C. Lund.

Madrid.

Aarsberetning modtaget 20 April.

Madrids Folkemængde var sidst i 1895 480 000. Der fødtes i Aaret 15 905 og døde 17 950. Dødeligheden var saaledes næsten 38 ‰. Den store Dødelighed kan delvis skyldes de store Temperaturvexlinger og de isende Vinde fra Guadarramabjergene, men især Mangel paa Drænering og rummelige Boliger, ligesom Nedsættelse af Accisen paa Levnetsmidler vilde formindske Dødeligheden. Til Byens Forbedring paatænkes Parkanlæg og Vandledning samt Anlæg af en Forstad, der skal omslutte Byen, og hvortil der har dannet sig et Selskab med en Kapital af 2½ Mill. Pesetas. Det projekterede Anlæg af elektrisk Sporvei er strandet paa de private Selskabers Mangel paa Foretagsomhed samt Vanskeligheden ved at faa Koncession af Kommunen. Telefonvæsenet gjør ringe Fremskridt. Derimod tiltager den elektriske Belysning. Industrien begrænder sig til Stedets Behov; der er dog anlagt en Akkumulatorfabrik. Andre Industrier bliver ved en høi Accisetold samt høje Leveomkostninger henvist til de mindre Byer, som derved bliver velstaaende paa Hovedstadens Bekostning.

Af Importartikler af Interesse for Norge og Sverige kan nævnes Klipfisk og Tørfisk, Trævarer, Ost, Smør og kondenseret Melk. Indførselen af disse Varer foregaar for det meste ved Kjøbmænd i de nordlige og østlige Havnesteder. Fisk kjøbes dog for en Del direkte. Af nordisk Træløst er i de sidste 5 Aar indført til Madrid ca. 3 500 Standard aarlig. Norden bidrager ubetydeligt til Indførselen af Ost, Smør og kondenseret Melk; den største Del deraf indførtes fra Schweiz, Holland og Danmark. Et og andet Meieri er i den senere Tid opstaaet i det vestlige og nordlige Spanien, men Tilvirkningen inden Landet har ikke Udsigt til paa mange Aar at kunne udøve nogen nævneværdig Indflydelse paa Importen, da Konsumtionsevnen tiltager hurtigere end Produktionen.

Efter officielle Opgaver indførtes til Spanien:

Oprindelse.	Ost.		Smør.	
	1894	1895	1894	1895
Tydskland	Kg. 26 132	308	63 097	47 282
Belgien	- 86 736	78 323	3 409	2 028
Danmark	-		109 668	90 633
Frankrige	- 669 908	708 077	49 521	42 450
Storbritannien	- 37 653	27 953	2 981	14 915
Holland	- 546 698	678 134	4 559	3 777
Italien	- 10 918	11 912		
Portugal	- 2 529	6 113	6 991	5 749
Gibraltar (Transit)	- 7 132	7 929	4 298	5 043
Andre Lande	- 1 136	573	432	810
	Kg. 1 388 842 1 519 322		244 956	212 687

Den under Frankrige indtagne Import har for den største Del sin Oprindelse fra Schweiz. Hovedexporten fra sidstnævnte Land til Spanien gaar over

Frankrige, hvorfor nøie Data ikke kan erholdes. Til foranstaaende Tal bør yderligere lægges 25 % for Smugling.

Om kondenseret Melk, der ogsaa indkommer i betydelige Kvantiteter, kan Opgave ikke erholdes, da den ved Fortoldningen behandles under en for flere Næringsstoffer fælles Tarifsats.

De mest efterspurgte Ostesorter er Edamer, Schweitzer og Rochefort.

Da Landets Udvikling i det Hele udøver en stærk Indflydelse paa Stillingen her, og omvendt, kan det være hensigtsmæssigt her i Korthed at behandle

Spaniens Finantser. Disse er ikke saa tilfredsstillende, som man udenfra pleier at bedømme dem. En jevnere Fordeling af Skatterne, deres nøjagtigere Inddrivning og en bedre Husholdning paa flere Omraader har for en stor Del bidraget til at ophjælpe Situationen, og da man med Alvor synes at fortsætte paa den for nogle Aar siden paabegyndte Vei, bør Stillingen inden en ikke fjern Fremtid blive normal, hvis ikke uventede Begivenheder indtræffer. Landet har hidtil punktligt opfyldt sine Forpligtelser, og seet fra den Side kan man ikke finde nogen Grund til Mistro. Budgettet viser vistnok en Deficit af 20 Millioner Pesetas, men denne Forskjel er mere kunstig end virkelig, da de Laan, som amortiseres, og den gamle Gjæld, som forsvinder, overstiger dette Tal med over 30 pCt. Tiden for de store ekstraordinære Udgifter vil ogsaa snart være forbi, da saavel Landeveie som Jernbaner og Havneanlæg snart vil modsvare de Krav, som Samfærdselen for Tiden fordrer. Landets Krigs- og Handelsflaade vil ogsaa inden kort Tid være i bedre Tilstand til at tilfredsstille dets Behov end nogensinde før.

Skyggesiden er for Tiden de store Summer, som Borgerkrigen i Cuba kræver, men dette har paa den anden Side medført den Fordel at vække Landet til Liv og fremkalde Resurser, som man hidtil ikke har villet tiltro det. Aaret 1895 gav i Begyndelsen gode Forhaabninger, og Værdierne steg i de første to Maaneder, men ved Urolighedernes Udbrud paa Cuba forværredes Noteringerne, hvilket Resten af Aaret bevirkede megen Bevægelse. Gjennemsnitskursen i Aaret var Pesetas 114.75 pr. 100 frcs.

Den spanske Banks (Banco de Espapa) Reservefond har i de sidste tre Aar været 15 Millioner Pesetas. Uddelingerne for 1893, 1894 og 1895 har været resp. 22, 20 og 19 pCt. Sedler i Omløb forøgedes i Aaret med 90 Millioner Pesetas, varierende mellem Minimum 904 725 000 og sluttede med 994 399 850 Pesetas. Metalfondet, som garanterer denne Cirkulation, var ved Aarets Slutning Pesetas 507 405 595 (hvoraf 200 Mill. i Guld) eller 53 pCt. af udgivne Sedler, hvilket Forhold er større end, hvad Loven fordrer.

Udenrigshandelen har i visse Retninger vist sig fordelagtigere end i 1894. Indførselen af Korn gik ned, og Exporten af Vin og endel Mineralier tiltog. Totalimporten var ca. 775 Millioner Pesetas, og Exporten 750 Millioner.

Agerbruget staar fremdeles paa et lavt Standpunkt, da man fremdeles paa det nærmeste følger det samme System med Jordens Bearbejdelse som ved Aarhundredets Begyndelse, hvorfor den nu tredobbelte Befolkning ikke kan faa sine Behov tilfredsstillet, men Mangelen maa fyldes udenfra.

Af Korn indførtes 330 000 Ton, hvoraf det meste til Catalonien og de sydlige Provindser. Paalidelige Opgaver kan ikke faaes, da betydelig Smugling finder Sted. Befolkningens Konservatisme bevirker, at man fortsætter Vinavlén i samme Maalestok som for 10 Aar siden, da Frankrige af tilfældige Grunde var henvist til Spanien for sit Behov. Følgen heraf er, at Produktionen nu mange Gange overstiger Efterspørgselen. Vedkommende Interesserede søger at gjøre sin Stilling holdbar ved at faa Nedsættelse i direkte og indirekte Skatter, en Fremgangsmaade, der synes dem bedre end at indskrænke sig paa dette Omraade og i Stedet lægge sig efter Kornavl, hvorfor Landet er lige saa vel skikket. En og anden Jordbruger, der driver rationelt Brug af Hvede, Rug etc., har praktisk bevist, at disse Kornsorter kan produceres med godt Udbytte, og da der findes tilstrækkelig dyrkbar Jord til ved et tidsmæssigt System i Arbeidet ikke alene at kunne forsyne hele Landets Behov, men ogsaa at exportere, vilde et stort Fremskridt til Landets økonomiske Forbedring ske, naar man en Gang gav efter for Virkelighedens Krav. Gjennemsnitsprisen for Hvede har i 1895 været Pesetas 21.50 pr. 100 Kilogram. Produktionsprisen, iberegnet Skatter, stiller sig ved en tidsmæssig Drift fra 10—12 Pesetas pr. 100 Kg., men for de fleste Jordbrugere turde paa det nærmeste gaa op til nævnte Salgspris. Endel med Agerbruget forenede Produkter, som Smør, som nu indføres i store Kvantiteter, vilde ved dettes Forbedring kunne fremstilles efter Behov.

Stenkul. Aaret har udmærket sig ved en Bestræbelse hos Grubeeierne i Asturien efter med store Opofrelser at komme ind i Catalonien for derfra at fortrænge Konsumen af fremmede, især engelske Stenkul. Produktionen opgik til 100 000 Ton mere end i 1894. Efter den officielle Statistik produceredes i hele Landet 1 659 274 Ton i 1894; for 1895 kan beregnes 1 800 000 Ton.

Jernmalm. Ogsaa i denne Gren har en Tilvæxt fundet Sted, idet efter private Opgaver 300 000 Ton mere blev exporteret end i 1894. Den hele Produktion i 1895 tør anslaaes til 5 800 000 Ton. Jernværkerne inden Landet kan kun forbruge en meget ringe Del af denne Produktion, ligesom Jern- og Staaltilvirkningen er gaaet ned. Over Halvdelen af Jernmalmen gaar til Storbritannien og af Resten det meste til Frankrige, Belgien og Holland.

Af Blymalm produceredes som i 1894 eller ca. 330 000 Ton. Provindsen Murcia indtager første Plads med 92 000 Ton, derefter Jaen.

I andre Malme, som Kobber og Zink, er ingen større Forandring indtraadt.

I 1895 er yderst faa Fabriker oprettet til Forarbeidelse af Landets Raa-produkter. De allerede bestaaende arbeidede vanskeligere end i 1894. I Nordspanien er ved privat Foretagsomhed dannet et Selskab til Anlæg af en Vaabenfabrik til Forandring af gamle Remingtongeværer fra Kaliber 11 m/m til Mausers System. Ligesaa er privat aabnet Telefonforbindelse i den nordlige Del af Landet mellem Bilbao, Madrid, Valencia og de nordenfor liggende større Steder, som Tarragona, Barcelona, Zaragoza, San Sebastian etc., eller ialt 20 Byer. For en Samtale mellem f. Ex. Madrid og Barcelona betales Pesetas 4.25 for 3 Minuter. En stor Del nye elektriske Belysningsanlæg er foreslaaet oprettet. Det meste Materiale hertil indføres fra Tydskland, Frankrige, Schweiz og tildels England og Sverige. Elektriske Kraftoverføringer vil i en nær Fremtid indtage en vigtig Plads.

Der findes her et godt Marked for Dampkjedler, Dampmaskiner, Dynamomaskiner og elektrisk Smaamateriale som Lamper etc. For Grubeindustrien kan derhos placeres smedet Martin Staal, Staalliner og Værktøi, samt for Landbruget Agerbrugsredskaber. Af disse sidste er de i Norge og Sverige brugelige Modeller ikke tjenlige, dels paa Grund af Jordens forskellige Beskaffenhed, dels paa Grund af den forskellige Maade, hvorpaa Trækkraften anbringes, men specielle for Landet passende Typer maa konstrueres.

En for vore Industridrivende vigtig Sag er den spanske Patentlov. Et Patent paa næsten hvilkensomhelst Gjenstand, selv den mest urimelige, faaes uden foregaaende Prøvelse. Tiden for et Patent er 20 Aar, men det bortfalder forinden, hvis ikke Aarsafgiften betales før Forfaldsdag, eller man inden to Aar fra Patentets Datum ikke beviser, at Opfindelsen fremstilles inden Landet, og at en ny Industri derved er opstaaet, samt at man siden ikke noget Aar undlader at exploitere Opfindelsen. Respitdage for Aarsafgiftens Erlæggelse tilstaaes ikke.

Udøvelsen af Patentet foregaar sædvanlig paa den Maade, at man træffer Overenskomst med en herværende Fabrikant om Forfærdigelse af vedkommende Artikel, og samtidig anmelder hos Ministeriet for de almindelige Arbeider (Ministerio de Fomento), at Patentet udøves hos den angivne Fabrikant. Ministeriet delegerer derpaa en Ingeniør for personlig at inspicere den udøvede Gjenstand og afgive Beretning derom. Hvis, som det sædvanlig hændes, Rapporten er tilfredsstillende, faar Patentindehaverne et skriftligt Bevis om, at Udøvelsen er foregaaet efter Loven. Der gjøres ikke yderligere officielle Undersøgelser.

Angaaende Exploiteringen, da er Patentindehaverne i Almindelighed tilbøjelige til at anse sig for at have gjort alt Nødvendigt, naar de ikke noget Aar undlader at føre den patenterede Gjenstand i Handelen, selv om den er bleven fremstillet i Udlandet og uden at nogensomhelst Tilvirkning er skeet inden Landet. Da desuagtet Ordet exploitere (spansk explotere) kan give Anledning til forskjellig Opfatning, pleier nogle faa Indehavere af værdifulde Patenter nogle Gange hvert Aar at lade den patenterede Gjenstand fremstille inden Landet, og til Bevis herpaa beholde den af Fabrikanten udstedte Røgning. Denne Fremgangsmaade beskytter mod Forfalskning eller Efterlignelse, men om den opfylder Patentlovens Bogstav, er dette ingenlunde saa med dens Øiemed, idet der let kan blive Anledning til langvarige og kostbare Processer. Det er derfor af stor Betydning for Indehavere af værdifulde Patenter, nøie at paase sine Interesser og for fuldkommen at kunne beholde sine Rettigheder ubestridt, er det nødvendigt at drive Tilvirkningen inden Landet i saadan Udstrækning, at en ny Industri derved kan paavises at være fremkaldt.

Erik Walén.

Havana.

Aarsberetning dateret 31 Marts 1896.

Fra fremmede Havne ankom med Ladning til Hovedstationen 12 norske Skibe dr. 6 491 Ton og til Vicekonsulsstationerne 35 dr. 13 986 Ton, og i Ballast til Hovedstationen 1 dr. 395 Ton og til Vicekonsulaterne 75 dr. 33 874 Ton, ialt 123 dr. 54 746 Ton, hvoraf Dampskibe 106 dr. 47 254 Ton. Bruttofragter £ 4 968 samt Time-Charters.

Til fremmede Havne afgik med Ladning fra Hovedstationen 5 norske Skibe dr. 2 021 Ton og fra Vicekonsulsstationerne 99 dr. 42 944 Ton, og i Ballast fra Hovedstationen 8 dr. 4 865 Ton og fra Vicekonsulsstationerne 11 dr. 4 916 Ton, ialt 123 dr. 54 746 Ton, hvoraf Dampskibe 106 dr. 47 254 Ton. Bruttofragter £ 300, \$ 6 095 og Time-Charters.

Af svenske Skibe ankom 1 dr. 400 Ton.

Den i min Rapport af Marts omtalte Opstand, der dengang blev anseet at være af liden Vigtighed, har desværre siden taget alvorlig Udstrækning, uagtet de energiske Anstrængelser, der stadig er gjort af Regjeringen i de sidste 12 Maaneder. Et stort Antal Tropper er ankommet fra Spanien, og Insurgenterne er bleven virksomt og stadig forfulgt, men for en stor Del paa Grund af den særegne Slags Guerillakrig, som disse Rebeller fører, synes Opstanden hidtil ikke i større Grad at være bleven hemmet, skjønt man nærer godt Haab om, at dette snart vil ske paa Grund af de af den nuværende Generalkaptein trufne virksomme Forholdsregler.

Tingenes nuværende utilfredsstillende Tilstand har selvfølgelig haft en slet Virkning paa alle Handelsforetagender, især for vor Hovedartikel Sukker, som iaar ikke ventes at overstige 100—150 000 Tons, da næsten alle Fabriker er ude af Stand til at male sine Rør formedelst de af Insurgenterne forvoldte Indgreb og Ødelæggelser.

Tobak- og Frugthandelen har ogsaa lidt stærkt, og begge vil blive ringe i denne Sæson.

Norske Dampskibes Fart paa disse Farvand, der hidtil har været betydelig, især med Frugt fra Baracoa og Gibara til de forenede Stater, er af ovennævnte Grunde aftaget betydeligt, og det er at vente, at Betydningen af Klipfisk ogsaa vil aftage paa Grund af Befolkningens Forarmelse i det Hele.

Der ankom til Havnen for Havari 3 norske Skibe. Ialt ankom 1 161 Skibe dr. 1 681 825 Ton, hvoraf 507 amerikanske, 422 spanske, 174 britiske, 1 belgisk, 1 hollandsk, 13 tyske, 16 norske, 1 italiensk, 1 russisk, 24 franske, 1 uruguayisk.

Af de norske Skibe ankom 6 fra England med Kul og Cokes, 1 fra Italien med Marmor, 1 fra de forenede Stater med Stykgods, 4 fra Nova Scotia med Poteter og Fisk.

Havneafgifter i Havana.

	Seilsk.	Dampsk.
Sundhedstolk	4.25	4.25
Lossepermit	4.25	5.30
Oversættelse af Manifest	3.50	3.50
Kopier af do.	5.30	5.30
Stempel	4	4
Røgning	8.50	12.75
Toldbod Indklarerer	10.60	21.20
Do. Udklarerer	15.90	26.50
Gratifikationer	8.50	10.60

Lodsafgifter.

	Fra og til Søen.	Forhaling.	Fortøining og Udseiling.
1— 50 Tons	\$ 5.00	\$ 2.50	\$ 2.00
51— 100 —	- 6.00	- 3.00	- 2.25
101— 150 —	- 7.00	- 3.50	- 2.50
151— 200 —	- 8.00	- 4.00	- 2.75
201— 250 —	- 9.00	- 4.50	- 2.75
251— 300 —	- 11.00	- 5.50	- 3.00
301— 550 —	- 13.00	- 6.50	- 3.50
351— 400 —	- 15.00	- 7.50	- 3.50
401— 450 —	- 17.00	- 8.50	- 4.00
451— 500 —	- 18.00	- 9.00	- 4.00
501— 600 —	- 19.00	- 9.50	- 4.50
601— 700 —	- 20.00	- 10.00	- 4.50
701— 800 —	- 21.00	- 10.50	- 4.50
801— 900 —	- 22.00	- 11.00	- 4.50
901—1 000 —	- 23.00	- 11.50	- 4.50
1 001—1 250 —	- 24.00	- 12.00	- 5.00
1 251—1 500 —	- 25.00	- 12.50	- 5.00
1 501—2 000 —	- 26.00	- 13.00	- 5.50
2 001—2 500 —	- 27.00	- 13.50	- 6.00
for hver 500 Ton over \$ 1.00. for hver 500 Ton \$ 0.50. for hver 500 Ton \$ 0.50.			

Bugsering til og fra Søen 6 Cents pr. Reg. Ton. Fra og til Kai 3 Cents.

Skibene er fri for Fyrafgift, Tonnageafgift, Hospitalsafgift, Havneafgifter, Lægtring og Kaiafgift.

Ferskt Vand, Springvand, meget godt, bidrager i høj Grad til Aftagen af Sygdomme i Byen og Havnen, leveres ombord til 50—75 Cents pr. 100 Gallons.

Arbeidere til \$ 2—2.50 pr. Dag.

Ballast leveres ved Siden: Sten fra \$ 1.25—1.50, Jord og Sand fra \$ 0.80—\$ 1.

Dampkran til Ladning og Losning for 12 Cents pr. Ton eller \$ 12 pr. Dag.

Stuvning. Sukker 3 Cents pr. Sæk, Kul 33 Cents pr. Ton og Stykgods 30 Cents pr. Ton.

Kul, leveret til Skibets Bunkers: Cardiff \$ 7.50 pr. Ton à 2 240 π
Cumberland - 5.50 - — - — -

Dampskibe kan indtage 2 000 Tons Kul i 10 Timer.

Der er ikke Adgang til Reparationer eller til at rense Skibets Bund, da der ikke er Tørdok eller Slip i Havnen, der kan løfte et Skib af over 250 Registerton.

I November blev det spanske Krigsskib „Sanchez Barcastegui“ boret isænk ved Indløbet til Havnen af det spanske Kystdampskib „Mortera“, i Midten af Indløbet; to Bøier er anbragt som Mærke for Vraget, og følgende Instruktioner udstedt for at forebygge Ulykker:

1. Skibe, der nærmer sig Havnen fra Solnedgang til Solopgang, skal holde af 2 Miles og i Linie med Indløbet, hvilket markeres ved Lysrækker paa Kaierne og Retningen S 50°, O 0°.

2. Naar man er i den nævnte Stilling og mærker, at noget Skib vil forlade Havnen, maa man ikke nærme sig Indløbet, før man er sikker paa, at intet Skib gaar ud.

3. For at betegne, at Indløbet spærres af ind- eller udgaaende Skibe, vil der blive heiset to Lanterner, en hvid og en rød, paa Havnekapteinens Flagstang, den hvide øverst og den røde 6 Fod under.

4. Skibsførere, der forlader Havnen efter Solnedgang, skal herom underrette Lodskontoret to Timer før Afreisen, og Skibe, der ankommer til Havnen og har lagt sig i den ovennævnte Stilling, skal opsende en Raket eller tænde et Blus, hvilke Signaler vil blive besvaret paa samme Maade for at betegne, at Lodsens har at komme ombord.

5. Hvis paa Grund af Uveir Lodsens ikke kan naa Skibet, og dette bliver nødt til at løbe ind, vil to Lys, et rødt og et grønt, blive anbragt paa de to ydre Bøier.

6. Hvis Skibets første Signal ikke besvares, maa det gjentages 2den og 3die Gang; og hvis det da ikke besvares, betyder det, at det er farligt at komme ind i Havnen.

Import. Klipfisk fra Norge:

1895.	Havana.	andre Havne.	Priser	
			høiest.	lavest.
Januar	6 710	1 775	\$ 6 $\frac{1}{4}$	\$ 6
Februar	5 586	1 210	- 7	- 5 $\frac{3}{4}$
Marts	7 424	1 070	- 8 $\frac{3}{4}$	- 7 $\frac{1}{2}$
April	4 553	1 119	- 8 $\frac{3}{4}$	- 7 $\frac{3}{4}$

	Havana.	andre Havne.	Priser	
			høiest.	lavest.
Mai	5 981	1 327	\$ 7 ¹ / ₂	\$ 7 ¹ / ₄
Juni	3 018	661	- 7 ³ / ₄	- 7
Juli	6 090	1 470	- 7 ⁵ / ₈	- 7 ¹ / ₂
August	1 950	605	- 9 ³ / ₄	- 7 ¹ / ₄
September	4 623	875	- 9	- 8
Oktober	5 381	705	- 9	- 8 ¹ / ₄
November	3 659	903	- 9 ¹ / ₄	- 9
December	6 258	978	- 9	- 8 ¹ / ₂

Kasser 61 233 12 718

Sammendrag.	Til Havana via New York	Kasser 61 233
-	do. fra Liverpool direkte	— 8 695
-	andre Havne paa Øen	— 12 718

Ialt Kasser 82 646

De fornemste Mærker, hvortil de største Beløb svarer, er følgende:

Astrup & Co.	Christian Johnsen.
Busch, U. J.	Wollert Konow.
Nils R. Parelius.	Christian Schetnan.
Nicolai Volekmar.	J. Klingenberg.
Nicolay Knutzon.	

Klipfisk fra Halifax.

Januar	Drums 4 518
Februar	— 4 600
Marts	— 3 546
April	— 4 743
Mai	— 2 822
Juni	— 3 147
Juli	— 1 781
August	— 2 996
September	— 3 070
Oktober	— 1 901
November	— 1 272
December	— 2 544

Ialt Drums 34 940
à 128 eng. Pd. netto.

Indførsel af Norsk Klipfisk	Kg. 3 146 760
— - Halifax —	„ 2 057 267

Til Havana Klipfisk	Kg. 5 204 027
„ andre Lande Norsk Klipfisk	„ 585 028

Kg. 5 789 055

Indførsel 1894 af Klipfisk . . .	Kg. 4 001 862	Kg. 2 400 706
— 1895 - — . . .	„ 3 371 788	„ 2 057 467

Mindre i 1895 Kg. 270 074 Kg. 343 439

Indførsel til Havana af de vigtigste Varer i 1895:

Varer.		Europa.	Amerika.	Ialt.
Olivenolie	Kg.	4 029 416	—	4 129 416
Oliven	Kegs Gall.	184 110	—	184 110
Ris	Kg.	37 286 358	635 416	37 921 774
Kul	Tons	30 360	168 919	199 279
Klipfisk	Kg.	3 146 760	2 057 267	5 204 027
Cokes	Tons	3 034	3 751	6 795
Preserveret Kjødt	Kasser.	26 784	—	26 784
Do. Fisk	„	28 780	7 654	36 434
Do. Vildt	„	13 614	—	13 614
Do. Melk	„	—	3 451	3 451
Do. Vegetabilier	„	25 641	—	25 641
Ale	Barrels	11 004	4 350	15 354
Do.	Kasser	1 146	655	1 801
Løg	Barrels	21 053	4 573	256 626
Do.	Kg.	1 252 028	88 320	1 340 348
Cognac	Kasser	6 472	—	6 472
Vermeccilli	Kg.	72 430	—	72 430
Bønner	Barrels	—	10 867	10 867
Do.	Bags	6 388	11 991	18 379
Spanske Ærter	do.	37 698	—	37 698
Gin Demijohns	Gallons	55 720	—	55 720
Do. Kasser	„	23 980	—	23 980
Mel i Sække	Kg.	22 500 000	13 860 000	36 360 000
Sæbe, almindelig	„	4 505 700	—	4 505 700
Flesk, Kasser	„	53 186	—	53 186
Do., Tierces	„	—	1 085 200	1 085 200
Smør	Kasser	5 360	408	5 768
Poteter	Barrels	20 918	200 408	221 326
Soup pastes	„	1 008 600	—	1 008 600
Ost	Kasser	6 371	51 773	58 144
Salt	Bags	145 796	—	145 796
Cider	Kasser	12 054	—	12 054
Sække til Sukker	No.	3 468 500	335 500	3 804 000
Jerked Beef	Kg.	632 960	13 794 717	14 427 670
Lys	„	1 085 420	—	1 085 420
Spansk Vin	Piber	76 032	—	76 032
Do. Do.	Kasser	65 783	—	65 783
Fransk Do.	Tierces	187	—	187
Do. Do.	Kasser	1 637	—	1 637
Kaffe	Kg.	5 711 480	—	5 711 480
Hø	Baller	—	45 450	45 450
Byg	Kg.	—	14 163 500	14 163 500
Fedt	„	—	12 741 750	12 741 750
Petroleum	Gallons	—	7 259 486	7 159 496

Varer		Europa.	Amerika.	Ialt.
Fisk, Key West . .	Kg.	—	76 819	76 819
White pine Trælast .	sup. feet	—	5 786 914	5 786 914
Yellow do. do. . .	„	—	16 894 872	16 894 872
Bacon	Kg.	—	1 113 000	1 113 000
Likører	Kasser	10 614	—	10 614
Wermouth, tør . . .	„	13 654	—	13 654
Do. Torino	„	15 842	—	15 842
Diverse	„	12 916	—	12 916

Export. Udførselen af Sukker var:

	Kasser.	Sække.	Oxehoveder.
Beholdning fra 1894	13	85 944	32
Modtaget fra 1 Januar—31te December .		1 467 812	346
	Ialt 13	1 553 756	378
Udskibet i 1895		1 095 586	322
Beholdning 1896	13	458 170	56

Matanzas.

	Kasser.	Sække.	Oxehoveder.
Beholdning fra 1894	—	9 714	—
Modtaget fra 1 Januar—31 December .	—	1 358 386	658
	Ialt —	1 368 100	658
Udskibet i 1895	—	1 337 544	658
Beholdning for 1896	—	30 556	
Havana: Beholdning og modtaget 1895	13	1 553 756	378
Matanzas: — — — — —	—	1 360 100	658
	Sække. Oxeh. Ialt 13	2 921 856	1 036
Havana udskibet	1 095 586	323	
Matanzas —	1 377 544	636	
	—	2 433 130	980
Beholdning: Havana og Matanzas 1896 .	13	488 726	56

Destinationsstederne for Udførselen:

Spanien og de canariske Øer	194 758	—
Maruecos	210	980
Forenede Stater	2 181 391	—
Nova Scotia	56 725	—
Centralamerika	46	—
	2 433 130	980

Honning. Priserne var fra 32 til 35 Cent pr. Gallon uden Cask og 42—43 Cent med Cask, leveret paa Kai; der udskibedes i 1895 131 400 Galloner.

Melasse. Der udførtes til Spanien Oxehoveder 27, Maruecos 3, forenede Stater 28 781, Centralamerika 100, ialt 28 911.

Vox. Priserne var fra 30—32 Cent pr. $\bar{n}$ for gul og 48—50 Cent for hvid. Udførsel Kg. 250 619.

Rum. Priserne var fra \$ 23—24 pr. Cask à 125 Gallons for 21^o—22^o i Kastaniekasser, \$ 30—31 i Egekasser og fra 40—41 for 30^o i Egekasser. Export Casks 10 777.

Alkohol. Priserne var fra 44—47 Cent pr. Gallon første Sort Mærker, og fra 30—35 Cents pr. Gallon af andre.

Tobak. Export fra Havana var: Blade Baller 304 669, Cigarer 158 606 000, Cigaretter 49 199 214, skaaren Tobak Kg. 743 511.

Mahogni og Ceder. Forholdsvis liden Export, Priser fra \$ 85—150 pr. 1 000 superficial feet Mahogni og \$ 35—60 pr. do. Ceder, efter Størrelse af Stykkerne. Udførsel: Mahogni Fod 2 684 760, Ceder 5 186 342.

Paa Grund af Omstændighederne er Kommunikationerne tillands meget mangelfulde over hele Øen.

Edward Francke.

Melbourne.

Skibsfarten 1896.

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	2	2 787	-	-	2	2 787	-	-	2 230
” Sverige til Vicekonsulsstationerne . . .	1	486	-	-	1	486	-	-	735
” andre Lande til Hovedstationen	5	6 122	1	1 406	6	7 528	-	-	4 631
” andre Lande til Vicekonsulsstationerne . .	3	2 877	1	945	4	3 822	-	-	1 765
Ialt	11	12 272	2	2 351	13	14 623	3	4 906	9 361
II. Afgaaede:									
Til andre Lande fra Hovedstationen	8	10 315	-	-	8	10 315	-	-	17 983
” andre Lande fra Vicekonsulsstationerne . .	-	-	2	1 471	2	1 471	-	-	-
Ialt	8	10 315	2	1 471	10	11 786	2	3 520	17 983

For Ordre eller fragtsøgende ankom 2 Skibe dr. 897 Ton.

Ingen svenske Skibe ankom.

Erlagte Konsulatafgifter af norske Skibe ved Hovedst. £ 32—7—5, ved Vicekonsulsst. £ 5—2—11, hvoraf tilfaldt Konsulskassen £ 2—11—5¹/₂. Af svenske Skibe ved Hovedst. £ 4—19—4. Ialt tilfaldt Konsulen £ 39—18—2¹/₂. Expeditionsafgifter norske £ 7—9—11, svenske £ 3—17—4.

Af foranstaaende Tal sammenlignet med Opgaverne fra det foregaaende Aar fremgaar, at Norges Skibsfart paa Distriktet tiltog med 5 Fartøier og 8 840 Tons, medens Sveriges aftog med 3 Fartøier og 2 845 Tons.

To norske og et svensk Fartøi anløb Distriktet alene for at søge Ordre.

Aarsberetning dateret 30 Marts 1896.

Almindelig Oversigt. Siden den 20 Mai 1895 har dette Konsulat-distrikt, der tidligere kun omfattede Kolonierne Victoria og Tasmania, faaet en betydelig Udvidelse ved, at ogsaa Western Australia er lagt til samme. Medens det tilforn var knapt saa stort som Storbritannien og Irland, er dets Areal efter Udvidelsen blevet 1 090 179 engelske Kvadratmil og er følgelig nu mere end en Fjerdedel saa stort som hele Europas.

Forholdene i den vestlige Koloni er saa eiendommelige, at de i denne Oversigt helst behandles for sig selv.

For Victoria og Tasmania har det forløbne Aar ligesom det foregaaende ingenlunde svaret til de berettigede Forventninger, hvormed det begyndtes, og den Tilbagevenden af gode Tider, som man fortrøstningsfuldt imødesaa, er udeblevet, hvortil den væsentligste Grund turde være, at Hvedehøsten i Sæsonen 1895—96 slog feil. Der synes dog nu at være indtraadt en Standsning i den nedadgaaende Bevægelse af alle Værdier, hvilken har vedvaret gennem flere foregaaende Aar, Statsbudgetterne er efterhaanden komne i bedre Orden ved fortsatte Indskrænkninger af Udgifterne, Exporten øges, og uagtet Priserne paa de fleste Artikler har været faldende, har det modsatte været Tilfældet med den for disse Kolonier vigtigste Exportartikkel, nemlig Uld. Det Tab af Arbeidskraft og Kapital, som Kolonien Victoria har lidt ved Masseudvandring til Western Australia, modveies af den i overordentlig Grad forøgede Handel med hin Koloni. Priserne for saavel fast Eiendom som for Aktier i Pengeinstituter og i industrielle Anlæg har i det forløbne Aar holdt sig lige lave som i det nærmest foregaaende, men med langt mindre Fluktuationer, og det synes nu kun at være et Tidsspørgsmaal, naar britisk Kapital atter skal begynde at gjøre dem til Gjenstand for Spekulation og bringe dem til at stige. Kolonien Victorias udenlandske Kredit er tydeligvis forøget, og dens Obligationer betingede paa det engelske Marked en betydelig højere Kurs ved Aarets Udgang end ved dets Begyndelse.

Kolonien Victorias Statsindtægter beløb sig for Aaret til £ 6 445 710, hvoraf Tolden indbragte £ 1 747 900, medens Udgifterne androge til £ 7 000 000. I Tasmania var Statsindtægterne for Aaret 1895 £ 761 943,

Udgifterne noget lidet derover. I Western Australia androg Indtægterne for Finantsaaret, som endte den 30 Juni 1895, til £ 1 125 941 og Udgifterne til £ 936 729, mod respektive £ 863 679 og £ 755 564 i det foregaaende Aar, og kun resp. £ 414 313 og £ 401 737 i 1890, hvilke Tal tilkjendegive en særdeles hurtig økonomisk Udvikling.

Pengemarkedet var gennem hele Aaret rigelig forsynet, og Renten efter herværende Forhold usædvanlig lav. Paa store Landeiendomme kunde Laan erholdes til 5 pCt. eller endog lavere; derimod vedblev smaa Landeiendomme at være upaaagtede som Sikkerhed, hvortil Grunden maa søges i de aldeles uforholdsmæssige Omkostninger, hvormed det er forbunden at faa de nødvendige Dokumenter udstedte samt Oplysning erhvervet om Eiendomsforhold og tidligere Prioriteter, og i fornødent Fald at realisere Pantet. De smaa Landmænd havde derfor fremdeles vanskeligt for at faa nogetsomhelst Laan under 9 à 10 pCt., og maatte ofte betale mere. Bankerne begyndte allerede tidlig i Aaret at nedsætte Depositionsrenten, hvilken nu kun udgjør 3 pCt. og $1\frac{1}{2}$ pCt. for resp. 12 og 6 Maaneder, og slet intet for kortere Tidsrum. Som Følge heraf mindskedes Summen af Deposita hos Bankerne i Victoria i Aarets Løb med ei mindre end £ 2 411 508, medens samtidig de paa ikke rentebærende Op- og Afskrivningsregning indestaaende Beløb øgedes med £ 1 693 666. The Government Savings Bank og Post Office Savings Bank betale kun $2\frac{1}{2}$ pCt., og Renten beregnes kun for fulde Maaneder. Diskontoen dreiede sig om 6 pCt. for kortsigtige og 7 pCt. for langsigtige Vexler. For Vexler paa London beregnedes følgende Kurser:

1895.	Ved Kjøb.			Ved Salg.		
	Sigt-vexler.	30 Dages Sigt.	60 Dages Sigt.	Sigt-vexler.	30 Dages Sigt.	60 Dages Sigt.
1 Januar til 6 Februar	100	997 $\frac{7}{8}$	995 $\frac{5}{8}$	1013 $\frac{3}{8}$	101	1005 $\frac{5}{8}$
6 Februar - 4 April	100	100	993 $\frac{3}{4}$	1011 $\frac{1}{2}$	101 $\frac{1}{8}$	1003 $\frac{3}{8}$
4 April til 31 December	100	100	997 $\frac{7}{8}$	1015 $\frac{5}{8}$	1014 $\frac{1}{4}$	1007 $\frac{7}{8}$

De mange Banker, Building Societies og Aktieselskaber, som for nogle Aar siden frivilligt eller nødtvungent sattes under Administration, begynde nu at faa sine Affærer afviklede, men viser det sig, at enkelte af dem, trods indrømmede Moratorier og Rentenedsættelser, alligevel neppe vil kunne klare sine Forpligtelser. Dette vil dog kun øve sin Virkning ganske langsomt og neppe faa nogen betydelig Indflydelse paa Forretningernes Gang. Af Fallitter var der færre end i det foregaaende Aar, og mestendels var de ikke særdeles betydelige, men Forholdet mellem Aktiva og Passiva gennemgaaende yderst slet. Blandt Ophryderne var et kun faa Aar gammelt Skibsmæglerfirma uden Spor af Formue, som paa Spekulation havde befragtet et større Antal Fartøier — deriblandt desværre ogsaa et norsk — og som naturligvis maatte fallere, da Konjunkturerne sank. Aktiva i dette Bo bestod kun af Kontorrekvisita, hvori var taget Udlæg, samt to usikre Fordringer, medens Passiva androg til £ 5 300.

Nedenstaaende Tabel udviser Værdien af Kolonien Victorias Import og Export for 1895 sammenlignet med de tilsvarende Opgaver for 1894:

Import		1894	1895
Guld	£	1 293 349	£ 1 425 863
Uld	-	2 517 437	- 2 367 915
Andre Varer	-	8 659 813	- 8 678 566
Tilsammen		£ 12 470 599	£ 12 472 344
Export		1894	1895
Guld	£	3 733 893	£ 3 759 109
Uld	-	4 742 522	- 5 152 153
Andre Varer	-	5 550 131	- 5 636 470
Tilsammen		£ 14 026 546	£ 14 547 732

Hvad Victoria og særskilt Melbourne har tabt derved, at Handelen paa Riverinadistriktet, eller den vestlige Del af New South Wales, grundet paa Toldforholdene, mere og mere har draget sig over til Sidney, har det vundet igjen ved udvidet Handel paa Western Australia. Handelsomsætningen inden Kolonien var af lidet Omfang, men sund; mod Slutningen af Aaret maatte Krediten betydelig indskrænkes i de nordlige og vestlige Distrikter, hvor Hvedehøsten slog feil, men paa den anden Side blev Gippsland, med sin bedre Hvedehøst og blomstrende Bjergværksdrift, en saa meget bedre Kunde. Af nye industrielle Foretag sattes saagodtsom ingen igang, og flere, som kun er fostrede af Toldbeskyttelsen, føre en hensygnende Tilværelse og maa dø ud, om Tolden reduceres eller borttages; at man i denne Henseende vil komme til at gaa ligesaa radikalt tilværks som i Indførselen af Beskyttelsessystemet, er ikke andet, end hvad der kan ventes.

Særskilt om Western Australia. Uagtet den vestlige Del af det Australiske Kontinent var den af Europæerne først kjendte, har den dog ligget længst upaaagtet og er endnu i store Strøg lidet udforsket og saagodtsom ubeboet. Den første autentiske Reise til Australien foretoges i Aaret 1527 af Portugiseren Menezes, som beskrev endel af Vestkysten og gav Navnet Abrolhos til en Øgruppe udenfor den Bugt, som nu kaldes Champion Bay. Samme Øgruppe besøgte i 1598 af Hollænderen Houtman, hvorfor den senere har baaret Navnet Houtmans Abrolhos. Den berømte Søfarende Tasman besøgte Australiens Vestkyst første Gang i 1642, og siden flere Gange. Fribyggeren Dampier kartlagde i 1689 og følgende Aar med en for den Tid mærkelig Nøagtighed større Dele af Nordvestkysten og navnlig Dampiers Archipelago og Sharks Bay. Det overveiede Antal af de Søfarende, som den Tid kom til Australien, var Ostindiefarere, drevne ud af sin Kurs, hvilket forklarer, at de ei naaede videre end til Vest- og Nordvestkysten; de fleste af dem var Hollændere, derfor bærer saa mange Forbjerg og Bugter i Western Australia den Dag idag hollandske Navne.

Men i Tiden fra 1697, da Vlaming opdagede Swan River, ved hvis Munding Hovedstaden Perth nu ligger, og lige indtil 1791 vides intet europæisk Skib at have besøgt det nuværende Western Australia. I sidstnævnte

Aar fandt Vancouver King Georges Sound, en af Australiens bedste Havne, ved hvis Bred Byen Albany nu reiser sig. Flinders og Bass kartlagde en større Del af Kysten deromkring i Aarene 1798—1802.

Rygtet om, at de Franske agtede at anlægge en Koloni ved Swan River, foranledigede i 1826 den daværende Guvernør i New South Wales til skyndsomt at didsende en liden Afdeling Soldater og Straffanger, ialt 75 Mand, for at tage Landet i Besiddelse. To Aar senere besluttedes definitivt at dersteds anlægge en Koloni, hvorfor man afsendte en noget større Militærstyrke under Kaptein Stirling, endel Haandværkere med Familier, en Præst, en Læge og et Antal Straffanger; disse landede ved Swan River den 1 Juni 1829, fra hvilken Dag Koloniens Historie regnes at tage sin Begyndelse. Kort Tid efter ankom 100 frie Kolonister, og da der gjordes alt muligt for at drage Emigranter til Landet, navnlig ved at Jord solgtes for saagodtsom intet og paa lang Kredit eller ligefrem bortgaves, steg Befolkningen i de første Aar meget hurtigt. Uheld, navnlig flere Forlis i selve Freemantle Havn, i Forbindelse med Mangel paa System i Administrationen, frembragte imidlertid mere end en Gang Tilstande, der nærmede sig til Hungersnød, og bragte Landet i Miskredit.

I Aaret 1848 havde Kolonien endnu kun 6 661 Indvaanere og ei mere end 4 122 Acres under Dyrkning; men hint Aar indtraf en Vending til det bedre; man ansøgte nemlig den engelske Regjering om, at Kolonien maatte blive valgt til Forvisningssted for Straffanger, noget som mer end gjerne indvilgedes, da der i andre Kolonier havde reist sig en stærk Opinion mod Deportationssystemet. For Western Australia var dette jevngodt med billig Arbeidskraft og Tilførsel af betydelig Kapital, hvilket just dengang stærkt tiltrængtes. Naturligvis udeblev heller ikke i Western Australia de vanlige Følger af Deportationen, da det hørte til Systemet, at Straffangerne efter en stærkt afkortet Straffetid under visse Vilkaar igjen erholdt alle en fri Mands Rettigheder, og Koloniens Kriminalstatistik udviser, at f. Ex. mellem Aarene 1860 og 1869 var fire Femtedele af dem, der dømtes for Forbrydelser, deporterede og løsladte Straffanger. Man søgte derfor med god Grund snart igjen at blive Deportationen kvit, hvilket ogsaa lykkedes i 1868, med hvilket Aar al Deportation til Australien ophørte; men i 1848 kom den som en Redning i Nøden for Western Australia. Mod Slutningen af sidstnævnte Aar fandt man brugbar Stenkul ved Upper Irwin, gode Bly- og Kobberanvisninger ved Murchison River, Guano paa flere Øer udenfor Kysten, samt rige Banker af Perlesters i Nærheden af Roebourne, hvilket alt gav Haab om betydelig økonomisk Fremgang. Samme Aar oprettedes den første Sparebank, og den første Dampbaad sattes igang paa Swan River.

Lige til 1864 koncentrerede al Bebyggelse sig omkring det første Settlement, oprindeligt kaldet Swan River, senere Perth, nu Hovedstad i Kolonien. I hint Aar nedsatte nogle faa Familier sig ved Esperance Bay paa Sydkysten, hvor i Løbet af de sidste to Aar, har reist sig en By, der troligvis snart bliver af stor Betydning.

Nogle faa Aar efter begyndte den Række af dristige Opdagelsesreiser, der har ladet os faa et nogenlunde klart Overblik over Landets fysiske Beskaffenhed, uagtet endnu flere Strækninger paa Tusinder af Kvadratomile (engelske) aldrig har været betraadte af nogen hvid Mand. Flere af disse første Reisende mistede Livet under Kamp med Naturhindringer eller med de fiendtligt sindede Australnegre, og samtlige havde de at gennemgaa store Farer og Anstrengelser.

I senere Tid, efterat Kamtler kom i Brug som Lastdyr, er dog Fremtrængen i det Indre af Australien blevet langt lettere, idet disse Dyr ei alene bedre end Heste kunne leve paa de tørre og skarpe Planter, hvoraf Vegetationen i det Indre af Landet mestendels bestaar, og udholde langvarig Vandmangel, men ogsaa tilbagemægge næsten dobbelt Distance i en given Tid.

Afvexlende har Oversvømmelser og Vandmangel foranlediget Tilbagegang i Koloniens Velstand, og længe vilde maaske dens utvivlsomt store Resourcer endnu ligget ukjendte og upaaagtede, om ikke Opdagelsen af Guldleier var kommet til. De første saadanne fandt man i 1885 i Kimberley Distriktet, hvilket foraarsagede en Tilstrømning af Guldgravere fra de andre Kolonier. Disse fandt imidlertid snart, at hvad der kunde udvindes ved Vaskning, var forholdsvis ubetydeligt. Her, som næsten overalt i Western Australia, viste det sig, at de naturlige Rigdomskilder er af saadan Beskaffenhed, at de ei kunne aabnes uden ved Hjælp af stor Kapital. Først i de senere Aar er ordentlig Bjergværksdrift paabegyndt i Kimberley, og denne vil antagelig give varigt og ganske stort Udbytte. Imidlertid havde man paa flere andre Steder, og da navnlig i Coolgardie, gjort endnu langt rigere Guldfund, men ogsaa her har kun en ringe Del kunnet udvindes uden store og kostbare Anlæg. Hvad der hidtil er fundet, har imidlertid været tilstrækkeligt til at tiltrække en saa talrig og kraftig, delvis med Kapital forsynet Befolkning, at Koloniens hurtige Fremgang i Velstand synes sikret. Man finder nu den ene naturlige Rigdomskilde efter den anden, og efterhvert som et eller andet Gulddistrikt bliver arbejdet ud, vil den derved ledigblevne Arbeidskraft og Kapital have fuldt op af andre Næringsveje at slaa ind paa.

Siden Western Australia først grundedes og indtil Oktober 1890, var det, hvad man kalder en „Crown Colony“, det vil sige bestyret af Embedsmænd valgte af den britiske Krone, men er fra nævnte Tidspunkt blevet en „Autonomous Colony“ i Lighed med de andre australiske, og bestyres nu af en Guvernør valgt af Kronen, et folkevalgt Legislative Council paa 21 Medlemmer og et ditto Legislative Assembly paa 33. Stemmeretten er betinget af Census, hvis Grændse kun er sat ubetydeligt høiere for Valget til Legislative Council end til Legislative Assembly, og for begge meget lavt. Præster og Høiesteretsdommere er ikke valgbare, heller ikke Opbudsmænd.

Kolonien har et Fladeindhold af 975 876 engelske Kvadratmil, men Indbyggerantallet var ved sidste Tælling den 30 Juni 1895, uagtet næsten fordoblet i Løbet af de nærmest foregaaende fire Aar, endnu kun 89 550 (hvoraf 60 633 Mænd og 28 917 Kvinder). Hovedstaden Perth havde 15 703 Indvaanere og Fremantle ca. 8 000.

Landets Resourcer er uden Tvivl rige. Om Guldforekomsten, hvilken for Tiden lægger Beslag paa størst Opmærksomhed, er foran nævnt. Hvor hurtigt Udvinningen har tiltaget, fremgaar af følgende Tabel:

Aar.	Udvundet Mængde.	Værdi.	Aar.	Udvundet Mængde.	Værdi.
1886:	302 ounces,	£ 1 147,	1893:	110 890 ounces	£ 421 385,
1888:	3 493 —	- 13 273,	1894:	207 131 —	- 787 091,
1890:	22 806 —	- 86 663,	1895:	231 513 —	- 879 747.
1892:	59 548 —	- 226 283,			

Det mest omtalte Guldfelt er uden Sammenligning Coolgardie, fundet ved et rent Slumpetræf i 1892 af to Guldgravere, der i Løbet af faa Uger ved den mest primitive Arbeidsmethode samlede Guld for mange Tusinde Pounds. Da den ene af dem endelig nødtvungen maatte søge ind til nærmeste beboede Plads, Southern Cross, for at skaffe Proviant og medbragte ca. 1 000 ounces Guld, spredte Nyheden sig snart, og inden to Aar var omme, var Coolgardie en By paa 15 000 Indvaanere, uagtet i den Tid Massen af Guldgravere igjen havde forladt Stedet for nye Feldter. Ved samtlige disse har det vist sig, at der har været forholdsvis lidet at gjøre for de egentlige Guldgravere, „alluvial diggers“, delvis fordi Vand enten slet ikke findes eller kun paa visse Tider af Aaret. Vand betales længe i Coolgardie med 1 à 2 sh. per Gallon og var en Tid oppe i 4 sh. per Gallon, da det maatte bringes langvejsfra med Kamelkaravaner eller paa Oxevogne; herpaa er nu raadet Bod ved Boring af artesiske Brønde, der ialfald give tilstrækkelig Drikkevand. Efterat de øvre Jordlag er gjennemarbejdede af „diggers“, med glimrende Lykke for enkelte og gennemsnitlig mere Slid og Strabadser end Udbytte for de andre, begynder den egentlige Bergværksdrift, „quartz mining“, der giver Arbeideren fast Dagløn, medens Gevinst eller Tab falder paa Aktionærerne. Dette har hidtil været Tingenes Gang overalt i Western Australia, og tilnærmelsesvis saa rige Leier af guldholdig Sand, som man i sin Tid fandt her i Victoria, er endnu ikke dersteds forekomne. At Western Australia er ganske rigt paa andre Metaller, navnlig Bly, Kobber og Tin, er ganske sikkert, men disse er endnu, ligesom Kulforekomstene, kun lidet paaagtede. Lovene om Skjærpning og Udmaaling af Grubefeldter er overordentlig liberale.

Det samme er Tilfældet med Landlovene, og der er for en rent nominel Pris allerede afhændet langt mere Land, end den nuværende Befolkning kunde bruge, selv om de alle slog sig paa Landbrug, nemlig 5 923 946 acres, medens for Græsgange er bortleiet hele 88 128 993 acres. Udbyttet svarer naturligvis ikke paa nogen Maade til disse uhyre Arealer, uagtet saavel Jordbund som Klimat egner sig nok saa vel baade for Agerbrug og Fædrift. Agerbruget har endog i den sidste Tiaarsperiode gaaet absolut tilbage, undtagen hvad angaar Dyrrkingen af Foderstoffer, Poteter og Vinstok. Kolonien avler for Tiden ikke halvtvis nok af Brødkorn for eget Forbrug, men indfører saadant fra South Australia og Victoria. Fædriften synes at have en stor Fremtid for sig især paa Sletterne i det nordlige. Ved Udgangen af 1894 havde Kolonien 2 132 311 Faar, 187 214 Stykker Hornkvæg, 50 000 Heste, 28 396 Svin og 2 347 Kameler. Disse sidste Dyr har vist sig overordentlig lønnende at holde; de første ankom fra tidligere anlagte Stutterier i South Australia, men Efterfølgelsen blev saa stor, at man maatte importere adskillige fra Persien. De passe for Landets Behov, og Racen udvikler sig heldigt, saaledes at allerede nu den West- og South-Australiske Kamel er et større, kraftigere og bedre udseende Dyr end den persiske, hvorfra den stammer.

West Australiens Skovrigdom er endnu lidet kjendt og kun for en ganske liden Del udnyttet. Den eneste Del af Landet, hvorfra nogen nævneværdig Export finder Sted, er de sydligste Distrikter mellem den 31 og 35 Breddegrad, og de Træsorter, som der uddrives, er Jarrah, Karri, Tuart og Sandeltræ. Jarrahtømmer anvendes særlig til Kaibygninger, da det under Vand skal staa sig bedre end nogen anden Træsart. Det skibes ofte i svære Dimensioner, og da det er meget tungt, er det ikke nogen bekvem Last for et Fartøj. Karri ligner i disse Henseender Jarrah. Tuart er overordentlig haardt og stærkt,

maaske den stærkeste Træsart som findes, og sprækker ikke, naar det tørrer, men det er tungt at arbeide og finder kun en meget begrændset Anvendelse. Sandeltræet (*Santalum cygnorum*), der udmærker sig ved Lethed og Vellugt, exporteres i stor Mængde til China. Til Brug inden Kolonien skjæres adskillige Arter af *Eucalyptus*, *Acacia* og *Cusuarina*, men Gran og Furu importeres.

I 1894 exporteredes Træløst for £ 98 234 (hvoraf Sandeltræ for £ 23 430), og importeredes do. for £ 17 248.

Perlefiskerierne, hvilke især drives fra Byen Cossack paa Nordvestkysten, beskæftiger et betydeligt Antal Smaafartøier. Perlerne er af stor Værdi, angivelig ca. £ 1 per Styk gennemsnitlig. Som Dykkere anvendes en hel Del Australnegre.

Koloniens Kommunikationsvæsen er ganske langt fremskredet; der findes 1 150 Miles færdigbygget Jernbane, og flere nye Baner vil snart være under Bygning.

721 Skibe, drægtige 1 329 078 Reg. Tons, anløb i 1894 Koloniens Havne.

Western Australia har allerede en forholdsvis betydelig Import og Export-handel, og i denne har Kolonien Victoria taget en stor og hurtigt stigende Andel, saaledes som det fremgaar af nedenstaaende Oversigt.

Import til Western Australia.	1892.	1893.	1894.
Fra Victoria	£ 371 829	£ 406 242	£ 842 920
- South Australia . .	246 841	- 234 764	- 473 680
- Storbritannien . .	592 496	- 733 000	- 611 300
- andre Lande . . .	179 834	- 119 994	- 216 240
Total	£ 1 391 000	£ 1 494 000	£ 2 144 140
Export fra Western Australia.	1892.	1893.	1894.
Til Victoria	£ 233 323	£ 416 174	£ 755 553
- South Australia . .	63 145	- 25 034	- 24 595
- Storbritannien . .	392 372	- 324 000	- 316 532
- andre Lande . . .	181 974	- 105 229	- 122 367
Total	£ 870 814	£ 870 437	£ 1 219 047

Agerbrug og Fædrift. Hvedehøsten 1894—95 tegnede til at blive usædvanlig rig, men uheldigt Veir under Indhøstningen reducerede Udbyttet, hvad Kvantiteten angaar, til et godt Middelsaar, medens Kvaliteten blev betydelig under middels. Til trods herfor og til trods for lave Priser havde Dyrkning af Hvede vist sig saa lønnende, at et betydelig større Areal end i noget tidligere Aar tilsaad med denne Kornsort for Høsten 1895—96, nemlig 1 486 000 acres, mod 1 348 208 i foregaaende Aar, og i Begyndelsen var Udsigterne særdeles lovende; men tidlig paa Sommeren indtraadte Tørveir, der varede næsten uafbrudt lige til langt ind i Januar Maaned, hvilket bevirkede, at Afkastningen blev den ringeste, som man nogensinde har havt, siden man begyndte at dyrke Hvede inden denne Koloni, nemlig kun 5.16 bushel per acre, eller ialt 7 747 000 bushels. Dette modsvarer omtrent Landets eget Behov, idet 6 490 000 beregnes at ville tiltrænges som Brødkorn og 1 115 000 til Udsæd. Hvedepriserne, som i Aarets første Halvdel varierede

mellem 2 sh. 1 d og 2 sh. 4 d, var henimod den Tid, da den nye Høst ventedes, sunkne lige til 2 sh. per bushel leveret i Melbourne, men steg derefter jævnt og hurtigt, indtil de for Nærværende har naaet 5 sh. 1 d per bushel. Beregnet efter saadan Pris skulde jo Udbyttet af dette Aars knappe Høst for Landmanden være lige værdifuldt som de foregaaende rige Aars, og for enkelte heldige har dette uden Tvivl været Tilfældet, men da sidste Høst faldt temmelig ujevnt, og da mange Landmænd solgte sin Afgrøde, forinden Prisstigningen havde naaet synderlig høit, er flere af dem blevene ruinerede. Man ser dog Fremtiden imøde med Fortrøstning, og vil sandsynligvis til næste Aar det med Hvede besaaede Areal blive større end nogensinde tilforn. Det antages ogsaa, at visse Dele af denne Koloni er i saa fortrinlig Grad skikkede til Hvedeavl, at de vil kunne producere denne Kornsort mindst lige billig, som det er muligt i nogetsomhelst andet Land, og Kvaliteten af Hveden herifra pleier at være den fortrinligste. Gjennemsnitsvægten per bushel af sidste Høsts Avling angives til 61½ lbs., mod 58¼ lbs. i det foregaaende, og 63½ lbs. i det næstforegaaende Aar.

Dyrkningen af Byg har aftaget noget. Afkastningen var mislig og udgjorde kun 780 000 bushels.

Havren mislykkedes totalt i de Distrikter, hvor Indhøstningen falder tidligt, medens den i de sene Distrikter, hvor Regnet kom tidsnok, tildels gav et udmærket Udbytte. En hel Del blev slaaet ned til Grønfoder; af det øvrige anslaaes Udbyttet til gjennemsnitlig 16 bushels per acre, eller 3 440 000 bushels, mod 5 633 286 bushels i det foregaaende Aar.

Udbyttet af Hø og Grønfoder var ogsaa usædvanlig lidet; men det rigelige Regn, som i sidstledne Februar Maaned har faldt over hele Kolonien, gjør, at Græsmarkerne nu ser meget lovende ud.

Frugtavlens gav et særdeles godt Udbytte, af Æbler høstedes over 300 000 Kasser, af Pærer 120 000 Kasser og af Ferskener og Aprikoser næsten lige meget. Sidstnævnte Frugtsorter i tørret Tilstand begynder at blive en ret betydelig Exportartikel. Vinavlens gjør Fremskridt men ei saa store, som man kunde vente. Af Rosiner produceres allerede nok til Landets eget Behov, og vil man snart kunne begynde at exportere. Overhovedet synes Frugtavlens at være en af de Næringsveie, som inden denne Koloni har den største og sikreste Fremtid for sig.

Den 30 Juni sidstleden udløb den Femaarsperiode, for hvilken i Mai Maaned 1890 bevilgedes en Sum af £ 250 000, som ifølge nærmere Anordninger af Regjeringen skulde anvendes som Premier til Landbrugets Fremme. Af de herunder bevilgede Summer er nogle helt ud anvendte, andre ikke, til de førstnævnte høre: for Oprettelse af Meierier £ 37 000, for Export af Smør £ 30 000, for Plantning af Vinstok £ 25 000, for Plantning af andre Frugttræer £ 25 000 og til de sidstnævnte:

for Nedlægning eller Tørring af Frugt — et vist Beløb per Ton, dog ei over £ 300 for nogen enkelt Fabrik — for Export af frisk Frugt — med visse Vilkaar og Indskrænkninger — 2 sh. per Kasse,

for Export af Honning — under visse Betingelser — 1 d per lb., for Plantning af Hamp og Lin og andre Fiberplanter, Espartogræs, oliegivende

Planter, Hvidbeter, Tannin Planter, Planter, som anvendes i Medicinen, til Fremstilling af Farvestofte eller vellugtende Essentser — £ 2 per beplantet Acre,

for Anlæg af Fabrikker til Fremstilling af vegetabilsk Olie, Hamp, Lin, Sukker, Tobak, Insektpulver — forskellige Premier,

for Plantning af diverse nyttige Træsorter — forskellige Premier,

for Undervisning i og Tilsyn med forskellige Planters og Plantestoffes Behandling, Konservering, Pakning og Export — ialt en Sum af £ 43 000.

Naar saadanne Summer gives som Statstilskud for at ophjælpe en Næringsvei, for hvilken Landet synes at have alle naturlige Betingelser i rigeligt Maal, er det ikke til at undres over, at den gaar mægtigen fremad -- snarere kan man undre sig over, at den ikke har gjort end større Fremskridt end her i Kolonien har været Tilfældet, hvilket vel for en stor Del har sin Grund i, at hvad Staten saaledes giver med den ene Haand, tager den igjen med den anden i høi Jernbanefragt og Told paa Landmandens Redskaber og Livsfornødenheder. Foruden forannævnte Premier er senest endvidere foreslaaet, at der skal betales 3 d for hver Gallon Vin, som exporteres, og troligvis bliver dette vedtaget.

For Fædriften var Aaret mindre heldigt formedelst langvarig Regnmangel. Heldigvis gik denne ingensteds, saaledes som i enkelte tidligere Aar har været Tilfældet, saa langt, at Kvæget døde ud, men Afkastningen blev gjennemgaaende ringe. Af Smør antages i 1895 at være exporteret ca. 2 000 Tons mindre end i det foregaaende Aar, hvorved altsaa er gjort en Standsning i den hidtil aarvise Stigning af Smørproduktionen, der dog endnu antagelig er langt fra at have naaet sit Toppunkt. Af Uld produceredes betydeligt, maaske 10 ⁰/₁₀, mindre end i det foregaaende Aar, men dette mere end opveiedes af høiere Priser; disse naaede sit Lavmaal i Mai 1895, men har siden den Tid steget med over 25 pCt. Uldskibningen begyndte tidlig paa Aaret, og Sæsonen var usædvanlig kortvarig. Exporten af Madvarer i frosset eller afkjølet Tilstand, navnlig Faarekjød, Fjærkræ, Kaniner og Æg, tiltog betydelig, og der stilles stadig større Fordringer til de rutegaaende Dampskibes Forsyning med „refrigerating chambers“. Med en enkelt Baad sendtes 200 Tons Kaniner.

I T a s m a n i a havdes et Middelsaar, saavel hvad Korn- som Frugtavl angaar. Hvede maatte som vanlig indføres, medens Exporten af Æbler tiltog betydelig.

For B e r g v æ r k s d r i f t e n var det forløbne Aar, ligesom de nærmest foregaaende, særdeles tilfredsstillende, og navnlig er det Driften paa Guld, som i det hele Distrikt har givet godt Udbytte. Om Guldforekomsten i Western Australia er foran nævnt. I Victoria daterede Opsvinget sig fra 1891; medens Udbyttet af Guld i en længere Aarrække havde været aftagende, indtil det i hint Aar var gaaet ned til 576 399 ounces, har det senere jævnt tiltaget og i de efterfølgende Aar andraget til:

i 1892 654 456 ounces, 1893 671 126, 1894 673 680, 1895 693 146 ounces.

I Løbet af 1895 aabnedes endel nye Guldfieldter inden Kolonien, og Antallet af Arbeidere beskjæftigede med Guldminedrift steg fra Aarets Begyn-

delse til dets Udgang med 2 090. Særlig har Driften vist sig lønnende og givet de mest glimrende Udsigter i den hidtil lidet undersøgte østlige Del af Kolonien mellem Bjergkjeden „The Great Dividing Range“ og Havet. Fra „Glen Wills“ Minen, en ny Mine i Omeodistriktet, udvandt man af flere Hundrede Tons Sten næsten $2\frac{1}{2}$ ounce Guld per Ton og ved Bemm Elven i Croajingolong, Koloniens østligste County, som endnu er godtsom folketomt og ukjendt, har man senest fundet Anvisninger, der antagelig ville vise sig endnu rigere. Grunden til, at disse Distrikter hidtil har ligget øde, er, at de er bevoxede med saa tyk Urskov, at Nybyggeren maa møisommelig bane sig Vei med Øxen. Trods denne Vanskelighed maa Guldgraverens Liv i Gippsland, hvor der findes Overflod af godt Drikkevand, Vildt og Brændeved, være langt mindre haardt end i Western Australia, hvor alle disse Ting mangle, og om man end hidtil ikke har fundet noget Coolgardie i Gippsland, har dog Udbyttet været mere jævnt over det hele, saa dets Totalsum for denne Del af Victoria alene er større end for hele Western Australia. Der synes derfor ikke at være mere fornuftig Grund til, at saa store Masser af netop Guldgravere har udvandret herifra til Western Australia, end til at Folk i Almindelighed gjerne vil spille i de Lotterier, som byder de største Gevinster, uden en fornuftig Beregning af Forholdet mellem Loddernes Pris og Udsigten til at vinde. Det er vel ogsaa saa, at „de fjerneste Græsgange tage sig grønnest ud“.

I Tasmania var Aarets Udbytte af Guldminerne 54 964 ounces, mod 57 873 i 1894.

Til Sammenligning anføres, at Udbyttet af samtlige australiske Koloniers Guldminer beregnes i 1895 at have været ca. 79 000 ounces større end i det foregaaende Aar.

Sølv- og Tingrujerne i Tasmania gav omtrent samme Udbytte som i 1894. Der berettes om nye Fund af Kobber- og Sølvanvisninger i den nordøstlige Del af hin Koloni.

Driften paa Stenkul inden denne Koloni var ganske ubetydelig, indtil Regjeringen for etpar Aar siden besluttede at hjælpe den op ved at indkjøbe store Mængder Gippslands Kul for Jernbanevæsenet, uagtet dette faldt dyrere end at importere Kul fra New South Wales. Siden Minerne aabnedes, er ialt uddrevet 558 888 Tons Kul, deraf i det forløbne Aar 194 226 Tons, og vil sandsynligvis i næste Aar blive drevet ud et endnu større Kvantum, da det nu er besluttet, at herefter skal ved Statsjernbanerne udelukkende benyttes Kul fra Koloniens egne Miner. Driften sysselsætter for Tiden 748 Mand og er ganske lønnende for Mineeierne.

Fr a g t m a r k e d e t karakteriseredes ved meget gode Fragter til Europa i Begyndelsen af Aaret og særdeles lave eller slet ingen mod dets Slutning, samt gjennem hele Aaret et usædvanligt Liv i den interkoloniale Fart. Et Par norske og svenske Fartøier fik, delvis ved Konsulatets Hjælp, hver i sin Linje de høieste Fragter, som under Aaret betaltes.

Trælastfragterne hertil fra de forenede Riger synes næsten monopoliserede af britiske og tyske Skibe; de holdt sig i 1895 endnu lavere end i det foregaaende Aar, nemlig mellem 30 sh. og 35 sh. per Standard, men vil formentlig i det kommende Aar gaa høiere. Disse Fragter kan nu nærmest betragtes som en Slags Ballastfragter, der kun tages i Hensigt at

bringe Skibene hidud i rette Tid for Returfragt, men saa lave, som de var, ansees de dog at have givet fuldkommen lige godt Resultat som Stykgods- eller Saltfragter fra England, hvilke man ellers vilde været henviste til at tage. De samme Fartøier kom igjen Aar efter andet med Trælaster fra Norge og Sverige, hvilket tyder paa, at man finder sin Fortjeneste derved. Kun to norske Skibe bragte i 1895 Trælaster hertil fra Norge, og var Fragterne for disse resp. 35 sh. og 32 sh. 6 d. Hidfragterne fra Puget Sound var for det meste under 40 sh. per 1 000 sup. feet, og fra Canada ca. 55 sh.

Af Stykgodsfragter til Australien fra New York og Hamburg var der et meget stort Antal i Markedet, og en Flerhed af norske og svenske Skibe søgte Sysselsættelse i saadan Fart, men intet af dem bragte Last til dette Distrikt før i Begyndelsen af indeværende Aar, da et norsk Skib ankom hertil fra New York og et fra Hamburg. Naar Hensyn tages til de svære Udgifter paa Lastepladsene, turde disse Stykgodsfragter i Almindelighed ei have været synderlig lønnende, men de fortjene fuldtvel Opmærksomhed, særlig naar de kunne benyttes til at bringe Fartøier hertil i rette Tid for Lastning af Uld eller Hvede.

Sukkerfragterne fra Java er omtrent helt gaaede over til Dampskibene, og der var ei mange af dem at faa, da Sukker fra Queensland mere og mere tager Javasukkerets Plads. Fra Queensland foregaar Importen hertil udelukkende med rutegaaende Dampskibe. Importen af Sukker fra Mauritius var antagelig mindst lige saa stor som tilforn og Exporten fra Melbourne til Mauritius af Gjødningsstoffer, Mel, preservevet Kjød m. v. stærkt tiltagende, men Fragterne holdt sig desuagtet betydelig under, hvad der for et Par Aar siden pleiede at betales, og gik neppe over ca. 15 sh. per Ton hver Vei. Alligevel antages denne Fart at lønne sig særdeles vel for de Skibe, som seile i fast Linje. Et saadant, en Jernbark paa 520 R. T., hjemmehørende i Melbourne, skal være optjent et Par Gange, efterat den for nogle faa Aar siden sattes i regelmæssig Fart mellem Melbourne og Mauritius. For ikke længe siden deltog endnu flere norske Smaaskibe i Farten paa Mauritius, idet de tog Mel og Kornvarer fra Port Adelaide eller Havne ved Spencer Gulf til Sydafrika, derefter Ballast til Mauritius og saa Sukker til australisk Havn; men er nu alle tagne ud af denne Fart, hvilken Rederne ei længer fandt lønnende. Man skulde være tilbøielig til at antage, at et passende Dampskib paa 500 à 700 Tons med Fordel kunde anlægges i saadan Fart eller kanske helst i fast Rute direkte fra Melbourne til Mauritius og tilbage.

Hvedefragterne herifra til Europa stod i Sæsonen 1894—95 ret høit, og fik et svensk Jernskib paa 1 421 R. T., som sluttedes i December 1894 og afseilede i Februar næsteften, Sæsonens høieste Fragt, nemlig £ 2 825 en rouge til Hull. Siden gik Fragterne jævnt nedover, indtil Skibningen omtrent i Juni Maaned aldeles ophørte. For Hvedesæsonen 1895—96 foretoges i Melbourne godtsom ingen Forhaandsbefragtning, hvilket viste sig heldigt, da Høsten blev saa knap og Hvedepriserne saa høie, at Skibning til Europa umuliggjordes. I Adelaide havde man ikke været saa forsigtig, idet en Flerhed af Skibe dersteds blev optagne paa Spekulation; mange af disse havde i sine Certepartier en Klausul om „Melbourne option“ og blev, da Hvedehøsten ogsaa i South Australia havde slaaet feil, beordrede hid i Haab om at herifra erholde Uld og Stykgods. Herved trykkedes Fragtmarkedet i Melbourne end yderligere, og mod Aarets Slutning var der mindst to Skibe for hver Fragt, som

kunde tilbydes. Da noget lignende fandt Sted i flere andre australiske Havne, henvistes en overflødig Mængde Tonnage til at søge Kulfragter fra Newcastle, N. S. W., med den Følge, at ogsaa for disse Noteringerne trykkedes ned til et før ukjendt Minimum. Særlig for de største Skibe var det i Slutningen af 1895 og i Begyndelsen af indeværende Aar vanskeligt at finde nogetssomhelst Beskæftigelse, medens Skibe paa 800 à 1 200 Tons delvis anvendtes i saadan Fart, som før ansaaes at tilhøre de meget mindre, naturligvis til Fortrængsel for disse. Navnlig for Coprah optoges endel Fartøier af betydelig større Tonnage end den for saadan Fart vanlige.

For Uld til Boston søgtes i Begyndelsen af Aaret flere Gange forgjæves Fartøi til 40 sh. per R. T. eller endog derover, uden at noget af passende Størrelse, d. v. s. under 800 Tons, kunde opdrives. Et norsk Jernskib paa 988 Tons afseilede i Februar med Fragt af £ 2 000 en rouge. Dette Fartøi kommer her regelmæssigen hvert Aar til Uldsæsonen og har senest været sluttet direkte med Afskiberne uden Mellemkomst af Mægler. Et andet norsk Jernskib, drægtig 1 512 Tons, erholdt i November Maaned £ 2 600 en rouge, ogsaa for Uld til Boston; for sidstnævnte Fartøi var i Certepartiet stipuleret 40 Arbeids-dage til Lastning, men det blev expederet paa 15.

For Last af Uld, Talg og Hvede m. v. til Antwerpen erholdt et norsk Træseilskib paa 1 348 Tons i Begyndelsen af Aaret £ 2 500 en rouge, og et do. Staalskib paa 1 440 Tons fik mod Midten af Aaret £ 2 620 en rouge for lignende Last til London. Et norsk Dampskib, dr. 2 114 Tons, der i December afgik herfra til Dunkerque, Antwerpen og Hull med fuld Last af Uld, havde en Fragt af £ 8 000.

Exporten af Talg foregik udelukkende med Stykgodsfartøier, mest Dampskibe, da herfor passende smaa Seilskibe aldrig var disponible, naar det behøvedes.

Kaurifragterne fra New Zealand til Europa, mest London og Glasgow, hvilke for en større Del sluttes i Melbourne, stod i 50 sh., men gik leilighedsvis noget højere.

Exporten af Heste til Indien var noget større end i forrige Aar, og antages at være meget lønnende for de dermed beskæftigede Dampskibe. I Fragt betales £ 7 à £ 8 for hver Hest, som bringes levende frem.

Kystfarten var særdeles livlig, navnlig mellem Western Australia, South Australia og Victoria, og kunde til en Tid de Dampskibslinjer, som besørge Farten, ved Sammenslutning bringe Fragterne op fra 10 sh. til 20 sh. per Ton fra Melbourne til Fremantle. Dette gav til en Begyndelse endel mindre Seilfartøier, deriblandt et norsk, Anledning til Stykgodsbefragtning à 14 sh. eller deromkring; men snart kom ogsaa nye og store Dampskibe til, og dermed var den fri Konkurrence atter aabnet og Fragterne paany nede i 10 sh. Med fulde Ladninger og Hundreder af Passagerer hver Vei har Farten imidlertid for de fleste af disse Dampskibe givet godt Resultat. Dampskibet „Fram“ af Bergen, 1 406 R. T., optoges af Firmaet Huddart Parker & Co. hersteds for saadan Fart til 6/6 per Bruttoton per Maaned samt fri Havne-udgifter, og seiler fremdeles i Rute mellem Geraldton i Western Australia og Newcastle, New South Wales, anløbende de betydeligere Mellemsteder. En

særdeles Vanskelighed er lagt iveien for fremmede Dampskibes Fart paa den australiske Kyst derved, at de ikke vel kun undgaa Erlæggelsen af de meget høje Lodspenge, medens samtlige Kapteiner paa australiske Dampskibe er „exempt pilots“, det vil sige, de har, efterat de i Egenskab af Skibsførere etpar Gange har besøgt Havnene, underkastet sig en Lodsexamen, der giver dem Ret til at lodse eget Skib ind og ud. Det synes at være et endnu uafgjort Spørgsmaal, om ikke fremmede Skibsførere ogsaa har Ret til at underkaste sig saadan Examen og erhverve de deraf flydende Fordele, men saadant vilde dog tage saa lang Tid, at et „time charter“ i Almindelighed vilde være mere end halvt udløbet, forinden Skibsføreren kunde tilstedes Adgang til Examen. Paa engelske Dampskibe, der tages i Maanedsfragt for australisk Kystfart, tilsættes altid strax en Fører, som allerede har sit „Exemption certificate“ for de Havne, hvilke Fartøiet skal befare.

Kaurifragterne fra Kaipara og andre Havne paa New Zealand til det australiske Kontinent holdt sig lave, varierende mellem 2 sh. 4½ d og 2 sh. 8 d per 100 sup. feet til Melbourne for Fartøi paa 200—350 Tons; et Par større, som deltog i denne Fart, nøiede sig endog med kun 2 sh. 3 d. Mod Slutningen af Aaret befragtedes et norsk Barkskib paa 485 Tons og et svensk paa 303, begge til 2 sh. 9 d og med bedre Certepartier end vanligt. Fra Greymouth til Melbourne betaltes for Kassebord 2 sh. 7 d à 2 sh. 9 d, men en norsk Brig paa 251 R. T. erholdt 2 sh. 10½ d, med 6 d Tillæg om Skibet beordredes til Warrnambool.

For „hardwood“ fra det sydlige Tasmania betaltes omkring 3 sh. per 100 sup. feet til Port Adelaide, og noget højere til Havnene ved Spencer Gulf. Denne Last er oftest skaaret i smaa Dimensioner, men er særdeles tung. Ovennævnte svenske Bark paa 303 Tons lastede tre Gange i Adventure Bay og indtog respektive 165 448, 172 180 og 170 548 sup. feet, hvormed Fartøiet var lige dyblastet som med fuld Last af Stenkul, eller 442 Tons. Et større finsk Skib tog samme Slags Last fra Hobart til Marseille à 65 sh. per 1 000 sup. feet, og skal der være Udsigt til, at lignende Fragter ville tilbydes ogsaa i det kommende Aar.

For Guano fra Smaapøer nær ved New Caledonia til New Zealand eller Tasmania betaltes ca. 20 sh. per Ton. Skibningen foregaar kun i Aarets sidste Halvdel.

Hvalfangst i australisk Farvand drives fremdeles med Seilfartøier fra New Zealand og Tasmania og siges at gjennemsnitlig lønne sig godt, ihvorvel Fortjenesten i denne Bedrift falder meget ujevnt. Det er væsentlig kun Spermacethvalen, som jages, idet der fordres en ganske anden Udrustning, end disse Fartøier er i Besiddelse af, for at jage de andre store Hvalarter, som her findes. Dette fik man ogsaa erfare ombord i Hvalfangerdampskibet „Antarctic“ af Tønsberg, der desværre i sidstleden Marts Maaned beordredes hjem, hvorved man mistede Anledningen til at udnytte de temmelig dyrekjøbte Erfaringer, som var vundne i det foregaaende Aar. Det er dog at haabe, at det Tab, som denne Forsøgstur bragte sit Rederi, ikke maa afskrække andre fra at forsøge samme Feldt, hvilket endnu tør vise sig at være en sand Guldgrube. Ved „Antarctics“ Reise konstateredes ialfald, at Hval af værdifulde Arter findes i Mængde, men tillige at den ikke kan tages uden med en efter Forholdene afpasset Udrustning. At Fangst herude kan drives det hele Aar

rundt, er en Fordel, som vore Rederier maaske endnu ikke har taget i tilbørlig Betragtning. Hobart, som er en udmærket god og for Hvalfangere aldeles afgiftsfri Havn, turde være heldigst som Hovedstation. Om Fangstskibe udsendes fra Norge, vilde det utvivlsomt være ønskeligt, at der kunde beredes Plads ombord for nogle Videnskabsmænd, thi disse vilde finde rig Anledning til værdifulde Jagttagelser, selv om Fartøiet slet ikke gik paa noget Opdagelsestogt i Isregionerne. Fra Rederstandpunkt kunde maaske ogsaa komme i Betragtning den Udsigt, som man vilde have, til at tjene en forholdsvis betydelig Sum ved at overføre Videnskabsmænd til noget Punkt i de sydlige Polarlande og atter afhente dem derifra. Overhovedet turde alt, som man i Hjemlandets Aviser har seet anført om de herhenhørende Forhold af „Antarctics“ Forretningsfører og Kaptein, fortjene den nøieste Overveielse blandt de i Hvalfangst interesserede.

Havneforhold. Den videre Opmuddring af Yarrafloden er foreløbig godt som indstillet, men Fartøier kunne nu til enhver Tid komme op til Melbourne Wharf med 19½ Fod, og under nogenlunde høi Vandstand med 22 Fod.

Til Geelong, hvis Betydning som Exportplads stadig voxer, kan man nu naarsomhelst komme ind med 23 Fods Dybgaaende.

Af de øvrige Havne i Kolonien Victoria er det kun Warrnambool, Belfast og Portland, som nogensinde besøges af større Fartøier. Disse Havne kunne ingenlunde kaldes gode, da de samtlige er mere eller mindre farlige under sydlig Storm. Lodsningen til dem er 2½ d per Ton for Seilskibe og 1½ d per Ton for Dampskibe for Indgaaende, og lige meget for Udgaaende, med Maximum respektive £ 10 og £ 7.

Paa Sydsiden af Tasmania findes en Flerhed af udmærket gode, naturlige Havne, men de er endnu lidet befærdede. Blandt disse er den ovennævnte Adventure Bay. Samtlige er de meget billige, idet den eneste faste og uundgaaelige Udgift er 3 d per Ton i Fyrpenge. Lodspligt eksisterer ikke, og Lodsning er i Almindelighed ganske uforuden.

I Western Australia aabnes nu den ene Havn efter den anden, men er det ikke altid let at skaffe sig tilforladelige Oplysninger om dem. Følgende er det væsentligste af, hvad man har kunnet erfare:

Fremantle er en god Havn om Sommeren, men mindre god om Vinteren, naar de da fremherskende vestlige Vinde ofte sætter svær Dønning ind i selve Havnen. Der udføres nu endel Arbejder, som antages at ville gjøre den sikker. Det gjælder om denne saavel som om samtlige Western Australiske Havne, at de faste Udgifter er ganske moderate, medens alt, hvad man tiltrænger af Proviant, og Rekvisita samt Arbejdshjælp, er dyrt. I Fremantle, ligesom de øvrige Havne i Western Australia, erlægges foruden Lodspenge endvidere Fyrpenge med 2 d per Ton hver Vei og Tonnageafgift med 3 d per Ton ogsaa hver Vei, forsaavidt Skibet seiler med fuld Last; men om man ankommer eller afseiler i Ballast eller delvis lastet, erlægges efter Omstændighederne enten ingen Tonnageafgift eller kun 3 d per Ton af Ladningen. Andre faste Udgifter findes ikke i Fremantle, og om et Skib alene er inde for Ordre og hverken lader eller loss, beregnes kun £ 5 ialt, inklusive Lodspenge, hvilket gjør Fremantle til en billig Ordreplads. Lodspengene betales efter Dybgaaende og udgjøre for Indgaaende: fra Søen og til ydre Ankerplads,

for Skibe med Dybgaaende under 11 Fod £ 3. 5. 0., under 12 Fod £ 3. 10. 0, under 13 Fod £ 4. 5. 0, under 14 Fod £ 4. 12. 0, under 15 Fod £ 4. 19. 0, under 16 Fod £ 5. 6. 0 o. s. v., og for Lodsning fra den ydre Ankerplads til Losseplads betales et saakaldet „harbourmasters fee“, der gaar op til næsten lige stort Beløb. For Udgaande eksisterer ingen Lodspligt, men naar Lods benyttes, erlægges samme Betaling som for Indgaande. For Bugsering gives ingen fast Taxt, og der findes endnu kun tvende Bugserbaade, begge med liden Dampkraft. For et Skib paa ca. 1 000 Tons pleier man at kunne akkordere Bugsering til følgende Priser: fra Reden og ind til Kaiplads samt ud igjen efter fuldendt Lastning ca. £ 10, fra Fremantle til Rockingham og tilbage til Seilleden ved Fremantle £ 30: men sidstnævnte Bugsering benyttes sjelden uden i ganske stille Veir. De forhaandenværende Midler til Skibes Losning har iaar vist sig utilstrækkelige, men dette vil der snart blive raadet Bod paa.

Bunbury og Rockingham, beliggende resp. 16 og 90 Mile søndenfor Fremantle, er middelmådige Havne, der dog nu udbedres og med forholdsvis ringe Bekostning kunne gøres meget gode. Som de endnu er, kunne de kun i Sommermaanederne ansees sikre. De er begge betydelige Exportpladse for Tømmer, særlig Bunbury, hvor Fartøier i Sommermaanederne kunne laste med op til 16 Fods Dybgaaende ved en Brygge, der er over en Fjerdedels engelsk Mil lang. Det Tømmer, som herfra exporteres bestaar for det meste af Jarrah, der skibes i Form af svære Bjelker, Flitches eller Rundtømmer.

Quindalup ved Geographe Bay kan betragtes som en meget god Havn i Sommertiden, i Vintertiden derimod mindre god. Der er dybt nok for de største Fartøier. For Tiden udskibes intet andet derfra end Jarrahplanker. Stedet besøgtes sidste Aar af et norsk Skib paa 1 000 Tons, og var sammes faste Udgifter ca. £ 30. Et andet norsk Skib skal nylig være befragtet for tre Reiser fra Quindalup til Sydafrika.

Albany ved King Georges Sound er en af de bedste naturlige Havne i Australien. Stedet anløbes af samtlige Postdampskibe paa deres Vei til og fra Europa, og vil snart faa stor Betydning som Exportplads for Jarrahtømmer.

Hamelin Bay er en nogenlunde god Havn lidt nordenfor Cape Leuwin; den er ved Tramway forbundet med et rigt Skovdistrikt, hvorfra især skibes Karritømmer.

Esperance Bay, en ret god naturlig Havn, 240 Mil østenfor Albany, har hurtig faaet Betydning som Havnestad for Gulddistriktet Dundas, og er allerede sex Dampskibe satte i fast Rute mellem dette Sted og Port Adelaide.

Port Gregory besøgtes i tidligere Tid ofte af Hvalfangerskibe. Det er en trang Havn, men ret god for grundtgaaende Smaaskibe paa etpar Hundrede Tons.

Geraldton ved Champion Bay, 290 Mil nordenfor Perth, har et ganske rigt og veldyrket Opland, og er desuden Importhavn for Murchison Bergværksdistrikt, hvortil Jernbane er under Bygning. Havnen er af Naturen god, og der paagaar nu betydelige Arbeider, som vil gjøre den til en af de bedste i Western Australia. Exporten bestaar væsentlig af Sandeltræ, Uld, Blyerts og Heste.

Sharks Bay paa omtrent 26 Gr. Nord har to Havne, Carnarvon og Hamelin Harbour, af hvilke den førstnævnte er Station for et ganske betydeligt Perlefiskeri; Udbyttet af dette Fiskeri var i 1894: 106 Tons Perleøsters, værdsat til £ 2 306, og Perler til Værdi £ 15 000. Befolkningen ved hver af disse Havne andrager endnu kun til etpar Hundrede Individider.

Cossack, en ganske betydelig Tidvandshavn paa ca. 21 Gr. Nord med en vel beskyttet Rhed udenfor, er Station for adskillige med Perlefiskeri beskæftigede Smaafartøier. Ved Lavvande falder Havnen næsten tør, men da Tidvandet stiger 18 Fod, kan selv større Fartøier komme ind. Det er dog vanligt, at Seilfartøier af mere end ca. 200 Tons samt alle Dampskibe losse paa Rheden i Lægtene. Otte Mil ovenfor Cossack og forbundet med dette Sted ved Tramway ligger Roeburne, som er Handelspladsen for et indenfor liggende ganske betydeligt Minedistrikt.

Broome paa Nordsiden af Roebuck Bay er en god naturlig Havn og en Hovedstation for „the Eastern Extension Telegraph Company“. Stedet har nu over 1 000 Indvaanere, og 99 Smaafartøier, beskæftigede med Perlefiskeri, høre hjemme der. For faa Aar siden, da Stedet endnu var godtsom ukjendt, sluttedes et norsk Skib i Melbourne for at bringe Kul didhen til mere end dobbelt Fragt, af hvad nu betales.

Længere Nord findes en Flerhed af Bugter og Indløb, hvoraf nogle skulle danne fortrinlige Havne, men Landet omkring dem er endnu ganske uoptaget.

Trælastmarkedet i 1895 karakteriseredes, ligesom i det nærmest foregaaende Aar, ved indskrænket Omsætning og lave Priser, dog har i begge Henseender nogen, ihvorvel kun liden, Bedring indtraadt. Da Forretningerne tillige har gaaet særdeles jævnt og roligt, turde Aaret i det hele have givet Importørerne et nogenlunde tilfredsstillende Resultat.

Totalimporten af Trælast til Victoria androg til ca. 37 000 000 sup. feet og var følgelig ei ubetydeligt større end i de to foregaaende Aar. Forøgelsen falder væsentlig kun paa Last fra Canada og fra New Zealand.

Af høvlede Bord og Weatherbords importeredes kun ca. 6 656 Standards, hvilket ikke helt har dækket Forbruget, saaledes at Beholdningerne ved Aarets Udgang var noget formindskede, men dog fuldkommen store nok.

Priserne har været per 100 linial feet:

	Furu.	Gran.
for høvlede Bord $6'' \times 1\frac{1}{8}''$	ca. 8 sh. 3 d à 8 sh. 9 d	7 sh. 3 d à 7 sh. 6 d
$6'' \times \frac{7}{8}''$	- 6 sh. 6 d à 7 sh.	6 sh. 3 d à 6 sh. 9 d
$6'' \times \frac{3}{4}''$	- 6 sh. à 6 sh. 3 d	5 sh. 9 d à 6 sh.
$6'' \times 1\frac{1}{2}''$	- 4 sh. 3 d à 4 sh. 9 d	4 sh. 3 d
- Weatherboards 4 out,	- 4 sh. 6 d à 4 sh. 9 d	4 sh. 3 d à 4 sh. 6 d.

Der synes nu at være Udsigt til nogen Stigning.

Af Furuplanker og Battens importeredes 1 090 Standards. Priserne for denne Slags Trælast angives at have været, beregnet per engelsk Fod $3'' \times 9''$, for Tertia $11'' - 6$ d, $9'' - 4\frac{3}{4}''$ d, $7'' - 4\frac{1}{4}''$ d, og forholdsvis for Qvarta og Mixed.

Af Granplanker fra Nordeuropa importeredes kun ubetydeligt, men af Spruce ca. 6 000 Standards; sidstnævnte Sort solgtes til $2\frac{3}{4}$ d å $3\frac{1}{2}$ d per løbende Fod $3'' \times 9''$, medens Granplanker betingede 3 d å $3\frac{1}{2}$ d.

Importen af Oregon er i de sidste Par Aar gaaet ned ganske overordentligt, og udgjorde for 1895 kun 2 473 000 sup. feet. Priserne var højere end i det foregaaende Aar, nemlig omkring £ 5. 15. 0 per 1 000 sup. feet og leilighedsvis op til £ 7. 0. 0. Denne Træsart har ved den nye Toldtarif faaet en Toldnedsættelse af gennemsnitlig 5 sh. per 1 000 sup. feet.

Forbruget af de andre amerikanske Træsorter synes i det hele taget at være i Aftagende, uagtet Importen af de fleste Sorter i 1895 var noget større end i 1894; af californisk Redwood ankom slet intet. Der importeredes:

	Import i sup. feet.	Pris per 1 000 sup. feet.
af White Pine Shelving	772 796	£ 10. 0. 0 å £ 11. 0. 0
- Sugar Pine	279 585	£ 12. 10. 0 å £ 13. 0. 0
- Clear Pine	222 475	£ 16. 0. 0.

Af „laths“ og „pickets“, hvilke for det meste kommer fra Amerika, importeredes resp. 7 082 og 1 700 Bundter.

Forbruget af Trælaster fra New Zealand tiltager vedblivende. Af Kauri importeredes 5 961 314 sup. feet, mod 4 641 486 i 1894, og af Kahikatea, eller New Zealands White Pine, og Rimu — tvende Træsorter, som endnu for faa Aar siden ingen Rolle spillede paa dette Marked — tilsammen over 6 000 000 sup. feet. Kauri betingede 14 sh. 6 d å 16 sh. 6 d for første Sort Bord og 10 sh. å 12 sh. for „logs“, alt per 100 sup. feet. For White Pine var Prisen fra 8 sh. 3 d til 9 sh. 6 d.

Af Queensland Ceder ankom 238 000 sup. feet.

Importen hertil af Trælaster fra Western Australia er aldeles ophørt og skulde synes overflødig, da man inden denne Koloni har Overflod af brugbare haarde Træsorter. Naar Victoria hidindtil næsten slet ikke har taget Del i Exporten af saadant Træ til Europa, synes Grunden alene at være den, at dets Skove ikke ligger nær nok til bekvem Exporthavn. I denne Henseende har Tasmania et afgjort Fortrin, og er fra hin Koloni i det forløbne Aar afskibet adskillige Laster, dels til engelsk og dels til fransk Havn af „blue gum“ og „stringy bark“, to Eucalyptusarter, der egne sig fortrinligt for Fabrikation af Brolægningsblokke. Om Western Australias Skovdrift er foran nævnt.

Af flere Sorter Fiskevarer, og navnlig Klipfisk af Lange, „boneless cod“ og saltet Sild i Halvtønder kunde betydeligt mere sælges hertil fra Norge, og særdeles beklageligt er, at vort Marked ikke har været bedre forsynet iaar, da Priserne har været adskilligt højere end vanligt. Naar Exportørerne i 1895 synes at have negligeret Melbournemarkedet, maa Grunden søges i ganske andre Forhold end de hersteds i foregaaende Aar vundne Resultater; thi om disse vides med Bestemthed, at de har været meget tilfredsstillende, idet man oftest har opnaaet forholdsvis hurtige Salg til højere Priser end de fakturerede og neppe nogensinde været udsat for et Tab. Klipfisk af Lange, hvilken

Vare mestendels hidføres fra Skotland, har længe været noteret $4\frac{1}{2}$ d per lb. og nu senest $4\frac{3}{4}$ d, hvilken Pris norsk Vare med Lethed vilde betinget, men der har paa mange Maaneder ingen saadan været i Markedet. „Boneless cod“ fra Amerika er introduceret for faa Aar siden, men finder ei længer saa meget Favør som tidligere, og er Varens Pris gaaet ned fra 5 d til 3 d per lb.; men det lidet, som er kommet hertil af norsk Vare, naaede altid meget højere Pris end den amerikanske, og om noget heraf nu havde været i Markedet, vilde 5 d antagelig være naaet for samme. Prisen for saltet Sild, dels skotsk dels engelsk, varierede mellem 16 sh. og 24 sh. per Halvtønde, hvilket senest noteredes, men har der allerede i over en Maaned ingen saadan Vare været i Markedet, og fra Norge ankom intet i hele Aarets Løb.

Af preserveerede Fiskevarer sælges mest Lax og Hummer fra Amerika, hvilke Varer i sig selv er billige og kommer hid til lav Fragt, men norsk og svensk Fiskehermetik bliver ogsaa mere og mere kjendt og anerkjendt, takket være en Agents ihærdige Arbeide. Ligesaa er Omsætningen af Ansjos ei ubetydelig. Fiskemel synes derimod ikke at falde i Publikums Smag.

Melbournes Forsyning med fersk Fisk bliver stadig bedre, Is er blevet billigere, og til Fiskerierne har iaar, ved Siden af de almindelige Seilbaade, været anvendte tre nogenlunde store Dampskibe, med hvilke man har kunnet søge fjernere Fiskepladse og da navnlig Kysterne af Flinders Island (220 miles fra Melbourne), Deal Island og Kings Island i Bass Strædet. Disse Dampskibes Besætning er for en større Del Skandinavier. Fisket drives udelukkende med Not. Brøndsmakker har flere Gange været forsøgte, men aldrig lønnet sig.

Af brunblank og brun Tran var i Aarets Løb godtsom intet at erholde fra Norge til saadan Pris, som Kjøberne hersteds kunde været villige at betale, og maatte Forsyningen atter søges fra de gamle Kilder, Amerika og Japan.

Af Sildetran ankom et lidet Parti, hvoraf Halvdelen er solgt til god Pris, medens den anden Halvdel henligger usolgt. Det synes endnu uafgjort, hvorvidt denne Vare overhovedet passer hersteds, men noget stort Marked finder den neppe. Af Medicintran er Forbruget kun ubetydeligt.

Norsk Fiskelim sælges ved Siden af amerikansk, men sidstnævnte synes at være billigere.

Papir. Norsk og svensk Trykpapir, særlig det første, er nu vel introduceret paa dette Marked, dog har Omsætningen endnu ikke naaet saadant Omfang, som man var berettiget til at haabe, og har man endnu ei kunnet fuldt ud benytte den værdifulde Adgang til billig Fragt, der uden Tvivl bør kunne beredes med Trælastskibene. Der synes blandt de interesserede Parter ikke at raade nogensomhelst Klarhed over, hvad denne Artikel rimeligen bør betale i Fragt i Forhold til Trælast, hvorfor man ogsaa i et enkelt Tilfælde har seet Papir medskibet efter samme Fragt som Trælast, eller under 35 sh. per 165 engelske Kubikfod, medens der senest, ogsaa per Trælastskib, er bleven betalt 30 sh. per 40 Kubikfod for Papir. Begge Dele synes lige urimeligt. Uagtet der, som i en tidligere Rapport oplyst, kan regnes at $2\frac{3}{4}$ Vægttons Papir med samt sin Emballage bestuver samme Rum som en Standard Trælast, saaledes at f. Ex. et Fartøj vilde faa samme Fragt ved at tage fuld Last af Papir efter 12 sh. per Vægtton som ved at tage Trælast à 33 sh. per Standard — forudsat at Stuvning og andre Udgifter paa begge Ladninger var

de samme — saa synes det klart, at et mindre Kvantum af en vis Vare, der skibes med et Fartøj, som forøvrigt er helt lastet med en anden, bør betale forhøiet Fragt, baade fordi den volder særskilt Uleilighed, og fordi den kan forudsættes at ikke altid ville stuve godt sammen med den anden Vare. Uagtet det absolut rigtige Forhold vil stille sig forskjelligt i de forskjellige Tilfælde, turde det være heldigt, at interesserede Redere, Mæglere og Afskibere sætte sig nøiere ind i Tingen og kom overens om en vis Norm, som da efter Omstændighederne kunde modificeres noget til den ene eller anden Side. Gjætningsvis turde man anse som rimeligt, at i større Parti en Vægtton Papir eller 60 Kubikfod betalte i Fragt lige meget som en halv Standard Trælast, og noget høiere Fragt i mindre Parti.

Af brunt Pakpapir kommer endel saavel fra Norge som fra Sverige. Saadant af udmærket Kvalitet fabrikeres ogsaa inden Kolonien. Da Varen er belagt med en Told af 6 sh. per Cwt., hvilken falder forholdsvis tungest paa de tykke Sorter, er det omtrent udelukkende i de tyndere Sorter, at de forenede Riger kunne konkurrere. Trykpapir indgaar toldfrit.

Et Parti Skrivepapir fra Norge opnaaede intet Bud, som nærmede sig til faktureret Pris. Af Træpap eller Tapeter ankom iaar intet. Svensk Filtrepap sælges, men i ringe Mængde.

Importen af Sikkerhedsfyrstikker var betydelig, men Priserne var ved skarp Konkurrence trykkede ned til et Lavmaal, nemlig til ca. 1 sh. 1 d per Gros her leveret. Importen androg i 1894 til 178 000 Gros og har neppe været mindre i 1895; man skulde være tilbøielig til at antage, at mere end Halvparten heraf er produceret i de forenede Riger, men Importen sker for det meste fra London.

Uagtet Forbruget af Cement inden Victoria er betydelig aftaget, udgjorde Importen af denne Vare dog i det forløbne Aar 92 673 Cwt. (mod ca. 200 000 i enkelte tidligere Aar) og formenes dette Marked særlig at fortjene Opmærksomhed, fordi vore Exportører her vilde være fordelagtigt stillede ved den Adgang, som ofte vil bydes til yderst billig Fragt med Trælastskibe, der trænge Ballast. Varens Værdi i Forhold til Vægten er jo saa liden, at Fragtspørgsmaalet spiller den vigtigste Rolle. Prisen noteres for Tiden i Melbourne efter Kvalitet og Mærke fra 12 sh. til 13 sh. per Fad fortoldet. Varen er belagt med en Told af 1 sh. per Cwt.

Norsk Cement er nu gennem etpar Prøvesendinger bleven kjendt og anerkjendt her i Kolonien, uagtet den første Prøvesending ingenlunde var af fuldt saa god Kvalitet, som hvad det senere har vist sig, at man kan præstere. Svensk Cement har, saavidt vides, aldrig været paa dette Marked.

Ogsaa i Tasmania og endnu langt mere i Western Australia turde man kunne paaregne et Marked for norsk og svensk Cement.

Af Granit ankom fra Norge nogle Prøver (Heller og Kantsten), hvis Kvalitet dog ikke fandtes fuldt svarende til Prisen. Differentsen er dog kun liden, og Forretning synes mulig i denne Artikel. Norsk Marmor vilde uden Tvivl kunne finde Marked.

I Mursten fra de forenede Riger er sandsynligvis ei mere noget at gjøre i selve Melbourne, da Teglværkerne i Stadens umiddelbare Nærhed er bragte til stor Fuldkommenhed og arbeide meget billigt. Derimod turde det vise sig meget regningssvarende for Trælastskibe at medtage Mursten som Ballast til Havne i Western Australia og Tasmania.

En liden Ladning dampsemmet Kridt fra Malmø hidventedes mod Slutningen af Aaret, men ankom uheldigvis først i Februar dette Aar, følgelig just paa den Tid da Efterspørgselen pleier at aftage; den mødte et ganske dødt Marked og maatte, uagtet Varens fortrinlige Kvalitet almindeligt anerkjendtes, realiseres til Priser, der bragte Afsenderne betydeligt Tab. En væsentlig Aarsag til Prisfaldet i Melbourne er, at Kridtfabrikerne i England nylig har reduceret sine Priser, men hertil kommer, at Mineralvandfabrikkerne, som hidtil har været de største Forbrugere, i senere Tid har begyndt at anvende andre Stoffe end Kridt til Fremstilling af Kulsyre.

Jern- og Staalvarer. Af norsk og svensk Hestekosøm solgtes omtrent samme Mængder som i det foregaaende Aar. Svenske Knive kommer hid via Sydney. Endel svenske Spader er forsøgt solgt, men de synes ikke at kunne i Prisbillighed konkurrere med engelske og amerikanske. En ganske liden Del svensk Staal finder aarlig Afsætning her.

De Laval's Separatorer nyde fremdeles stor Favør.

Importen af kondenseret Melk er aftagende, men andrager dog endnu til over 800 000 lbs. per Aar. Blandt de her stærkest repræsenterede Mærker er „Anglo Scandinavian“ fra Fabrikken paa Hamar, og i senere Tid ser man ogsaa usukket Melk fra en Fabrik paa Toten.

Norsk Tjære i Blikboxer sælges, men kun i ringe Mængde.

Norsk Øl sælges af en enkelt Agent. Varen kan kun vanskelig konkurrere med det tyske Øl og med indenlandsk Øl, hvilket nyder stærk Toldbeskyttelse.

Af følgende Varer, for hvilke man tidligere har paaapeget, at her muligens kunde findes Marked, er endnu intet hidkommet og heller ikke, saavidt vides, af Hjemlandets Exportører noget alvorligt Forsøg gjort paa at indlede Forretninger i samme: Glasvarer, Sprængstoffer, Staaltraadtouge, Karve, Robaade og Aarer.

Da der angivelig nu skal kunne fabrikeres udmærkede Velocipeder i de forenede Riger, tillader man sig at gjøre opmærksom paa, at Melbourne er et stort Marked for saadanne. Med sin spredte Bebyggelse og sine brede og vel vedligeholdte Gader og Veie er Staden for længe siden bleven et af de Steder, hvor Hjulspporten drives stærkest, og da Koloniens nye Guvernør med Familie ivrigt dyrker denne Sport, er den nu senest blevet en ren Modesag. Hertil kommer, at i det Indre af Australien er Jordsmonnet saa fladt, haardt, tørt og blottet for Vegetation, ialfald i visse Maaneder af Aaret, at Velocipeden har fundet en udbredt praktisk Anvendelse blandt Guldsøgere. Til dette Øiemed benyttes dog mest Velocipeder af særskilt stærk Konstruktion. Prisbillighed spiller for denne Vare en underordnet Rolle, naar kun Kvaliteten er af første Rang.

Spiritus og Brændevin turde maaske kunne sælges hertil. Da her nu produceres Druebrændevin, som kan konkurrere med det franske, skulde man anse det muligt, at Export heraf til de forenede Riger snart kunde komme istand, og om da Potetesspiritus importeres hertil derifra, skulde man antage, at det vilde vise sig fordelagtigt, at til denne Handel anvende Staalfade, som sendtes hid med Spiritus og gik tilbage med Druebrændevin, hvorved Svinding og Spild vilde undgaaes, og derigjennem Fadenes større Kostende snart være indsparet.

Ingen Varer vides i 1895 at være exporteret herifra til de forenede Riger, dog skal der have været truffet Foranstaltning til Hvedeskibning til Norge, hvilket dog ikke blev til noget paa Grund af den mislykkede Høst. Hveden herifra konkurrerer jo ellers paa Europas Markeder, saa man indser ingen Grund til, at den ei skulde kunne gjøre det i de forenede Riger, som desuden bør være fordelagtigt stillede med Hensyn til Fragten, særlig for mindre Partier, idet mange af vore Skibe, som tage Last herifra til England, gjerne vilde indtage et til Ballast tilstrækkeligt Parti til Norge for samme Pris som til England. Hveden herifra siges at give et finere Mel end nogen anden.

At det turde være hensigtsmæssigt at købe Uld herifra er paapeget i en tidligere Rapport. Ogsaa Talg, Læder, Acaciabark, Vin, Druebrændevin, tørret Frugt og visse Sorter haardt Træ burde med Fordel kunne sælges herifra til de forenede Riger, og tror man fremdeles, at det væsentlig kun er et Fragtspørgsmaal, om dette for flere af de nævnte Varers Vedkommende er muligt.

En direkte Linje vilde have end større Betydning for Export af norske og svenske Varer hertil. Man hører ofte indvendt, at en direkte Linje er overflødig, dels fordi man allerede har regulære Klipperskibe fra London og Hamburg, hvis Fragtsatser er særdeles billige, og dels fordi man jo har Anledning at sende smaa Partier Stykgods med Trælastskibe hjemmefra. Hertil maa imidlertid bemærkes, at ihvorvel Fragten fra London og Hamburg nominelt er billig indtil det urimelige, saa er Omkostningerne ved Omladningen i hine Havne alt andet end billige og vist ofte højere end selve Fragten; og hvad angaar Anledningen at sende Varer hjemmefra med Trælastskibe, saa har den hidindtil været meget liden. Thi som det nu er tages i Certepartierne intet Forbehold om Ret til at medsende Stykgods, og ingen vil nævne noget herom, da enhver antager, at en udtrykkelig betinget Ret hertil maatte kjøbes for dyrt, idet den vilde influere paa selve Trælastfragten. Dette vilde ogsaa være Tilfældet i Begyndelsen, eller saalænge som Stykgodspartierne kun var ganske smaa, hvorfor Sagen ikke lader sig sætte igang, uden at enten Staten giver Subvention — der dog ikke behøver at være stor — til en Seilskibslinje paa Vilkaar af, at en vis Tonnage reserveres for Stykgods ombord i Skibe med nogenlunde bestemt Afseilingstid, eller at en for Landets Export arbejdende Forening med en Smule Pengeopoffrelse træffer et lignende Arrangement. Efter Forløbet af et Aar eller to vilde det antagelig kunne gaa uden noget Slags Tilskud.

Told. Endelig synes Kolonien Victorias Befolkning at vaagne til Erkjendelse af, hvor skadeligt den i senere Aar befulgte Toldpolitik har virket, og foregik de fleste Valg til sidste Parliament paa et „fair trade“ Program. Toldbeskyttelsessystemet i denne Koloni er af forholdsvis ny Datum; man kan

næsten sige, at det først indførtes i 1889. Lige til hint Aar nøiede man sig nemlig med en Told, der gjennemsnitlig ei gik over 25 pCt. af Værdien, men senerehen er Toldsatserne jevnt og hurtigt blevne forøgede, indtil de naaede henimod Grændsen af en 50 pCt. Værditold. Efter maanedslange Debatter fik man i sidste Parliamentssession en ny Tarif med gennemgaaende 10 à 15 pCt. lavere Toldsatser, men denne Nedsættelse, der traadte i Kraft den 1 Januar sidstleden, vil hverken tilfredsstille Landet eller vise sig tilstrækkelig, særlig da Nabokolonien New South Wales fra samme Tidspunkt næsten helt vil være et Frihandelsland. Næst New South Wales er Western Australia blandt de australiske Kolonier den, som mest nærmer sig til Frihandelssystemet; dets fleste Toldsatser er 5, 10 eller 15 pCt. af Værdien og væsentlig kun paalagte for at skaffe Statskassen Indtægt.

Som det fremgaar af tidligere indsendt speciel Rapport, vil den nye Tarif, som er vedtaget i Victoria, ikke medføre synderlig Lettelse for de Varers Vedkommende, der exporteres fra de forenede Riger. Tolden paa almindelig Trælast er bibeholdt uforandret, undtagen forsaavidt at Oregonlast har faaet nogen Nedsættelse for de mindre Dimensioner og er bleven toldfri, naar den indføres i Dimensioner af 12×6 Tommer eller derover.

Der svares nu Told som følger: af Snedkerivarer 25 pCt. af Værdien (mod tidligere 35 pCt.), Agerdyrkningsredskaber 15 pCt. (før 25 pCt.), Spiritus 12 sh. per Gallon af „proof“ Styrke (før 15 sh.), Svovlsyre 1 sh. per cwt. (før 5 sh., modsvarende ca. 120 pCt. af Værdien), Uldtøier 30 pCt. af Værdien, (før 40 pCt.), Maskinremme 35 pCt. (før 45 pCt.), Lys 1 d per lb. (før 2 d). Uforandret bibeholdtes den temmelig høie Told paa Pakpapir, Fisk, Lager Øl, Cement, Hestekosøm og de fleste Sorter Glasvarer.

Fra den 31 December 1895 bortfaldt den hidtil ved Siden af den almindelige Told opkrævede „Primage Tax“, som udgjorde 1 pCt. af Værdien af samtlige Varer, toldfri saavel som toldbare. Denne Forandring hilsendes med almindelig Tilfredshed.

Retsvæsen. Endel Sager angaaende Brug af falske Varemærker afgjordes med exemplarisk Strenghed, og er nu fastslaaet, at intet Mærke vil blive tilladt, som paa nogen Maade kan vildlede Kjøberen med Hensyn til, hvor Varen er produceret.

Et i nogen Tid omtvistet Spørgsmaal, hvorvidt den almindelige Indkomstskat skulde svares ogsaa af falden Arv, afgjordes i høieste Instants benægtende.

I Marts Maaned meddeltes Sanktion paa „The Australian Customs Treaties Bill“, der giver Kolonierne Ret til at afslutte Handelstraktater med fremmede Lande.

Arbeidet for at istandbringe en fælles Konstitution for de australiske Kolonier fortsættes stadig og giver Anledning til en Mængde Nedsættelser af Kommiteer, Rapporter og Betænkninger, men turde man endnu være langt fra noget praktisk Resultat, navnlig paa Grund af den stærke Jalusi, som yttres sig, saasnaart Toldspørgsmaalet kommer paa Bane.

Med Hensyn til Udsigterne for Emigranter kan man kun gentage, hvad der er sagt i de nærmest foregaaende Aarsrapporter, nemlig at Mekanikere, Haandarbeidere og almindelige Dagarbeidere uden bestemt Yrke gjennemsnitlig

ikke vilde vinde synderlig meget, om overhovedet noget, ved Udvandring hertil; den høiere Dagløn opveies nemlig ved, at Arbeidet er mindre stadigt og Livs-omkostningerne større, samt ved at Adgangen til hvilketsomhelst Arbeide for Folk af fremrykket Alder hersteds er vanskeligere end i Hjemlandet. Kontorfolk og Kunstnere har i Regelen langt bedre Udsigter hvorsomhelst i Europa end her. For Teknikere er her et stort Virkefelt, dersom de har Evner og Midler til at sætte noget igang for egen Regning, ellers ikke. Landmænd med Kapital, hvilken dog kun behøver at være ganske liden, har derimod i de australiske Kolonier udmærkede Udsigter, idet her er Overflod af god Jord at faa til billig Pris og paa lang Afbetaling. Derimod er det en Umulighed at faa Laan paa Jord uden til overdrevent høie Renter. Smaa Farmere betaler ofte 10 pCt. eller mere for et første Prioritets Laan paa en Landeiendom, og et anden Prioritets Laan er godtsom uerholdeligt. For Kapitalanbringelse frembyder disse Kolonier i Almindelighed et udmærket Feldt, og man skulde antage, at Kolonierne Victoria og Tasmania gjør dette i særlig Grad just nu, da alle Priser synes reducerede til et saadant Minimum, at betydeligt Tilbageslag snart bør kunne ventes. Det modsatte turde snarere være Tilfældet i Western Australia, hvor der for Tiden synes at herske Overspekulation, og hvor antagelig mange Foretagender er satte i Gang med utilstrækkelig eller knap Kapital i blind Tillid til Befolkningens hurtige Tilvæxt og nærførestaaende Aabning af nye Rigdomskilder. Arbeidspriserne derover er for Nærværende omtrent en halv Gang høiere end i Victoria, eksempelvis for Veiarbeidere ca. 8 sh. per Dag (mod 5 à 6 sh. her), Smede, Murere, Vognmagere og Tømmermænd 9 à 11 sh. (mod 6 à 8 sh. her), Arbeidere paa Sagbrug 6 à 8 sh., men der er ogsaa betydeligt dyrere at leve; saaledes koster en god Bolig for en Arbeiderfamilie — et „weatherboard“ Hus paa tre Værelser og Kjøkken — for Tiden i Perth eller Albany mindst 15 sh. per Uge, eller lige meget som for nogle faa Aar siden betaltes i Melbourne, medens et lignende nu hersteds faaes for 5 à 6 sh.

Diverse Oplysninger. Nedenstaaende Tabel angiver Antallet af Af- og Paamønstringer samt Rømninger ved Hovedstationen:

	Norske Fartøier		
	Paamønstrede.	Afmønstrede.	Rømte.
Norske Sømænd	23	23	1
Svenske —	4	5	1
Fremmede —	5	5	0
	32	33	2

Ved Vicekonsulsstationerne fandt ingen anden Forandring med Mandskaber Sted, end at i Fremantle paa norske Skibe afmønstreredes 2 og paamønstreredes 4.

Hyrerne holdt sig lave, idet paa britiske Skibe i Langfart betaltes £ 3 à £ 4 for fuldbefarne Matroser, medens norske Skibe i Almindelighed uden Vanskelighed kunde erholde dem til £ 2. 10. 0. Paa Dampskibe i Kystfart betaltes £ 5. 0. 0 for Matroser og £ 7. 0. 0 for Fyrbødere, hvilket efter herværende Forhold maa kaldes meget lavt. Ingen Letmatroser eller Jungmænd bruges paa Kystdampskibene.

Befolkningsstatistiken tyder paa, at Tiderne har været daarlige. Ved Begyndelsen af Aaret angives Kolonien Victoria at have havt 1 179 103

Indvaanere og ved dets Udgang 1 181 769, altsaa en Tilvækst af kun 2 666, hvilket er langt under noget af de foregaaende Aars, og er herved at mærke, at Antallet af Kvinder tiltog med 4 750, medens Mændenes Antal aftog med 2 084. Antallet af Fødsler var 539 færre, og af Dødsfald 201 flere, end i det foregaaende Aar. Medens Koloniens Befolkning op til 1892 havde en rask Tilvækst formedelst Indvandring, begyndte fra nævnte Aar Udvandringen at blive større end Indvandringen, og DifferentSEN var i 1892 12 285, i 1893 13 411, i 1894 13 731 og i 1895 15 422. Ved Overskud af Udvandring over Indvandring har denne Koloni altsaa i fire Aar tabt 54 849 Indbyggere, hvoraf uden Tvivl den aller største Del falder paa Hovedstaden. Mere end Halvparten af disse er udvandrede til Western Australia, men et betydeligt Antal er ogsaa gaaet til England, nemlig i Løbet af de sidste tre Aar 3 853.

Tasmanias Befolkning regnes ved Begyndelsen af 1895 at have været 157 456, og Western Australias per 30 Juni 1895 89 550.

Sundhedstilstanden har i alle tre Kolonier gjennem det hele Aar været særdeles god.

Fra den 1 Juli 1894 til den 30 Juni 1895 døde i Victoria 10 norsk-fødte og 17 svenskfødte Individuer; af disse døde 12 i Hospital eller andre Velgjørenhedsindretninger, og 6 omkom ved Ulykkeshændelser.

Af 32 norske og svenske Undersaatter, som Konsulatet ifølge Anmodning fra hjemmевærende Slægt og Venner i Aarets Løb lod efterlyse, lykkedes det at finde 13.

Gjennem Konsulatet hjemsendtes ved Sømandsanvisninger til Norge £ 7, til Sverige £ 1. 2. 3.

Til Søfolk ombord i norske og svenske Skibe samt til i Kolonien bosatte Landsmænd ankom der under Konsulatets Adresse henimod 4 000 Breve. De ufrankerede Breves Antal aftager stadig og udgjorde i 1895 kun ca. 120.

Som Præst for den skandinaviske Menighed fungerer for Nærværende en ikke ordineret Mand, der tjener sit Livsophold ved Arbejde i en Fabrik, hvilket Forhold har været en betydelig økonomisk Lettelse for de mestendels ganske ubemidlede Menighedslemmer. Der samles fremdeles til et Fond for Bygning af egen skandinavisk Kirke, men Indsamlingen gaar langsomt og har endnu ei naaet til stort over £ 500. Et i Forbindelse med Kirken staaende frit Læseværelse og Fæstekontor virker til adskillig Gavn.

I Aarets Løb har ingen norske eller svenske Undersaatter ladet sig indskrive i Konsulatets Matrikel; heller ikke har nogen benyttet sig af den Adgang, som Hjemlandenes Love aabner, til ved en paa Konsulatet afgiven Erklæring at faa sin norske eller svenske Medborgerret bibeholdt. Derimod er en Mængde nye Navne indførte i en særskilt Adressebog eller Fortegnelse over alle de herboende norske og svenske Individuer, med hvilke man kommer i Berøring, eller om hvilke man erholder Oplysning, og optager denne Bog, der indeholder omtrent de samme Rubrikker som Matriklen, nu 1 130 Nummere.

Konsulatkontoret er fra den 14 dennes overflyttet til Lombard Buildings, Queen Street No. 17, og holdes som hidtil aabent alle Søgnedage fra Kl. 10 til 4 $\frac{1}{2}$, om Lørdagene dog kun fra Kl. 10 til 2. Som Telegramadresse har Konsulatet ladet registrere Ordet „Scandinav“.

H. Gundersen.

Sydney (New South Wales).

Skibsfarten 1896.

Norske Partøier.	Med Ladning.		I Ballast.		Summa				Brutto- fragter. £
	Ant.	Ton.	Ant.	Ton.	Ant.	Ton.	Deraf Dampskibe.		
							Ant.	Ton.	
I. Ankomne:									
Fra Norge til Hovedsta- tionen	1	869	-	-	1	869	-	-	900
” andre Lande til Ho- vedstationen	3	3 720	14	16 588	17	20 308	-	-	1 600
” andre Lande til Vice- konsulsstationerne .	2	1 363	12	14 476	14	15 839	-	-	351
Ialt	6	5 952	26	31 064	32	37 016	3	5 520	2 851
II. Afgaaede:									
Til Norge fra Hovedsta- tionen	1	718	-	-	1	718	-	-	626
” Sverige fra Hoved- stationen.	1	1 135	-	-	1	1 135	-	-	2 300
” andre Lande fra Ho- vedstationen	13	13 980	3	2 829	16	16 809	-	-	21 576
” andre Lande fra Vice- konsulsstationerne .	13	14 506	-	-	13	14 506	-	-	14 832
Ialt	28	30 339	3	2 829	31	33 168	2	3 520	39 334

Af svenske Skibe ankom 32 dr. 37 016 Ton.

Erlagte Konsulatafgifter ved Hovedst. £ 58—0—10, ved Vicekonsulst. £ 49—4—1, heraf tilfaldt Konsulskassen £ 24—12—1. Ialt tilfaldt Konsulskassen £ 82—12—1. Expeditionsafgifter: Norske £ 21—3—6, svenske £ 132—10—6.

Aarsberetning dateret 14 Marts 1896.

I 1895 indtraf ikke Fallitter af Banker eller alvorlige Streiker. Tørken forarsagede stor Dødelighed blandt Faar og Kvæg, ligesom ogsaa Jordbruget led deraf. Erstatning opnaaedes dog delvis ved de høiere Priser paa Landmandsprodukter. Værdien af Bankers og ledende Selskabers Aktier tiltog i Aarets første Maaneder, ligesom Værdierne holdt sig. Derimod er Eiendommenes Værdi sunket saa lavt, at det neppe er tænkeligt, at de vil kunne naa sine tidligere Priser. Pengemarkedet var dog hele Aaret meget stadigt med en Tendents til Lettelse i de sidste 6 Maaneder, skjøndt nogen virkelig Forandring ikke er skeet med Bankrenten for Deposita, der har været uforandret siden den reduceredes den 10 August 1894 med $\frac{1}{2}$ pCt. til $3\frac{1}{2}$ pCt. for 12 og 2 pCt. for 6 Maaneder. Aaret sluttede med en Diskonto af $6-6\frac{1}{2}$ pCt. for 3 Maaneders Tratta og 7 pCt. for 4 Maaneder.

Den i 1894 raadende Tanke, at de saa uhyre lavt trykkede Priser havde naaet et Lavmaal, maa siges at være bekræftet i 1895, idet der i den sidste Del deraf indtraf Forbedringer ved en langsom, men stadig Tilvæxt. Blandt de Varer, der var mest paavirket heraf indtager Hvede og Uld første Plads. I den senere Tid har ogsaa Sukker, Kerosin og Kemikalier været paavirket deraf. Affærsforholdene vilde dog have vist et bedre Resultat, hvis ikke Aarets ustadige Toldforhold havde virket derpaa, idet man afholdt sig fra Indkjøb i den Tro, at Toldtarifen skulde forandres 1 Juli, medens den nye Toldtarif først traadte i Kraft 1 Januar 1896.

I de sidste Aar har Regjeringen gjort Forbedringer ved nogle af Koloniens fornemste Havne, nemlig Indløbet til Clarence River, „Shoal Bay“, som vil blive en ypperlig Havn paa denne Kyst, samt ved Munden af Maclay River, Trial Bay, hvis Strafanstalt forsyner Arbeidet dersteds med Mandskab. Newcastle Havn, Port Hunter er ogsaa undergaaet storartede Forbedringer, ligesaa Sydneys Havn, Port Jackson, hvis naturlige Bekvemmeligheder for Skibning neppe har sin Lige, idet Stranden omkring Havnen er saa brat, at de største Skibe kan gaa op til Bryggerne. Omkring „Sydney Cove“ har Regjeringen Anlægspladse for Skibe indtil 7 000 Reg. Ton, og Middeldybden af denne Bugt af Port Jackson er ikke under 30 Fod, hvorhos Kaierne deromkring har en tilgængelig Længde af 5 600 Fod. Andre ypperlige Kaier findes, som Pymont, Darling Harbour, Cowper Wharf, der for den største Del tilhører Regjeringen, og alle er forsynet med de bedste Dampkraner for alle andre Behov for Lastning og Losning af de største Skibe. Den hele Udstrækning af Kaibygninger, der eies af Regjeringen og private Selskaber opgaar næsten til 7 engl. Mil, og Regjeringen havde i 1895 en Indtægt deraf af £ 48 598. Med Dokker og saakaldte Slips er saavel Sydney som Newcastle vel forsynet. Sydneys fornemste saadanne er følgende:

Navn.	Hvor beliggende.	Længde af Kjølen.	Bredde.	Dybgaende.	Løftekraft.
		Fod.	Fod.	Fod. Tom.	Tons.
Landdokter.					
Fitzroy (Regjeringens) .	Cookatoo Island	450	59	21—6	—
Sutherland —	Do.	600	84	32—0	—
Morts (Privat)	Balmain	410	66	20—6	—
Flydende Dokter.					
Goodalls (Privat) . . .	Johnstons Bay	96	28	7—3	200
Roundtrees —	Waterwiew	160	42	12—0	474
Atlas Comp. —	Woolwich	242	59	14—0	1 200
Victoria Jubilee (Privat)	Johnstons Bay	317	55	15—0	1 500
Drake —	White Bay	150	60	7—6	500
Patent Slips.					
Morts No. 1 (Privat) .	Balmain	270	30	—	2 000
Morts No. 2 — . . .	Do.	200	25	—	1 000
Morts No. 3 — . . .	Do.	—	—	—	40

Lodsafgifter. I hver Havn i New South Wales, hvor der er en Lodsstation, erlægges en Lodsafgift af 4 d pr. Ton baade ved Ind- og Udgaaende, men hvis et Skib søger Nødhavn, erlægges kun en Del deraf, dog ikke mindre end £ 2, 10 sh. for Sydney og Newcastle samt £ 1, 5 sh. for de øvrige Havne.

Tonnageafgiften. Skibe, der har fuld Last og lossere den ved offentlige eller tilladte private Kaier, er fri for at betale Tonnageafgift i følgende Antal Dage, Søn- og Helligdage undtagne:

Skibe paa ikke over 200 Tons	2 Dage,
— " " " 300	6 "
— " " " 400	8 "

og for hver 100 Tons derover eller Dele deraf 1 Dag.

Ved Udløbet af den tilladte Tid en Afgift af 1 farthing pr. Reg. Ton pr. Dag for hvert Skib. Delvis lastede Skibe, der lossere sin Ladning ved nogen af de offentlige eller private Kaier, fritages i en Tid beregnet proportionelt til den indtagne Ladning, og efter Udløbet af de proportionelt beregnede Liggedage erlægges en Afgift af $\frac{1}{2}$ penny Reg. Ton pr. Dag og efter 25 Dages Forløb halv Afgift. Skibe som anløber herværende Havne og benytter en af Havnepladsene for at laste, betales $\frac{1}{2}$ penny pr. Reg. Ton pr. Dag fra den Dag Pladsen optages, og efter 25 Dage halv Afgift.

Følgende Tabeluddrag viser visse Kaiafgifter af importerede Varer, for hvilke halv Afgift erlægges ved Export deraf:

Agerbrugsmaskiner og Jordbrugsredskaber pr. Ton à 40 Cub.fod	1 sh. 8 d
Ambolter pr. cwt.	1 -
Vognaxler - Ton	1 - 8 -
Ballast - "	6 -
Bøger - Pakke	4 -
Skotøi - Kasse	3 -
Flasker - Kolly	4 -
Spand - Dusin	4 -
Kabler (Jern) pr. Ton	1 - 8 -
Stearinlys pr. Kasse paa 28 lbs.	1 -
Tomme Tønder pr. Stykke	2 -
Cement pr. Kasse	4 -
Stole pakket i særskilte Dele pr. Kolly	4 -
Døre pr. Stykke	1 -
Chemikalier pr. Kolly	6 -
Do. - Tønde	2 -
Porcelænsvarer pr. Kasse	1 - 8 -
Do. - Tønde	1 - 0 -
Do. - mindre Kolly	6 -
Skydevaaben - Kasse	9 -
Fisk (Hummer, Lax, Sardinier, Østers, Sild og andre preservede i Blikkasser) pr. Kasse	2 -
Fisk (tørret)	3 -
Møbler pr. Ton 40 Kubikfod	1 - 8 -
Jernvarer (forarbejdede) pr. Kasse	2 -
Do. - Tønde	3 -

Jernvarer (forarbejdede) pr. Baller eller Bundter	4 d
Do. - Kasse	6 -
Do. - „Crate“	1 sh. 0 -
Jern, i Stænger, Takker, Bundter etc. pr. Ton.	1 - 8 -
Spirituosa, Vine etc. pr. quarter casks	3 -
Do. - hogshead	6 -
Do. - Puncheon	9 -
Do. - Pipe or butt	1 - 0 -
Do. - bottles, quarts	1 - 0 -
Spiger, Hesteskosøm - cwt.	1 -
Fisketran pr. 100 Gallons	1 - 0 -
Papir pr. Kolly	9 -
Spader pr. Dusin	2 -
Do. - Kasse	1 - 0 -
Staal - Ton	1 - 8 -
Fyrstikker pr. Kolly	2 -
Tjære pr. Tønde	3 -
Wire Netting pr. Rulle	2 -
Vognhjul pr. Stykke	2 -
Pelsvarer - Kolly	9 -
Parfumer - —	6 -
Symaskiner pr. —	4 -

Middelfragt for Uld var i 1895 ca. 13/32 d pr. lbs. med Seilskibe og 15/32 d pr. Dampskib. Talg 32 sh. 6 d indtil 37 sh. 6 d med Seilskib pr. Ton og 40—50 sh. pr. Ton med Dampskib. Preserveret Kjød 17 sh. 6 d pr. Ton (40 Kubikfod) pr. Seil, 25—30 sh. pr. Damp.

I 1894 var hele Importen £ 15 801 941.

Newcastle. (Vicekonsulens Beretning). Produktionen af Kul var i Aaret 2 520 961 Tons og Priserne fra 5 sh. 9 d til 8 sh. pr. Ton. Af Cokes produceredes 8 947 Tons til Værdi £ 11 184.

The English & Australian Copper Co. producerede 304 Tons Kobber til Værdi £ 13 680.

Koloniens øvrige Industrier led betydeligt af den i 9 Maaneder af Aaret herskende Tørke. Nedgangen i Produktionen af Uld beregnes til 25 pCt.

Frosset Kjød. Der slagtedes 256 733 Faar og 5 518 stort Kvæg, hvoraf blev frosset 6 326 249 lbs. Faarekjød, 2 843 235 lbs. Oxekjød, 201 Kasser Nyrer og 120 Pakker Oxehaler, der sendtes til London tilligemed 10 119 Kasser preserveret Kjød. Hele Værdien af Exporten var £ 67 631. Endvidere udvandt man 1 207 Tons Talg, foruden Skind og Felder.

Smør. The Rosebud Creamery and Refrigerating Works producerede 1 110 228 lbs. Smør til Værdi £ 49 000, hvoraf lbs. 450 000 udførtes til England, Java, Indien, Mauritius, Suez og Sydafrika.

Af levende Kvæg sendtes 150 Stkr. til England, til Ny Caledonien 1 886 Stkr. stort Kvæg og 1 350 Faar, og til Fiji og Vestaustralien 140 Stkr. Til Indien sendtes 551 Heste væsentlig som Remonter.

Af Hardwood Trælast skibedes især til New Zealand 162 644 superficial Fod til Værdi £ 1 045.

Havnen. Betydelige Uddybninger har fundet Sted i 1895. Paa Havnens Nordside ved Stockton er opført en Breakwater i en Længde af 700 Fod. En Jeté af 50 Fods Længde og 4 Fortøiningsbøier er opført i det sidste Aar.

Der bygges en Jernbane fra Nanabri til Maree, 70 Miles lang.

I Januar og Februar var der meget Regn, men i Resten af Aaret faldt saagodtsom intet.

Paa Grund af Uaaret var der i den senere Del af Aaret liden Efter-spørgsel efter Tonnage. I September var der god Efterspørgsel for Havne i California og Honolulu. Der ankom 930 Skibe dr. 1 048 400 Tons.

C. A. Falstedt.

Monrovia (Libiria).

Aarsberetning dateret 28 Marts 1896.

Der ankom et norsk Seilskib dr. 161 Ton fra Norge med Trælast. Bruttofragt £ 200.

Til fremmed Havn afgik et norsk Seilskib dr. 132 Ton i Ballast.

Intet svensk Skib ankom.

Erlagte Konsulatafgifter Kr. 61.45.

Handelen laa i Aaret meget nede. Udførselen var ringe, ligesaa Priserne paa de europæiske Markeder. Direkte indførtes fra Fredrikshald en Ladning Gulvbord. Det er at befrygte, at Markedet her for direkte Indførsel af Trælast snart vil ophøre. Tilførselen af indenlandsk Trælast er i de sidste 4 Maaneder tiltaget saa meget, at indførte Bord vanskelig kan sælges; derhos har betydelig Import i den senere Tid fundet Sted fra Øerne Tenerifa og Las Palmas af saakaldt amerikansk Pitch pine, der har en meget bitter Smag og derfor ikke fortæres af de hvide Bier, et Insekt, som er meget ødelæggende for al Slags Træ med Undtagelse af „black gum“ og Pitchpine.

Det eneste norske Handelshus inden Republiken vil ophøre med sin Forretning.

Skibsfart. Kun et norsk Skib kom direkte fra Norge, og et afgik i Ballast, da Returfragt ikke kunde erholdes.

Efter hvad der er meddelt mig, har ingen Forandringer fundet Sted i Toldtarifen, ligesom den af Præsidenten i hans Budskab til Kammeret henvendte Opfordring om at give mere liberale Love mod Fremmede ikke har mødt Bifald.

I Januar gjorde et engelsk Syndikat under Navn af Robinson & Co., en Henvendelse om at erholde Koncession for Grubedrift, hvilken blev stærkt bejæmpet af nogle fremragende Personer samt Agenter for det amerikanske Kolonisationsselskab; det vil blive forelagt i næste Session.

Firmaet A. Woerman af Hamburg har sat igang en liden Dampbaad paa St. Pauls Floden mellem Byen Monrovia og Vandfaldene, en Afstand af ca. 30 engelske Mil til Befordring af Passagerer og Slæbning af Lastebaade. Skjøndt Baaden kun kan føre 12 Passagerer og slæbe 2 Baade, er den dog til stor Nytte for Planterne, og man haaber paa yderligere Fremskridt i denne Retning. At sætte i Gang et lidet Dampskib langs Liberias Kyst med en Lasteevne af ca. 150 Tons og Plads for 20—30 Passagerer vilde være et lønnende Foretagende for en foretagsom Person.

Den uheldige Forretningsgang i det Hele og Handelens trykkede Stilling skyldes 1) de indskrænkende Love mod Udlændinger, der er udelukket fra Kystfart og fra at oprette Underkontorer oppe ved Floderne i Afstand fra Søhavnene; 2) fuldstændig Mangel paa Kapital hos Liberias Handlende og Borgere, og 3) stadig Krig mellem de indre og Kyststammerne, som Regjeringen ikke kan undertvinge.

M. A. Aenmey.

Rangoon (Birma).

Aarsberetning dateret 11 April 1896.

Fra fremmede Lande ankom til Hovedstationen med Ladning 1 norsk Skib dr. 1 380 Ton og i Ballast 13 dr. 13 080 Ton og til Vicekonsulaterne i Ballast 14 dr. 16 044 Ton. Til fremmede Lande afgik med Ladning fra Hovedst. 15 norske Skibe dr. 14 915 Ton og fra Vicekonsulaterne 16 dr. 17 368 Ton.

Af svenske Skibe ankom 2 dr. 1 683 Ton.

Erlagte Konsulatafgifter. Af norske Skibe ved Hovedst. £ 52—4—2, ved Vicekonsulsst. £ 61—15—8. Af svenske Skibe ved Hovedst. £ 5—11—1, ved Vicekonsulsst. £ 3—4—3.

En af de vigtigste politiske Begivenheder i Aaret var Oprettelsen af en liden britisk Garnison i Hovedstaden for en trans-Mekong Shan Stat, Mongsin, der før undertiden havde betalt Skat til Kongen af Burma, undertiden til Keiseren af China, og undertiden til Kongen af Siam. Denne Stat er siden overgivet Frankrige under et almindeligt Opgjør af det siamesiske Spørgsmaal mellem England og Frankrige. I Aaret 1894—95 var Shan Staterne i det Hele fri for Uroligheder og Handelen tiltog. Antallet af Tropper i hele Birma var 14 000 ligesom i 1893—94.

Statsindtægterne i nedre Burma var Rupees 3, 43, 19, 337 og i øvre Burma Rs. 1, 13, 96, 475.

Nedgangen i Handelen vedblev næsten indtil Aarets Slutning, da den viste lidt Fremgang. Indførselen fra hele Burma var i 1894—95 Rupees 34 693 513 og Udførselen Rupees 98 175 857, uberegnet Guld og Sølv, Kystfart, og Import og Export for Statens Regning.

Der var ingen direkte Handel med Norge, og af indirekte Import kun Fyrstikker og Øl.

Exporten af Teaktræ viser stor Fremgang og udgjorde 1894—95 53 771 Kubiktons.

Det til Dyrkning af Ris benyttede Areal var i 1894—95 5 545 091 Acres og Exporten 1 144 992 Tons.

Af Petroleum produceredes 10 920 951 Gallons, af Kul 12 111 Tons, Tin 1 960 Cwt. Af Guld fandtes ringe Mængder i Wuntho Distriktet. Rubin-gruberne i Mogok har ikke vist sig meget produktive.

George Gordon.

Indhold: **Havana** S. 239. — **Madrid** S. 235. — **Melbourne** S. 245. — **Monrovia (Libiria)** S. 274. — **Rangoon (Birma)** S. 275. — **San Francisco** S. 230. — **Sydney (New South Wales)** S. 270. — **Israpporter:** Belgien S. 226. — Frankrige S. 227. — Nederlandene S. 226. — Storbritannien S. 225. — Tyskland S. 221.

[illegible]

Erlagte Konsulatafgifter af norske Skibe ved Hovedst. frcs. 5 190.20, ved Vicekonsulaterne frcs. 15 329.30, hvoraf tilfaldt Konsulskassen frcs. 8 203.65. Af svenske Skibe ved Hovedst. frcs. 2 254.20, ved Vicekons. frcs. 10 694.60, hvoraf tilfaldt Konsulskassen frcs. 6 019.15.

Expeditionsafgifter i Havre norske frcs. 694, svenske frcs. 96, fælles frcs. 2.25. I Bordeaux norske frcs. 121.85, svenske frcs. 71.60, fælles frcs. 17.60.

Aarsberetning dateret 18 April 1896.

Desværre udviser saavel den norske som svenske Skibsfart paa Distriktet under Aaret 1895 en afgjort Tilbagegang, hvilket nærmere fremgaar af nedenstaaende Oversigt, som omfatter den Tid, under hvilken Distriktet har havt sit nuværende Omfang.

		I Middeltal pr. Aar under Perioderne		
		1895.	1890—1894.	1885—1889.
Norske Fartøier . .	Tons	254 134,	384 589,	361 682,
Svenske — . . .	-	157 765,	199 827,	185 650,
Tilsammen Tons		411 899,	584 416,	547 332.

Heraf var:

Seilskibe:

Norske	Tons	104 821,	163 909,	245 981,
Svenske	-	11 616,	25 585,	41 329,
Tilsammen, Tons		116 437,	189 494,	287 310.

samt Dampskibe:

Norske	Tons	149 313,	220 680,	115 701,
Svenske	-	146 149,	174 241,	144 321,
Tilsammen, Tons		295 462,	394 921,	260 022.

Som disse Cifre angiver, har imidlertid Formindskelsen egentlig rammet Seilflaaden, som nemlig under de anførte Perioder uafbrudt og i ganske betydelig Grad har aftaget for begge Lande, medens derimod Dampskibstonnagen under saavel norsk som svensk Flag visselig er gaaet ned under sidstleden Aar i Sammenligning med den nærmest foregaaende Femaarsperiode, men paa den anden Side dog er forøget, om Jevnførelse anstilles med Middeltallet for Perioden 1885—1889.

I foregaaende Aarsberetninger er blevet fremholdt de Omstændigheder, som kan ansees at have foraarsaget, at vore Fartøier i saa betydelig Udstrækning er blevet fortrængte fra Fragtfarten paa Frankrige.

Nogen Forandring i berørte Hensende synes ikke at have indtruffet under det sidst forløbne Aar, hvorfor fremdeles som Aarsagen til det anførte beklagelige Forhold turde kunne paaberaabes: den ved Subventions- og Præmiesystemet i Frankrige fremkaldte Udvidelse af Landets regelmæssige Dampskibsforbindelser med visse transatlantiske Steder, den uhorste Forøgelse af andre Nationers, særlig Englands, Dampskibstonnage, de franske Jernbaneliniers Erobring af den større Del af Vintransporten fra Italien og Spanien samt sluttelig den haardere Konkurrence i den europæiske Kystfart paa Frankrige efterat paa den ene Side den franske Skibspremiering ogsaa er blevet udstrakt til denne Trade samt paa den anden Side Farten mellem Frankrige og Algier udelukkende er forbeholdt det franske Flag.

Om Hensyn tages til Beskaffenheden af de Hindringer, som saaledes har bevirket, at vor Skibsfart har aftaget paa Frankriges Havne, kan det ikke siges, at den nærmeste Fremtid stiller i Udsigt nogen videre Mulighed for os til at gjenvinde, hvad vi har tabt. Dog synes det, som om idetmindste en Slags Fart burde kunne, i større Grad end under den seneste Tid, komme vort Flag tilgode, nemlig Trælasttransporten fra Østersøhavnene, og det er at haabe, at de Anstrængelser i denne Retning, som er bleven bemærket fra visse af vore Rederiers Side, maatte møde ønskelig Fremgang.

Den omhandlede Nedgang i de forenede Rigers Søfart paa Distriktet har imidlertid ikke rammet alle Havne i lige høi Grad, saaledes som angivet af nedenstaaende Tabel, paa hvilken de vigtigste Havne er optagne:

Norske Fartøier		I Middeltal pr. Aar under Perioderne		
		1895.	1890—1894.	1885—1889.
Havre	Tons	67 384,	82 803,	77 362,
Bordeaux	-	16 264,	58 083,	52 214,
Calais	-	14 784,	25 010,	19 461,
Dieppe	-	18 249,	17 773,	29 441,
Dunkerque	-	16 595,	34 801,	32 547,
Honfleur	-	9 098,	10 221,	12 634,
Rouen	-	55 378,	85 151,	57 613.

Svenske Fartøier:

Havre	Tons	29 243,	37 973,	40 813,
Bordeaux	-	15 217,	24 373,	45 436,
Calais	-	4 391,	6 682,	4 483,
Dieppe	-	6 253,	7 786,	6 492,
Dunkerque	-	14 243,	10 996,	7 989,
Honfleur	-	8 102,	7 575,	9 162,
Rouen	-	55 202,	84 775,	57 715.

De Steder, paa hvilke efter disse Opgaver vor Søfart mest har gaaet tilbage, er Hovedstationen og i Særdeleshed Bordeaux. I Dunkerque har den norske Skibsfart ligeledes ganske betydeligt aftaget, men derimod har det svenske Flag der vundet en ret bemærkelsesværdig Øgning.

I Henseende til Arten af vor Skibsfart paa Distriktets forskellige Havne kan anføres, at denne under 1895 i det Hele er forblevet den samme som

under Aaret forud. Dog er paa Høsten og Vinteren vore Fartøier i et noget større Antal blevet befragtet for Vintransport, særlig til Rouen. Derimod synes de i næst foregaaende Aarsberetning omtalte Forsøg paa Istandbringelse af direkte Forbindelser mellem Steder i det Indre af Sverige og visse nordfranske Havne ikke at have opfordret til Efterligning, ligesom ei heller en Udvidelse af disse Forbindelser til selve den franske Hovedstad, saavidt bekjendt, for Alvor er blevet bragt paa Bane.

Hvorvidt et Foretagende af sidstberørte Art kunde være lønnende eller ikke, er forøvrigt et Spørgsmaal, som turde være vanskeligt at besvare. Efter den Erfaring, som er vundet af et fransk Rederi, der i nogle Aar har holdt to Dampbaade i Fart mellem spanske Havne og Paris, skulde man være tilbøjelig til at tro, at Omkostningerne var vel store for, at Farten kunde give den paaregnede Fortjeneste. De nævnte Dampbaade sluttede nemlig med at oplægges i herværende Havn og blev under sidstleden Aar solgt til et norsk Bolag, som i ethvert Fald ikke hidtil har fundet Anledning til at anbringe Dampbaadene i nogen lignende Trade.

Alligevel turde burde anmærkes, at engelske Rederier pleier at besørge Varetransport mellem England og Paris, og blandt disse skal ét have til Hensigt at opretholde regelmæssig Forbindelse mellem nævnte By og Manchester. Det er imidlertid ikke bekjendt, om disse Foretagender bære sig eller ikke.

I denne Sammenhæng turde kunne meddeles, at Planen om at omdanne Paris til en „Port de mer“ ved Seineflodens Kanalisering fra Rouen, endnu ikke synes at være opgiven, omendskjønt Forslaget herom i sin Tid mødte den mest bestemte Modstand. Fra mange Hold paastaaes ogsaa, at Iværksættelsen af Planen blot er et Tidsspørgsmaal, og at det blot gjælder at modvirke de Interesser, som vil lide ved, at Arbeidet kommer istand.

De regelmæssige Dampskibslinier mellem vore Lande og visse Havne i Distriktet er bibeholdte i samme Omfang som tidligere; dog er den norske Linie mellem Christiania og Havre (eventuelt med Anløb af Rouen) fremdeles mindre stadig og synes at arbeide under ugunstige Forhold paa Grund af den stærke Konkurrence, særlig fra den norske Linie paa Rouen. I den svenske Linie paa Stockholm er paatænkt den Forandring, at blot to Fartøier i Stedet for fire skal gaa i Fart paa Rouen, Havre og Antwerpen, medens igjen de to Dampbaade paa Bordeaux paa Hjemveien skal anløbe Havre og siden direkte begive sig til Stockholm.

Den Tilbagegang, som er bleven bemærket i vor Søfart paa Distriktet, lader sig ogsaa iagttage i vor Fart paa Frankrige i sin Helhed, hvilket sees af følgende Tal:

	1895 Tons.	1894. Tons.	1893. Tons.	1892. Tons.	I Middeltal for Aar under Perioden. 1887—1891. Tons.
Norske Fartøier .	360 548,	396 560,	510 654,	522 369,	643 890,
Svenske — .	196 967,	235 279,	222 143,	226 583,	255 184.
Tilsammen	557 515,	631 839,	732 797,	748 952,	899 074.

Under de ni Aar, som denne Oversigt omfatter, har altsaa saavel den norske som svenske Tonnage aftaget, om man undtager svenske Fartøier under 1894, og denne Formindskelse har ligeledes antaget Dimensioner, som ikke kan undgaa at virke nedslaaende.

For at fremholde den Rang, som vor Søfart indtager paa Frankrige i Sammenligning med andre Nationers, meddeles nedenstaaende Opgaver, der er hentede fra det franske Toldvæsens senest udkomne Tabeller og hvilke betegner Drægtigheden af de fra Udlandet til fransk Havn ankomne lastede Fartøier i 1894:

Norske Skibe Tons 388 732, svenske 178 040, danske 179 897, russiske 94 295, tyske 748 571, engelske 6 318 787, hollandske 426 265, spanske 423 623, østerrigske 231 212, italienske 299 301, græske 201 560, amerikanske Skibe Tons 14 732.

Ifølge disse Cifre befindes i forrige Aar det norske Flag, som endnu i Aaret 1893 indtog den tredie Plads i Rækken i Farten paa Frankrige eller blot var underlegen det engelske og tyske, at være kommet efter saavel det hollandske som det spanske d. v. s. nedsteget til femte Rang, medens det svenske Flag i 1894 sees at have været mindre talrigt forekommende i Frankrige end alle andre fremmede Nationers med Undtagelse af det russiske og det amerikanske. Det maa dog bemærkes, at den hollandske og den spanske Nation har vundet sin højere Plads ved at lade sine store Ocean-dampbaade anløbe franske Havne paa Vei til sine Kolonier eller til Nordamerika.

Det synes at fortjene særskilt Omtale, at den danske Søfart paa Frankrige, som hidtil har været underlegen den svenske, nu har vundet et, omend ubetydeligt, Forsprang for denne sidste. Dette Forhold turde nærmest bero paa den Foretagsomhed, som det store Bolag „Det Forenede Dampskibsselskab“ i Kjøbenhavn forstaar at udvikle trods de daarlige Tider. Bolaget har saaledes, foruden sin allerede oprettede Kystfart paa Frankrige, nylig aabnet en transatlantisk Linie med store moderne Dampbaade til New Orleans og Havanna, hvilke Skibe har begyndt at anløbe baade Havre og Bordeaux-Pauillac.

Desuden befragtes ogsaa aarlig et vist Antal mindre danske Seilfartøier for Transport fra Havre til Danmark af Klid, Mel, Oliekager o. l.

Den beklagelige Nedgang i vor Skibsfart paa Distriktet er ikke mindst mærkbar i den reducerede Fragtfortjeneste. Under Aar 1895 opgik nemlig Bruttofragterne for indkommende og udgaaende Fartøier til nedennævnte Beløb i Sammenligning med den aarlige Bruttoindkomst i Middeltal under den næstforegaaende Femaarsperiode:

		1895.	I Middeltal 1890—1894.
for norske Fartøier	fres.	6 027 980,	8 982 496,
- svenske —	-	2 822 950,	3 764 165,
Tilsammen fres.		8 850 930,	12 746 661.

Følgelig et Tab for norske Skibe af 49.01 pCt. samt 33.34 pCt. for de svenske i de under sidstleden Aar opseilede Fragtbeløb.

Et saadant Resultat er imidlertid ikke egnet til at vække Forundring, da Fragtsatserne fremdeles holdes paa samme lave Niveau som f. Ex. 26 à 27 sh. pr. Ton Farvetræ fra Vestindien, 9 frcs. 50 à 10 frcs. pr. Ton Is fra Christianiafjorden, 32 à 35 frcs. pr. Pet.b. Standard Trælast*) for den nedre Del af Den botniske Bugt samt 1 sh. 3 d pr. Quarter Havre fra Gøteborg, alt til Havn i Nordfrankrige. (Havre—Honfleur).

Under sidstleden Aar har dog ikke alene de forenede Rigers Søfart paa Frankrige aftaget, men dette har ogsaa været Tilfældet med Søfarten under alle fremmede Nationers Flag, medens derimod Frankriges egen Skibstonnage har øget noget, hvilket udvises af følgende Cifre, som angiver den sammenlagte Drægtighed af samtlige under de tre sidste Aar til Frankrige ankomne lastede Fartøier :

		1895.	1894.	1893.
Franske Fartøier,	Tons	3 997 366,	3 891 816,	3 958 155,
Fremmede —	-	9 198 915,	9 602 124,	9 247 087,
Tilsammen, Tons		13 196 281,	13 493 940,	13 205 242.

Den Forøgelse, som saaledes er kommet det franske Flag tilgode, findes imidlertid ikke at opveie Nedgangen i den udenlandske Skibstonnage, hvilket Forhold forklares dels af, at Formindskelse i det Hele har indtraadt i Frankriges Import under Aar 1895, dels ogsaa deraf, at denne Import nu i større Kvantitet end tidligere har taget Veien overland, som allerede er antydnet i Henseende til Vinindførselen.

I næstforegaaende Aarsberetning omtaltes en Del for franske Domstole afhængiggjorte Sørøtssager, i hvilke norske og svenske Skibsførere har optraadt som Parter. Af disse er to, som er reist mod den franske Stat og hvilke angik Havarier der var tilføjet, i det ene Tilfælde et norsk Seilskib i Fécamp og i det andet et svensk Dampskib paa Reden udenfor Havre, samtidigt blevet afgjorte af Præfekturraadet i Rouen, hvorved i den førstnævnte Sag Dommen afgjordes til Gunst for Fartøiet, medens derimod det svenske Rederis Erstatningskrav underkendtes. Begge Afgjørelser er dog blevet forelagt for „le Conseil d'Etat“ i Paris til fornyet Prøvelse.

Det kan i denne Forbindelse omtales, at man under Aaret har søgt at faa afskaffet en foregiven s. k. Pladsbrug i Havre, ifølge hvilken ved Losning af Farvetræladninger Fartøiet alene skulde have at bære alle Omkostninger med Ladningens Veining og Opstabling paa Kai, selv om ingen saadan Brug fandtes paaberaabet i Certepartiet; men dette i Stedet foreskrev, at Lasten skal føres fra Fartøiets Side paa Modtagerens Regning og Risiko. Herunder har man dog mødt ikke ubetydelige Vanskeligheder. Dels har nemlig Handelskammeret paa Stedet, til hvilket Spørgsmaalet først blev henskudt, erklæret, at dette ikke havde, det være sig at indføre eller afskaffe kommercielle Sædvaner, men blot kunde konstatere Tilværelsen af saadanne Usancer, naar de ubestrideligt forefandtes og havde vundet Hævd paa Pladsen. Paa den anden Side har Handelsdomstolen i Havre, som ogsaa har havt Anledning til at udtale sig i Ærindet,

*) I April og Mai antoges Trælastfragter fra Finland til Rouen af visse fremmede Nationers Dampskibe lige til 28 à 29 frcs. pr. Pet.b. Standard.

i Hovedsagen erklæret, at da man hidtil paa Stedet har fulgt den paaklagede Maade at gaa tilveie paa, synes det ei at være beføiet at foretage nogen Forandring heri for Fremtiden. Nye Processer er imidlertid blevet reist i samme Anledning, og det er Vedkommendes Hensigt, efterat Handelsdomstolens Afgjørelse paany er erholdt, at gaa til høiere Instanser for at faa Sagen fuldstændigt behandlet. Imidlertid kan man ikke nok opfordre vore Skibsførere og Redere til i Befragtningskontrakter eller Konnossementer, som undertegnes betreffende Transport af Farvetræ til Havre eller Ordreplads, hvorifra Skibet kan forsendes til Havre, altid at lade den sædvanlige Bestemmelse, at Godset ved Losningen skal tages frit fra Fartøiets Side paa Modtagerens Ansvar og Bekostning ledsages af det udtrykkelige Tillæg, at denne Overenskomst skal staa ved Magt tiltrods for al Slags Pladsbrug eller Sædvaner af modsat Indhold („notwithstanding all customs of the port to the contrary“ eller „non-obstant tous usages de port contraires“). Indtil videre idetmindste turde dette være det eneste Middel for i Havre at gaa fri for Extraudgifter ved Losning af Farvetræladninger.

Af og til forekommer ogsaa i Distriktets forskellige Havne Tvistigheder angaaende Udstrækningen af det franske Skibsmæglerprivilegium, hvilke Tvistigheder er fremkaldt ved vore Skibsføreres Bestræbelser for selv at foretage Klareringen af sine Fartøier. I denne Henseende maa erindres, at ifølge nu i Frankrige gjældende Retsopfatning Klarering af Fartøi saavel ved Ind- som Udgaende, kan, uden Assistance af Skibsmægler udføres paa den ene Side af Fartøiets Reder og Fører samt af Rederens særskilte Fuldmægtig, ligesom paa den anden Side af Eieren af eller Konsignatøren*) for den hele Last, alt under Forudsætning af at disse Vedkommende er mægtige det franske Sprog.

Imidlertid er det ikke saa let i Praksis at opnaa denne Befrielse fra Mæglerafgiften. Først maa nemlig iagttages, at Skibsdagbogen eller idetmindste den Del deraf, som angaar den Reise, hvorom det dreier sig, skal være ført paa Fransk, ligesom ogsaa alle Forsendelsesdokumenter, som Ladningsmanifest og Konnossement, skal foreligge paa dette Sprog. Dernæst gjælder det inden 24 Timer at indlevere til Toldkammeret en Søforklaring (rapport de mer), som bør være temmelig omstændelig affattet, ligeledes paa Fransk, og er det da med Hensyn til de nu opregnede Former intet at bemærke, og er forøvrigt vedkommende Klarerers Evne til at udtrykke sig paa Fransk uomtvistelig, saa turde man i Almindelighed kunne gjøre Regning paa, at Klareringen behørig godkjendes, medmindre nogen særlig Omstændighed skulde have indtruffet under Reisen som f. Ex. at Fartøiet har anløbet Ordreplads eller Nødhavn. Er dette Tilfældet, maa man være beredt paa, at det ansees nødvendigt, at Besætningen høres til Bestyrkelse af, at Lasten virkelig er blevet indtagen paa opgivet Sted, hvilket er af Betydning for Bestemmelse af Godsets Toldregime, og taler da saa Besætningen ikke Fransk, saa maa Skibsmægleren tilkaldes for at tjenestgjøre som Tolk, hvilket ikke kan betales med mindre end hele Skibsmæglerafgiften.

Naturligvis beror herved meget paa Toldkammerets egen Opfatning af hvert enkelt Tilfælde, men i Regelen har man under sidst anførte Omstændig-

*) Eieren eller Konsignatøren til indgaende Last har alligevel ikke Ret til at udklarere Fartøiet, naar dette gaar Ballast.

heder, ligesom naar noget brister i de ovenfor angivne Former, vanskeligt for at undgaa Skibsmægleren, da, efter hvad der opgives, Toldkammeret selv ellers vil være udsat for Ansvar.

Som et Precedenstilfælde, som turde fortjene Opmærksomhed fra Dampskibsføreres Side i Vintraden, kan nævnes en Dom, som nylig er blevet afsagt af Handelsretten i Rouen, og hvorved det er bestemt, at Lækage i Vinfade, hvorfor Fartøiet ei er ansvarligt, ikke maa overstige $1\frac{1}{4}$ pCt., hvis Fadet er af Kastanietræ samt 1 pCt., om det er af Eg.

Som et Skridt, sigtende til at fremme Søfarten, er at fremholde et under indeværende Aar inden det franske Deputeretkammer stillet Lovforslag angaaende Forandring af Grundene for Beregningen af den s. k. Kaiafgift i Frankrige (*droit de quai*) indført ved Lov af 30 Januar 1872 og som rammer Fartøier, der ankommer lastede.

Ifølge nu gjældende Bestemmelser skal denne Afgift oppebæres endogsaa af Fartøier, som til fransk Havn indkommer med Last, selv om denne ikke losses, forudsat blot at supplerende Last indtages i Havnen, ligesom ogsaa Fartøier, som blot losses en Del af sin Last i en fransk Havn, der maa erlægge Afgift af den hele Drægtighed i Lighed med Fartøier, som udlosser fuld Ladning.

Det er hovedsagelig i Hensigt at raade Bod paa nu antydede Urigtigheder, at det omhandlede Lovforslag er kommet frem.

Den franske Handelsflaades Tonnage udgjorde ved Begyndelsen af sidstleden Aar tilsammen 890 539 Tons, hvoraf i Seilfartøier 398 567 Tons samt 491 972 Tons i Dampbaade.

Ved det modsvarende Tidspunkt Aar 1881 eller inden Præmiesystemet var blevet indført i Landet opgik Tonnagen i det hele til 919 298 Tons, hvoraf 641 539 Tons Seilfartøier samt 277 759 Tons i Dampbaade.

Under den mellemliggende Periode har saaledes den franske Handelsflaade tabt 28 759 Tons eller 3.12 pCt., hvorved alligevel turde bemærkes, at dette Tab udelukkende beror paa Formindskelse af Seilfartøierne, hvis tilsammenlagte Drægtighed nemlig er gaaet tilbage med 242 972 Tons, medens derimod Dampskibstonnagen er øget med 214 213 Tons.

At dømme efter dette Resultat skulde det Middel til den franske Søfartsnærings Ophjælp, som man havde haabet at finde i Præmiesystemet, neppe have modsvaret Forventningerne. Man bør dog i denne Henseende ikke tabe af Sigte den, saavidt indsees, ikke uvæsentlige Omstændighed, at da Præmie-loven fornyedes Aar 1890, blev Fartøier, som siden det Aar skulde erhverves for fransk Regning fra Udlandet, udelukkede fra enhver Understøttelse, uagtet i den ældre Lov til saadanne Fartøier var bevilget halv Præmie. Virkningen af nævnte Forandring blev nemlig den, at franske Skibsværfter, hvilke tilfældigvis samtidigt havde modtaget store Bestillinger af Orlogsmateriel, som Følge af det Monopol, som saaledes skabtes til deres Fordel, drev sine Priser op til en Høide, som ingenlunde lokkede Rederierne til at anbringe Kapital i maritime Foretagender.

Den anseelige Bygning af nye Skibe for Krigsflaadens Regning aftog dog omsider, og under Indvirkning af dette Forhold synes de franske Værfters Forandringer i ikke ringe Grad at være blevne nedsatte. Tegn har derfor i den senere Tid kunnet spores til en begyndende Livlighed inden Landets Rederivirksomhed. Det opgives saaledes, at større Seilfartøier af Jern er anskaffede for fransk Regning ved indenlandske Værfter til en sammenlagt Drægtighed af omkring 80 000 Tons, foruden at ogsaa større Dampskibe er blevne konstruerede. Det bør altsaa kunne ventes, at naar de endelige Cifre for sidstleden Aar bliver tilgængelige, kommer disse til at udvise Forøgelse i den franske Handelstonnage, ligesom de ogsaa antages at ville godtgjøre, at den indtraadte Forøgelse udgjøres af Fartøier af større Drægtighed og Værdi.

Af den i Frankrige i Begyndelsen af Aaret 1895 værende Handelstonnage anvendtes 95 414 Tons i Kystfiske, 37 933 Tons i de store Fiskerier, 95 601 Tons i indenlandsk Kystfart, 198 939 i international Kystfart samt 407 399 Tons i Fart paa fjernere Farvande.

Hvad angaar det franske Storfiske opgik den Fangst, som under Aaret 1894 hjembragtes fra dette Fiske, til følgende Kvantiteter:

Raasaltet Torsk 401 964 Metercentner (100 Kg.), Klipfisk 10 612, Tran 14 467, Ikke rensat Tran (draches) 423, Rogn 4 351, Affald 13 816 Metercentner. Tilsammen 445 633 Metercentner.

Under samme Aar udførtes af franske Fiskeriprodukter under Erholdelse af Præmier:

Til Fransk Guyana 427 Metercentner, Guadeloupe 8 025, Martinique 13 834, Réunion 4 624, Algier 11 707, Spanien 19 738, Portugal 25, Italien 36 867, Grækenland og Levanten 6 405, amerikanske Stater 2 310 Metercentner. Tilsammen 103 962 Metercentner.

Af fersk og saltet Sild hjemførtes af franske Fartøier, ligeledes under Aaret 1894 389 682 Metercentner.

Til Sammenligning hermed maa nævnes, at fra det franske Torskefiske under sidstleden Aar hjembragtes 485 230 Metercentner raasaltet Torsk og Klipfisk, medens Udførselen samtidigt udgjorde, af Klipfisk:

Til Spanien 20 749 Metercentner, Italien 35 609, Algier 13 019, andre Lande 29 825 Metercentner. Tilsammen 99 202 Metercentner.

I Finansloven for 1896 er nedennævnte Beløb opførte til Opmuntring, Præmier og Subvention til franske Rederier:

Det franske Fiske 3 750 000 frcs., Bygge- og Søfartspræmier 11 500 000, Tillæg til do. 10 000, Linien Frankrige—Corsica 355 000, Middelhavslinierne 1 351 666, Linien Calais—Dover 100 000, New York og Vestindien 11 258 000, Indo China og Japan 6 085 032, Frankrige, Algier, Tunis, Tripolis og Marokko 880 000, Australien og Ny Caledonien 3 107 936, Vest Afrika 500 850, Øst Afrika og det Indiske Ocean 1 924 640 frcs. Tilsammen 40 823 124 frcs.

I Betragtning af denne storartede Understøttelse synes man at kunne have Anledning til at undres noget over, at den franske Rederivirksomhed ikke har taget større Opsving. Men til de Grunde, som herfor i det foregaaende er

anført, turde kunne føies den almindelige Bemærkning, at den franske Befolkning forefalder lidet tilbøielig for Søfartsforetagender, efterat disse er bleven udsatte for den senere Tids overdrevne Konkurrence.

Frankriges Handelsomsætning i det hele opgik i Aaret 1895 til 7 086 593 000 frcs., hvoraf 3 698 742 000 i Indførsel samt 3 387 851 000 i Udførsel. Modsvarende Cifre for Aaret 1894 var 6 928 590 000 frcs. i Totalomsætning, af hvilket Beløb Indførselen udgjorde 3 850 445 000 frcs., medens Udførselen ansloges til 3 078 145 000 frcs.

Under sidstleden Aar gik saaledes den franske Import tilbage med 151 703 000 frcs., medens derimod Exporten voxede med 309 706 000 frcs., ligesom ogsaa Omsætningen i det hele udviste et Overskud af 158 003 000 frcs.

Den Forbedring i Frankriges Handelsforholde, som antydes ved de nu anførte Cifre, synes under indeværende Aar at have gjort sig i endnu højere Grad gjældende, som fremgaar af følgende Oversigt over Vareudbyttet under de tre første Maaneder 1896 i Jevnførelse med modsvarende Periode sidstleden Aar:

Indførsel:		1896.	1895.	Forøgelse for 1896
Næringsmidler . . .	frcs.	283 364 000,	229 020 000,	54 344 000,
Raavarer for Industrien . . .	-	603 639 000,	545 877 000,	57 762 000,
Manufacturartikler . . .	-	160 484 000,	127 361 000,	33 123 000,
Tilsammen	frcs.	1 047 487 000,	902 258 000,	145 229 000.
Udførsel:				
Næringsmidler . . .	frcs.	141 674 000,	117 674 000,	24 000 000,
Raavarer for Industrien . . .	-	206 977 000,	201 907 000,	5 070 000,
Manufakturartikler . . .	-	448 642 000,	435 926 000,	12 716 000,
Postpakker	-	36 797 000,	29 385 000,	7 412 000.
Tilsammen	frcs.	834 090 000,	784 892 000,	49 198 000.

Trods den stadigt øgede internationale Kappestrid paa det økonomiske Omraade og trods de Vanskeligheder, som er skabte af den ligeledes tiltagende Protektionisme i Handelspolitikken overhovedet, har altsaa, ifølge hvad disse Cifre godtgjør, — Frankrige atter kunnet se sin Handel og Næringsveie begynde at opblomstre efter den Tilstand af hensygnende Livskraft, som utvivlsomt har karakteriseret de senere Aars Transaktioner.

For Tilviebringelsen af denne Bedring har det ei heller manglet paa Anstrængelser hverken fra Privates eller Statens Side. De Interesserede selv synes nemlig at have vist Prøve paa mere Initiativ for Dannelsen af Forbindelser med fjernere Lande, i hvilke Afsætning har kunnet opnaaes af franske Industriartikler, og i saadan Henseende har søgt at drage sig til Nytte de Exempler, som er blevet givet af engelske, tyske og belgiske Forretningsmænd, saasom

ved Udsendelse af specielle Agenter, personlige Reiser, Forandringer i Tilvirkningsmetoder til større Overensstemmelse med hvert Markeds Fordringer, bekvemmere Expeditionsmaade, Lettelser i Betalingsvilkaar, med et mere udvidet Kreditsystem m. v.

Paa den anden Side har Staten bidraget hertil ved Handelsstipendier, Opmuntringer til franske Handelskammere i Udlandet, tidsmæssigere Organisation af Konsulatvæsenet (i hvilken Henseende særskilt fremholdes, at Konsulerne er blevne tilholdte at foretage Rundreiser i Hjemlandet for at indhente Underrettelser fra Handelsstanden), hurtigere Offentliggjørelse af Beretninger fra Udlandet m. m.

Af nedennævnte Varer, hvilke fornemmeligen udgjør Formaals for Export fra de forenede Riger, har under de tre sidste Aar den samlede Indførselsværdi i Frankrige ifølge det franske Toldvæsens Tabeller opgaaet til følgende Beløb i Commerce special.

	1895. fres.	1894. fres.	1893. fres.
Havre, umalet	47 490 950,	96 003 243,	53 639 795,
Øl	9 363 000,	9 232 000,	10 082 000,
Kreaturer	113 115 000,	131 964 000,	41 510 000,
Ferskt og konserveret Kjød . .	47 979 000,	42 652 000,	20 852 000,
Ost og Smør	35 662 000,	33 323 000,	31 809 000,
Is	510 028,	549 752,	535 601,
Huder og Skind uforarbejdede .	106 561 000,	115 906 000,	145 825 000,
Filler og Træmasse	32 293 000,	32 438 000,	24 664 000,
Hø, Halm og Klid	15 182 000,	26 119 000,	38 593 000,
Trækul	522 000,	515 000,	698 000,
Byggetømmer	96 281 000,	99 937 000,	91 261 000,
Tøndestave	23 113 000,	36 421 000,	21 912 000,
Træbjærene	436 384,	377 672,	416 045,
Malm af alle Slags	49 666 000,	52 589 000,	61 723 000,
Rujern	2 391 000,	3 573 000,	5 197 000,
Stangjern og Staal	8 272 000,	9 339 000,	8 680 000,
Knivsmedartikler	277 000,	270 000,	248 000,
Verktøi og Arbeider i Metal . .	24 690 000,	23 763 000,	26 328 000,
Møbler og Arbeider i Træ . . .	8 503 000,	8 099 000,	8 283 000,
Torsk (mest fra det franske Fiske)	29 131 560,	25 529 375,	25 209 531,
Stokfisk	322 620,	335 555,	267 951,
Sild	23 480,	26 770,	26 080,
Hvaltran	589 050,	438 654,	537 346,
Torsketran	1 300 600,	1 332 412,	2 000 061,
Torsk og Makrelrogn	1 459 700,	1 321 334,	1 740 378,
Hvalbarder (uforarbejdede) . .	4 742 500,	7 452 480,	1 787 720,
Sælskind do.	351 000,	1 030,	300.

Betræffende de Kvantiteter af nævnte Produkter, som er indførte til Frankrige fra de forenede Riger, foreligger derom specielle Opgaver alene for Havre og saget Byggetømmer.

Af berørte Artikler stillede Indførselen sig under de tre sidste Aar saaledes:

Havre (umalet).

	1895. Metercentner.	1894. Metercentner.	1893. Metercentner.
Norge	Opgave mangler.		
Sverige	120 820,	700 126,	335 212,
Belgien	88 000,	291 748,	284 733,
Rusland	1 243 738,	3 262 271,	1 348 723,
Tyskland	8 801,	19 742,	12 795,
Italien	243,	379,	3 650,
Tyrkiet	160 808,	247 918,	218 695,
Algier	648 879,	462 630,	415 883,
Tunis	26 559,	15 186,	4 552,
Andre Lande	342 402,	484 948,	451 532.
Tilsammen	2 640 250,	5 484 948,	3 075 775.

Byggetømmer saget af en Tykkelse af over 35 mm:

	1895. Tons.	1894. Tons.	1893. Tons.
Norge	27 020,	32 361,	34 134,
Sverige	301 579,	314 524,	319 271,
Belgien	148,	330,	885,
Rusland	196 406,	195 872,	156 053,
Tyskland	1 560,	2 866,	3 284,
Schweitz	643,	1 021,	1 804,
Andre Lande	32 062,	34 875,	29 174.
Tilsammen	559 418,	581 849,	544 605.

Saget, af en Tykkelse af
35 mm. og derunder:

	1895.	1894.	1893.
Norge	5 639,	8 513,	7 865,
Sverige	199 684,	188 288,	167 690,
Belgien	420,	702,	1 023,
Rusland	107 172,	102 022,	87 827,
Tyskland	3 644,	5 812,	6 504,
Schweitz	2 346,	2 717,	12 548,
Andre Lande	59 508,	69 320,	36 936.
Tilsammen	378 413,	377 374,	320 393.

Frankriges egen gunstige Havrehøst under Aaret 1895 foranledigede naturligvis Formindskelse i Importen fra Udlandet af nævnte Kornsort. Særlig har denne Tilbagegang rammet den svenske Tilførsel, som nu er sunket ned til en ren Ubetydelighed, fra hvad den tidligere udgjorde. Samtidigt har visselig ogsaa den russiske Vare været mindre efterspurgt, men Importen fra dette Land er fremdeles ikke liden.

Derhos befindes Importen fra Algier at være i stadigt Stigende. Hvad der har bevirket Nedgangen i Indførselen fra Sverige, ligesom ogsaa fra Norge, er den lave Pris, som betales for Artikelen og som efter den seneste Notering

har udgjort for 100 Kg. cif. Rouen svensk Havre frs. 11.75 à frs. 12.00; sort Libau frs. 11 à frs. 10.75; hvid do. 11 frs. 50 à frs. 10.75 efter Beskaffenhed.

Da Underretningerne om Høsten indeværende Aar er særdeles gunstige, turde nogen Udsigt til øget Havreexport fra vore Lande til Frankrige ikke forefindes for den nærmeste Fremtid.

Samme Forhold raader ogsaa med Hensyn til Hø, hvoraf man ligeledes kommer til at faa iaar en vakker Høst i Frankrige. Prisen paa denne Vare er ogsaa saa lav, at for Hø af udmærket Kvalitet i pressede Baller ikke opnaaes mere end 6 frs. à 6 frs. 25 for 100 Kg. frit paa Jernbanevogn i Paris, medens for nogle Aar siden Prisen gik op til over 18 frs. i Rouen for samme Kvantitet.

Paa den anden Side opgives nogen Export fra Frankrige til Norge af Rug ikke at have kunnet foregaa under forrige Aar, da Prisen har været holdt for høi her i Landet. Derimod skal fransk Hvedemel være Gjenstand for en vis Afsætning i Norge at dømme efter de talrige Henvendelser, som har indgaaet til Generalkonsulatet fra interesserede norske Forretningsmænd betreffende Aabning af Forbindelser med Exportører af denne Artikel i Frankrige. Man har nemlig, efter hvad der er opgivet, fundet, at det franske System med „admission temporaire“, d. v. s. toldfri Indførsel af udenlandsk Hvede mod Forpligtelse inden fastsat Tid at igjen udføre Produktet i forarbejdet Tilstand, gjorde det muligt for de franske Mølleetablissementer at med Held konkurrere med Melexportører i andre europæiske Lande, samt til og med underbyde disse i Pris.

Af de øvrige Jordbrugsprodukter forekommer fremdeles ikke nogen Indførsel til Frankrige hverken fra Norge eller Sverige, idetmindste ikke af videre Betydning, med Undtagelse af raa Huder og Skind, hvilken Artikel imidlertid ogsaa udføres fra Frankrige til baade Norge og Sverige.

Under Aar 1894 indkom saaledes til Frankrige af nævnte Produkt en Kvantitet af 35 581 Kg. fra Norge samt 252 942 Kg. fra Sverige, medens samtidigt fra Frankrige exporteredes til Norge 120 213 Kg. og til Sverige 111 224 Kg.

Fra franske Agerbrugeres Side klages dog stedse over den Skade, som tilføies deres Interesser ved Import fra Udlandet ei mindre af Korn end ogsaa af levende Kreaturer og særlig af ferskt og frosset Kjød, endskjønt Landets Lovgivning visselig ikke bereder nogen Lettelse for en saadan Konkurrence. Det kan i denne Henseende erindres, at levende Hornkvæg, som indføres til Frankrige, enten maa nedslagnes inden 14 Dage efter Ankomsten i offentligt Slakteri eller ogsaa underkastes Undersøgelse ved Tuberkulin og herfor tilbageholdes under mindst to Døgn ved Grænsen. Videre er med Hensyn til ferskt Faarekjød foreskrevet, at naar saadant indføres, maa Lunge, Hjerte og Lever paa naturlig Maade være vedhængende Dyrekroppen, og endelig kan i denne Forbindelse fremholdes, at ved Lov af 11 Januar 1896 er bleven bestemt, at Leverance af konserveret Kjød til den franske Hær alene maa bestaa af Produkter af indenlandske Dyr, som er tilberedt under Statens Kontrol eller i offentlige Fabrikker.

Blandt af Jordbruget beroende Næringsveie i Frankrige synes Meieri-bedriften at være en af de mest lønnende, hvilket blandt andet bevises derved,

at man har foretrukket, at oprette større Meierietablissementer i de af Phylloxeraen herjede Departementer fremfor at bruge Jorden til Korndyrkning. I Normandiet har denne Industri været i blomstrende Forfatning under sidstledenen Aar, men det turde burde anmærkes, at man der endnu i Almindelighed driver Haandteringen efter ældre Metoder uden Hjælp af moderne Maskiner, hvilke derimod ofte anvendes i tidligere blot vindyrkende Departementer, som „les deux Charentes“.

For at forekomme Forvexling eller Sammenblanding af Smør og Margarin har man fra franske Meierieieres Side udtrykt Ønsket om, at det maa ved Lov forbydes, at en og samme Person i samme Hus forsælger baade rent Smør og Margarin eller Blanding af Smør og Margarin, ligesom man ogsaa har fremsat Krav om, at Tilvirkere af Margarin skal forpligtes til at tilsætte dette Produkt med en særskilt Substans, som f. Ex. Phenol, hvilket skulde kunne angive selv for den mindst erfarne Kjøber Varens virkelige Beskaffenhed.

Som bekjendt udføres fra Frankrige Smør saavel ferskt som saltet til en anseelig Værdi; for Aaret 1895 opgik denne Export til 60 297 000 frcs., men tidligere er dog betydeligt høiere Tal naaede, saasom særlig Aaret 1890, da Udførselsværdien modsvarede over 109 Millioner Francs. Af Margarin finder ogsaa Udførsel Sted fra Frankrige i en vis Udstrækning. Værdien heraf gik op sidstleden Aar til 5 058 000 frcs. Af Smørexporten gaar en Del hvert Aar til Norge, som saaledes 1894 modtog saltet Vare til en Værdi af 312 228 frcs.

Trævaremarkedets Stilling under sidstleden Aar turde overhovedet kunne siges at have været tilfredsstillende i Frankrige. Snedkerfabrikkerne har i Almindelighed havt god Sysselsættelse og fremdeles skal stor Virksomhed raade i Byggeforetagender i Landet. Imidlertid skal den i den senere Tid i jevnførelsesvis stor Skala drevne direkte Indførsel til Paris over Rouen have skabt en Konkurrence mellem Forbrugerne i Hovedstaden og de store Importhuse i Kystbyerne, hvilken Konkurrence turde falde besværlig for de sidstnævnte og muligens virke hemmende paa Transaktionerne, inden de nye Forhold har rukkert fuldt ud at opnaa Fasthed og gjøre sig gjældende.

Allerede fra Begyndelsen af Aaret var Priserne temmelig støe, med Undtagelse for Furutømmer af visse Dimensioner, med Hensyn til hvilken Artikel en Del Indrømmelser nok maatte gjøres fra Afskibernes Side. Franske Kjøbere troede dog under den tidligere Sæson at burde holde sig tilbage, men denne Stilling maatte snart opgives, idet efterhaanden alle Lagere opnaaede Afsætning og særskilt de forud saa vanskeligt solgte Furuplanker raskt optoges af Kjøbere fra Kapkolonien.

For nærværende synes Omstændighederne at være gunstige for Trælastforretningerne i Frankrige. Store Leverancekontrakter siges allerede at være afsluttede for Vaar- og Sommerskibning, og da Forraadene saavel i Kystbyerne som i det Indre af Landet, i Modsætning til Forholdet under forrige Aar, nu siges at være udtømte, turde man kunne vente, at Efterspørgslerne vil fortsætte at være livlige ligetil henimod Høsten. De mest eftersøgte Dimensioner er Battens $2\frac{1}{2} \times 7$ og $2\frac{1}{2} \times 6$, særlig af Gran, og flere Importører, som har undladt at træffe nødvendige Foranstaltninger i Tide, turde have vanskeligt for at dække sine Behov af disse Sorter.

Priserne er ogsaa i Stigning, efter hvad det forsikres, og skal allerede i visse Tilfælde gaa lige til 10 à 15 frcs. udover Fjoraarets Noteringer. Furu-plankerne synes dog fremdeles at være mindre eftertragtede af franske Kjøbere.

Efter ovenfor meddelte Oversigt over Importen til Frankrige af saget Tømmer Aaret 1895, befindes den svenske Tilførsel at have steget blot hvad de mindre Dimensioner angaar, medens ellers Nedgang har fundet Sted, hvilket sidste ogsaa er Tilfældet med den norske Import overhovedet. Derimod har den russiske Vare vundet Terræn baade for mindre og større Sorters Vedkom-mende. Videre fremgaar det, at Transitoforsendelser af Træløst over Belgien saagodtsom har ophørt.

Til visse nordfranske Havne ventes Ladninger af Træløst fra Britisk Columbia bestaaende af Bord, Planker og Bjelker. Dette Tømmer er imidlertid mest skattet for sine store Dimensioner, og blot de bedste Kvaliteter turde kunne konkurrere med de nordiske Produkter.

Af Planchetter skal ikke for den nærmeste Fremtid betydeligere Kjøb være at imødesee, ikke heller af Grubetømmer. Dog maa erindres, at af dette sidstnævnte Vareslags allerede er afsluttet Skibningskontrakter for det løbende Aar til visse Havne i det nordlige Frankrige af meget større Omfang end ved modsvarende Periode af Fjoraaret, hvilket skal være en Følge af, at de nordiske Afsendere vel har skjøttet sine Vareexpeditioner under den seneste Tid og derfor indgivet Kjøberne i Frankrige øget Tillid. Paa Grund af de allerede afsluttede Leverancers Betydelighed advares Sagbrugene fra at sende Lasten i Konsignation, hvilken Slags Operation allerede har vist sig at medføre store Tab.

Forøvrigt maa bemærkes, at i Modsætning til hvad Forholdet er med Hensyn til Byggetømmer, de forhaandenværende Lagre af Grubetømmer skal være ganske righoldige saavel i Importhavnene som hos Grubeieerne selv, hvorfor det turde være af særlig Vægt for Afskiberne at tilse, at indgaaede Kontrakter nøie efterleves, da det kan være at befrygte, at Modtagerne, som under de anførte Omstændigheder kanske finder, at de allerede har kjøbt for meget, kommer til at benytte sig af enhver Afvigelse fra Aftalen for enten at refusere Varen eller fordrø større eller mindre Reduktion i Prisen.

Af Celluloseved har Forbruget i Frankrige forrige Aar ikke tiltaget, men i Stedet gaaet noget, omend ubetydeligt, tilbage, hvilket udvises af følgende Tal, der betegner Indførselen af Artikelen til Frankrige i sin Helhed under de tre sidste Aar.

1895	1894	1893
119 738 Tons,	120 971 Tons,	78 712 Tons.

Denne Stilstand, som neppe med vore Interesser for Øie turde være ubetinget at beklage, angiver, at blot et vist Antal Papirfabrikanter i Frankrige finder det fordelagtigere at selv tilvirke Træmasse af indført Raamateriale end at hente dette Halvfabrikat fra Udlandet i fugtig eller tør Tilstand. Det skal nemlig være forenet med ikke faa Omkostninger at forarbeide Celluloseveden, særlig da man ikke har Adgang til anden Drivkraft end Damp, og i Betragtning heraf skal blot større Papirfabrikker kunne med Gevinst selv drive Papirmasse-tilvirkning af importeret Ved.

Hvad betræffer Indførselen af den færdige Træmasse har denne under forrige Aar steget for det kemiske, men aftaget for det mekaniske Produkts Vedkommende, ifølge hvad nedenstaaende Tal angiver:

	1895 Kg.	1894 Kg.	1893 Kg.
Mekanisk Træmasse .	88 573 500,	92 806 004,	82 616 172,
Kemisk — .	35 802 600,	30 742 020,	23 433 432.

Af det førstnævnte Produkt tages den væsentlige Del fra Norge, medens den kemiske Masse mest hentes fra Tyskland, Østerrige, Belgien og Schweiz.

Et Skovprodukt, hvoraf al udenlandsk Tilførsel til Frankrige synes at have ophørt, er atter Træ til Gadebrolægning. Dette Materiale turde antagelig nu i tilstrækkelig Mængde hentes fra Frankriges egne Skovtragter, som Departementet Landes, særlig da man i Stedet for Træ ogsaa anvender en Slags Masse af Cement eller anden Substans til Brolægning i de Byer i Frankrige, hvor man vil undgaa den almindelige Gadesten.

Hvad angaar forarbejdet Træ er at bemærke, at under forrige Aar den udenlandske Import af visse Artikler inden denne Vareklasse fremdeles har gaaet ned, efter hvad følgende Oversigt nærmere udviser:

	1895 Kg.	1894 Kg.	1893 Kg.
Virke til Tømmermands eller Vogn-			
magerarbejde	601 100,	747 794,	642 047,
Gulvbord, høvlede og pløiede . .	3 076 100,	4 182 048,	5 172 990,
Vinduer, Døre og andre Snedkeri-			
arbejder	205 700,	412 906,	322 840,
Sneller for Spinderier	167 600,	181 231,	189 431.

De Artikler, for hvis Vedkommende Forøgelse i Importen har kunnet iagttages, er blandt andre:

	1895 Kg.	1894 Kg.	1893 Kg.
Sneller, mindre	528 600,	351 351,	517 632,
Skafter til Agerbrugsredskaber af Ask	553 200,	387 733,	395 244,
Træarbejder, andre Slags	801 000,	784 108,	756 390,

Af samme Slags Varer foregaar paa den anden Side en ikke ubetydelig Export fra Frankrige til Udlandet, hvilket Forhold synes at angive, at den indenlandske Snedkerifabrikation her i Landet ikke arbejder under ugunstige Vilkaar, Tak være den beskyttende Toldregime.

Det franske Ismarkeds Stilling turde for nærværende ansees for gunstigt for Importørerne. Under den sidste Vinter har nemlig nogen Indsamling af Is i Landet selv ikke kunnet foregaa paa Grund af det milde Veir, og den indenlandske Fabrikation har ikke, efter hvad der er berettet, taget noget større Omfang uden i de sydlige Dele af Landet og i Boulogne sur Mer.

Med Hensyn til de øvrige norske og svenske Artikler, som pleier udføres til Frankrige, turde desværre for sidstleden Aar ikke meget være at tilføie eller forandre i de Opgaver herom, der er meddelte i foregaaende Aarsberetninger. Man kan blot i Almindelighed yderligere fremholde, at den nye franske Toldregime, som gaar ud paa saa meget som muligt at gjøre Landets egen Industri tilstrækkelig for Indbyggernes Behov, i ikke ringe Grad rammer særlig vor Exporthandel. Dette er saaledes Tilfældet med Jern- og Staalvarer, Fiskeriprodukter, Kemikalier, Verktøi, Redskaber og Maskiner m. m. af hvilke Artikler under andre Omstændigheder visselig en større Afsætning skal kunne beredes paa det franske Marked, medens derimod, som Forholdet nu er, vore Anstrængelser i denne Henseende næsten for hvert Aar møder mindre og mindre Fremgang.

Som belysende Stillingen synes imidlertid her at kunne gives Plads til en fra herværende Toldkammer modtagen Opgave over hele den Indførsel, som under Aaret 1895 har fundet Sted direkte til Havre fra Norge saavel af Artikler bestemt til Forbrug i Landet, som af Transitvarer (commerce général) fra Norge:

Saltet Svinekjød 327 Kg., saltet Oksekjød 1 195, Vildt, dræbt 43, Kjødkonserver i Daaser 641, raa Huder, større 47 474, Margarin 1 099, koncentreret Melk, ren 6, Ost 40, saltet Smør 4 476, Stokfisk 100, Sild 637, tørket Fisk, anden Slags 151, konserveret Fisk 3 062, Hvaltran 385 143, Torsketran 4 252, Hvalbarder 57 500, Sælskind 20 000, Kreaturhorn 54, Havre, umalet 141 200, Hvedemel 400, Havremel 100, Brød og Skibskjeks 23, Gryn 221, tørrede Grønsager 300, Æbler og Pærer 26, sukrede Biscuits 26, kondenseret Melk 132, syltede Bær 45, Kaffe i Bønner 59, Linolie 223, Rapsolie 486, Byggetømmer, rundt, uforarbejdet 30 000, Do. saget fra 80 til 35 m/m. 1 074 000, Do. saget fra 35 m/m og derunder 8 000, Lægter 208 800, Stager og Stører, uforarbejdede 59 807, Ved til Brænde i Bunter 34 000, Grønsager, saltede 44, Oliekager 10 615, Træmasse mekanisk 203, Do. kemisk 1, Vine i Flasker, ordinære 6, Do. af finere Slags i Flasker 13, Øl 37 097, Is 2 220 000, Staal, fint for Verktøi 182, Kobbermalm 106, Malm, ikke specificeret 145 000, Blyoxyd 26, revne Farver i Olie 137, Medikamenter 46, Peberkager 6, Flasker fulde 8, Hampsække, brugte 1 059, Papir, ikke Fantasi 6 908, Pap i Ark 2, Do. sammenføiet til Æsker 3 046, Pelsværk, forarbejdede 26, Maskiner, hydrauliske 440, Søm til Skoning af Dyr 167 018, Fade, tomme med Jernbaand 7 039, Bødkerarbejder (Boisellerie) 16, Kirkeorgler 147 Kg., søgaaende Fartøier 172 Tons.

Som man turde bemærke, udviser denne Fortegnelse ikke at vor Import paa Havre kan siges at være af noget større Omfang, men det maa herved ikke glemmes, at denne Havn har gaaet meget tilbage som Indførselssted for Artikler bestemte til at forbruges i Frankrige. Saadanne Varer sendes nu fortrinsvis over Rouen.

Af Vicekonsulen i Rouen er bleven opgivet, at følgende norske Produkter er bleve indførte til Havnen Aar 1895 fra Norge:

Trælast, Rundtømmer 26 102 817 Kg., Do. saget 1 566 000, Stangjern, Trækuls- 203 924, Træmasse 35 955 048, Is 1 298 500, Hestekosøm 885 621, Huder og Skind 91 310, Rensdyr og Vildt 2 279, Øl paa Flasker 642 Kg., Punsch paa Flasker 4 L., Arbejder i Træ 27 142 Kg.

Blandt Lovgivningssager vedrørende Handelen, som under forrige Aar har været Gjenstand for Overlægnung i det franske Parlament kan nævnes:

1. Forslag til ny Organisation af Handelskammerne, hvorved disse Institutioner vil komme til at arbejde med større Enkelhed og udvidet Myndigheds-

omraade samt særskilt med Rettighed til at overlægge og beslutte i Fællesskab i Spørgsmaal af almindeligere Beskaffenhed.

2. Lovforslag angaaende Produktions-, Kredit- og Forbrugsforeninger.

3. Lovforslag betræffende Forsikringsvæsenets Overgang til Statsmonopol.

4. Forslag til forandret Lydelse af Art. 281—284 i den franske Handelslov betræffende Konnossementer og Reders Ansvar for derpaa anført Gods.

Som en specielt for udenlandske Interesser mindre gunstig Bestemmelse, der er bleven fattet under Aaret, kan derhos fremholdes Loven af 5 Marts 1895, hvilken forpligtiger fremmede Retssøgende til ogsaa i Handelssager, som indstævnes for fransk Domstol, at stille Borgen for opstaaende Omkostninger.

Daniel Danielsson.

Messina.

Skibsfarten 1895.

Norske Skibe.	Med Ladning		I Ballast.		Tilsammen.				Brutto- fragter. Lire.
	Ant.	Ton.	Ant.	Ton.	Ant.	Ton.	Deraf Dampskibe		
							Ant.	Ton.	
I. Ankomne:									
Fra Norge til Hovedstationen	18	6 723	-	-	18	6 723	-	-	41 200
” andre Lande til Hovedstationen	22	12 363	3	849	25	13 212	-	-	68 700
” andre Lande til Vicekonsulsstationerne	30	23 469	119	69 632	149	93 101	-	-	220 400
Ialt	70	42 555	122	70 481	192	113 056	192	113 056	330 300
II. Afgaaede:									
Til Norge fra Hovedstationen	2	1 018	-	-	2	1 018	-	-	8 000
” Norge fra Vicekonsulsstationerne	75	48 856	-	-	75	48 856	-	-	1 184 000
” Sverige fra Vicekonsulsstationerne	11	7 767	-	-	11	7 767	-	-	202 000
” andre Lande fra Hovedstationen	28	12 265	13	6 653	41	18 918	-	-	173 000
” andre Lande fra Vicekonsulsstationerne	53	26 269	10	10 209	63	36 478	-	-	240 500
Ialt	169	96 175	23	16 862	192	113 037	192	113 037	1 807 500

For Havari eller Ordre ankom 12 Skibe dr. 8 999 Ton.

Af svenske Skibe ankom 17 dr. 12 447 Ton.

Erlagte Konsulatafgifter af norske Skibe ved Hovedst. Lire 1 340.65, ved Vicekonsulst. Lire 7 458.90, hvoraf tilfaldt Konsulen Lire 3 729.45. Af svenske Skibe ved Hovedst. Lire 178.60, ved Vicekonsulst. Lire 652.60, hvoraf tilfaldt Konsulen Lire 326.30. Ialt tilfaldt Konsulen Lire 5 575. Exp.afgifter norske Lire 241.10, svenske Lire 33.60.

Aarsberetning dateret 23 April 1896.

Skibsfarten. Til Messina Consulatdistrikt ankom i Aaret 1895 ialt 208 norske og svenske Fartøier, fordelt paa følgende Steder:

Messina 47 Fartøier dr. 22 884 Reg. Tons, Augusta 2, 2 371, Catania 11, 8 301, Girgenti 19, 8 289, Licata 12, 5 254, Milazza 2, 1 295, Marsala 1, 774, Palermo 15, 12 602, Riposto 4, 2 244, Siracusa 3, 1 707, Trapani 92 Fartøier dr. 59 212 Reg. Ton. Ialt 208 dr. 124 933 T.

Imod i 1894: 189 Fartøier dr. 107 765 Reg. Tons, 1893: 210, 112 988, 1892: 344, 176 416, 1891: 376, 180 262, 1890: 321 Fartøier dr. 135 208 Reg. Tons, hvorefter det synes, som om Trafikken paa de sicilianske Havne igjen skulde ville tage sig op, hvad norske og svenske Fartøier angaar. Af ovennævnte 208 Skibe var 192 norske og 16 svenske, drægtig respective 113 037 Reg. Tons og 11 896 Reg. Tons.

Deraf 175 norske og 12 svenske Dampskibe.

Foruden de i min forrige Aarsberetning omtalte to norske Dampere „Heimdal“ og „Diana“, der vedblev i Maanedsbefragtning til henimod April 1895, har to andre Dampskibe fra Høsten af havt Beskjæftigelse i timecharter, nemlig

„Hekla“, 323 R. Tons à frcs. 5 000 pr. Md., „Johs. Brun“ 415 R. Tons à frcs. 7 400 pr. Md. Den første mellem Sicilien og Frankrig med Svovl, den sidste mellem Sicilien og Triest med Frugt.

Som bekjendt betales ved saadanne Maanedsbefragtninger Kul, Havneudgifter, Arbeidspenge ved Losning og Lastning, Lodspenge og Consulatsgifter af Befragterne.

Der optjentes i Bruttofragter paa Ind- og Udgaende af svenske Fartøier tilsammen Lire 170 000, af norske Fartøier tils. Lire 1 807 500.

Af tilfældige Fragter kan nævnes: norsk S.S. „Astrid“ 976 R. Tons, 1 240 £ til Montreal, „Xenia“ 399, 900 £ til Østersøen, „Modesta“ 317, 750 £ til Do., svensk S.S. „Levant“ 896, 765 £ til London, norsk S.S. „Diana“ 227, 270 £ til Hamburg, „Heimdal“ 345, 360 £ til Do.

Tildels lastede disse Baade paa 3 sicilianske Pladse.

Kulfragterne nedover til Sicilien var omtrent lige saa lave som i 1894. Der betaltes for store Dampere fra 5 sh. 1½ d pr. Ton op til 5 sh. 6 d, og for mindre Dampere indtil 6 sh. pr. Ton.

Naar Hensyn tages til de mange store, engelske Dampere, der hver Vinter laster Frugt paa Sicilien, saa er det meget at undres paa, at saaatsige ingen norske og svenske Fartøier kunde finde Fragt til Amerika. Disse Befragtninger foretages næsten udelukkende af to herværende større Firmaer, der for en „lump sum“ tager store Dampere paa Speculation, for derefter at bortfragte Rummet pr. Kasse. Som Regel betaler Frugtexportørerne 1 sh. 4 d pr. Kasse til New York og 1 sh. 5 d pr. Kasse til New Orleans. Selvfølgelig er det ikke altid, at disse store Dampere kan faa fuld Ladning, og ikke sjelden hænder det derfor, især ud paa Vaaren, at hine Fragtspekulanter taber dygtige Beløb, fordi Fartøierne maa afgaa, naar Liggedagene er ude, med ½ eller ¾ Ladning.

Hvad Forholdene med Skibsfarten og den ublu Chargering af Skibsudgifter angaar, henholder jeg mig i et og alt til min forrige Aarsberetning.

Da de to dominerende Firmaer i Befragtningsbranchen i de senere Aar har sluttet Fred sig imellem, saaledes at enhver Rivalitet er ophørt mellem

dem, er Dampskibsførerne endnu værre faren end for nogle Aar siden, da de samme to Firmaer laa i skarp Concurrence med hinanden.

Rigtignok saa det ifjor Vaar ud til, at der skulde indtræde en Forandring til det bedre, men desværre det varede ikke længe.

Da det er noksaa betegnende for Tilstandene hernede paa disse Kanter, og for at man kan se, hvorledes det dagligdags gaar til her, skal jeg tillade mig at omtale et nyt Firmaes Levnetsløb, til hvilket man havde knyttet Forhaabninger om reel Behandling.

Høsten 1894 etablerede tre unge Herrer sig som Skibsmæglere og Befragtningsagenter. Da de var i Besiddelse af lidt Capital og betydeligt Kjendskab til disse Forretninger fra tidligere Virksomhed som Commiser hos de to indarbejdede Firmaer i samme Branche, gik det meget brav for dem. De forstod at knytte Frugtexportørerne sammen til et Compagnie mod Løfte om Andel i Fortjenesten ved hver Sæsons Udgang og sikrede sig paa den Maade Størsteparten af Frugtexporten til Amerika og Triest.

Det gik saa glimrende, at de to tidligere Huse var fortvilet over, at alle Forretninger gik dem forbi. Alt tydede paa, at det nye Firma vilde blive 1ste Rangs, og dette kunde blot være til Fordel for vor Skibsfart, da der ingen stærke Forbindelser var tilstede med de engelske Dampskibsrhederier. To norske Dampskibe var i stadig Trafik paa Triest, og selv til Hamburg befragtedes flere norske Dampere.

Da imidlertid Sæsonen var forbi, og da Regnskabets Time slog, viste det sig, at de to Sicilianere ikke alene havde bedraget sin engelske Associé i Bund og Grund, saa han ei havde til det tørre Brød, men ogsaa alle de Frugtexportører, der med Haabst om Andel i Fortjenesten havde gjort det muligt at fragte en saa stor Mængde Fartøier.

Regnskaberne var i Orden, Fortjenesten fremgik tydeligt af Bøgerne, men Hovedsagen, Pengene, var aldeles forsvundne. Dermed var Compagniskabet tilende, medens Civil- og Straffeprocesser voxede frem af Ruinerne.

De to store Huse, der i et Aars Tid var seilet aldeles agterud, tog nu sit Mon igjen, og Frugtexportørerne er aldeles kureret for Lysten til at emancipere sig, ialfald for det første.

Importen af Stokfisk foregik med norske Dampskibe for Størsteparten, dog ankom en stor Mængde Finmarksfisk med Slomans Hamburgerlinie. Den subvenerede norsk-spanske Linies Dampere anløb oftere dette Distrikts Havne, og viste det sig, at jeg havde Ret, da jeg ved Liniens Oprettelse paapegte, at Sicilien nødvendigvis maatte optages i Ruten, da jo sicilianske Produkter som Salt, Svovl, Olie og Frugt er, hvad Italien hovedsageligt exporterer til Norge.

Ligesaa underholdt det svenske Lloyds Dampere en omtrent maanedlig Rute i Vintermaanederne.

Samhandelen mellem de forenede Riger og Sicilien var ogsaa i det forløbne Aar af temmelig stor Betydning.

Af Stokfisk importeredes hertil 1 410 000 Kilo mod 1 800 000 Kg. i 1894 og 1 660 000 Kilo i 1893. Grunden, hvorfor der fremkom en Nedgang i Indførselen af denne Vare, maa søges deri, at Resultatet af forrige Aars Lofotiske var daarligt for de grovere Sorters Vedkommende, hvilke som bekendt her foretrakkes for de finere Sorter, hvoraf der ifjor var Overflod i Norge.

Da man her altsaa paa langt nær ikke kunde erholde, hvad man tiltrængte af samfæng og almindelig Hollænder, saa opstod det Særsyn, at Messina nødtes at købe bedre Qvaliteter end de vanlige, medens Importørerne her ikke opnaaede høiere Priser for de gode Sorter end for de simple, som man her er vant til.

Priserne var jevnt opadgaaende, med indskrænket Forbrug fra 63 Lire cif. for samfæng Vare per Balle à 100 Kg. opover til 75 Lire, og omtrent samme Priser holdtes for alm. hollænder, fin hollænder og vestre holl. Rundfisk.

Beholdningerne af gammel Fisk ved Aarets Udgang var temmelig reduceret, og der er ingen Tvivl om, at hver eneste Fisk vil være consumeret, naar den nye Vare kan ventes paa Markedet.

Det er at bemærke, at af det foran nævnte Kvantum, 14 100 Baller, kan man blot regne 10 000 Baller som tilhørende 1895 Aars Fiske. Resten, ca. 4 000 Baller, var spotbillige Finmarkshyser fra 1894, der ankom i Begyndelsen af forrige Aar med Hamburgerdampere.

Som jeg altid har fremhævet, kan man i Aar, hvor Prisen varierer mellem 50—55 Lire paaregne en Consum af henimod 20 000 Baller, men saasnart Priserne kommer op i 65—70 Lire cif., forbruges blot $\frac{1}{2}$ — $\frac{2}{3}$ af dette Kvantum.

Hvad norsk Klipfisk angaar, viste det sig i forrige Aar omtrent umuligt at anbringe noget væsentligt paa dette Marked, da Priserne var for høie, og Lysten til at anvende norsk Vare er for ringe til, at Importen kan tage Opsving, naar Priserne ikke er meget lave.

Der ankom derfor hertil blot 50 000 Kg. norsk Klipfisk, omsat til 54 Lire cif., medens 7 Ladninger Newfoundlandsfisk paa tilsammen 850 000 Kg. fandt hurtig Afsætning.

Af svensk Tjære, Jern og Træløst ankom ad indirekte Vei adskillige Partier, som det er mig umuligt at precisere. Desuden ankom hertil fra Gefle Distrikt med en italiensk Bark paa 433 R. Tons ca. 220 Standard Planker. Alt ialt anslaaer jeg Indførselen af svensk Træløst til Sicilien til omkring 600 Standard.

Af de billigere Træsorter fra Triest, Fiume og Galatz forbruges her store Kvanta.

Saltexporten fra Sicilien til de forenede Riger naaede en hidtil ukjendt Høide.

Der afgik fra Trapani: 74 Fartøier dr. 50 000 R. Tons til Norge, 14 Fartøier dr. 8 800 R. Tons til Sverige.

Disse 88 Fartøier bragte 105 000 Tons Salt til Norge og 12 700 Tons til Sverige, tilsammen 117 700 Tons af en samlet Produktion for Trapanis Vedkommende af 220 000 Tons.

Prisen var i Gjennemsnit Lire 7.60 pr. Ton.

Fra Augusta afgik to norske Dampere dr. 2 371 R. Tons til Sverige med 4 900 Tons Salt.

Til de forenede Riger udskibedes saaledes ialt fra Sicilien: 122 600 Tons Salt eller ca. $1\frac{1}{3}$ Million Hektoliter, imod i 1894: 70 000 Ton = 840 000 Hektoliter. Foruden Salt exporteredes der dels med det svenske Lloyds Dampskibe dels med den norsk-spanske Linie en betydelig Mængde Appelsiner, Mandler, Svovl, Olie etc.

Jeg maa gjentage min Advarsel mod at man skjænker nye Kunder Kredit hernede uden at være dobbelt overbevist om Vedkommendes Agtværdighed.

Consulatet er jo altid til Tjeneste med Oplysninger. Man kan ikke noksom indpræge sig den Grundregel, naar man har med Sicilien at gjøre, at Mistromaa anvendes ved enhver Leilighed ligeover for alt og alle, som man ikke har saameget længere Kjendskab til og Erfaring for, at Tillid kan udvises.

Min engelske Kollega kan berette om et engelsk Firma, som, efter at have aflastet en Ladning Stenkul til en Kjøber her i Messina, forespurgt paa Consulatet om Kjøberens Soliditet og Moral. Efter megen Søgen lykkedes det Consulen at finde ud, hvem Kjøberen var. Det var en ung Herre, der spillede Fløite i Theatret her!

Heldigvis blev Lasten reddet.

Som vanligt forefaldt der mange Tvistigheder mellem norske og svenske Handelhuse paa den ene Side og sicilianske Huse paa den anden Side, og de fleste bilagdes heldigt ved dette Consulats Mellemkomst. De vigtigste af disse „questioni“ gjaldt Fiskepartier, om hvis Kvalitet der var Disput. Consulatets Bistand paakaldtes ogsaa i Anledning Tvister paa andre Steder i Sicilien.

Selvfølgelig er det ikke altid, at Sicilianerne har Uret, som for Exempel ved en Tvist i Catania. Det handlede sig der om et Vareparti, der ved Ankomsten viste sig uacceptabelt, og som derfor ogsaa refuseredes af Kjøberen, der imidlertid havde accepteret en 3 Mdr. Tratta for Facturabeløbet. Kjøbmanden i Norge antog, at da Huset i Catania var solvent, maatte Vexelen indløses først og fremst, og derefter kunde man enes om en passende Godtgjørelse. Dette gik imidlertid ikke saa. Vistnok fritog Tribunalet i Catania ikke Acceptanten for hans Vexelpligt, hvad forresten ogsaa kunde have hændt, hvis „mala fede“ kunde været paavist, men Vedkommende lod, uden at bryde sig det ringeste om sit Renomé, Trattaen protestere ved Forfald og deponerede Beløbet i Banken for at vise, at det ei var af Pengemangel, at Accepten ei indløstes.

Selvfølgelig kunde en af Giranterne have tiltunget sig Dækning, men ingen af dem havde naturligvis Lyst at lægge sig i unødige Ubehageligheder, især i en By som Catania. Trassaten maatte derfor selv indløse sin Tratta.

De refuserede Varer var imidlertid solgt paa offentlig Auktion af Toldvæsenet og Nettobeløbet deponeret hos en Retsbetjent — Usciare. Under disse Omstændigheder var der ingen anden Udvei end at gaa paa Accord med Cataneseren, lade ham faa sin protesterede Accept tilbage, betale ham 5—600 Lire i Skadeserstatning og tage imod Nettoprovenuet for de auktionerede Varer.

Da Feilen var begaaet fra Afsenderens Side, kunde denne være tilfreds med at faa remitteret gennem Consulatet 2 000 Lire af 3 000 francs, der stod i Fare.

Jeg har anført dette Exempel for at vise, at selv med Accepten i Orden kan man ei være rolig, saameget mindre naar Feil er begaaet ved Afsendelsen.

Overhovedet er det vanskeligt at sælge Varer til Sicilien uden at udsætte sig for Ubahageligheder, selv om man er sig fuldt ud bevidst at have sendt saa gode Varer som muligt.

Saa langt fra at opmuntre til at knytte nye Forbindelser med Sicilien maa jeg fraraade mine Landsmænd at indlade sig med Folket her angaaende nye Artikler. Ja selv med de vante Sager, som Fisk, Trælast, Jern og Tjære har Sælgerne i Norge og Sverige hyppigt Tab og Ærgrelser istedetfor Fortjeneste.

Den største Omhu med Varerne og Forsigtighed i Valg af Agenter er fremfor alt nødvendig, og selv da maa man være forberedt paa ubehagelige Ovraskelser.

Da de største Exportører af sicilianske Produkter til Norge og Sverige er mest tyske, danske og engelske Firmaer, er det sjældent, at der fra Hjemlandene indløber Klagemaal til Consulatet.

Det hænder dog, at sicilianske Frugthandlere sender daarlige Varer, og da er det yderst vanskeligt at faa Rede paa dem, da det lidet nytter at gaa til Proces. Blot naar Bedragerierne gaar saa vidt som Tilfældet var med et herværende Firma, der ifjor sendte Bomolie til forskjellige Kjøbmænd i Göteborg paa dobbelte Foustager, medens i Facturaerne blot den almindelige Tara var fradraget, blot da er det let at vinde Bugt med dem; thi da har de stemplet sig selv og Veien til „Rocca Guelfonia“ (Fængslet) er ikke lang.

Jeg havde saaledes ifjor Anledning til at presse over 1 000 Lire af en saadan halvt fallit siciliansk Exportør, hvilken Sum jeg havde den Fornøjelse i en collectiv Anvisning at tilstille de bedragne Firmaer gennem Kongl. Udenrigsministeriet.

Med en bedragerisk Frugthandler er det slemmere at faa Bugt, og man bør se til at kjøbe Frugt blot hos 1 Classes Exportører, der alle har Agenter paa de fleste Steder i Norden, selv om disses Priser er lidt høiere end de smaa Exportørers.

Forholdene paa Sicilien er desværre ligesaa slet, om ikke slettere, end i de foregaaende Aar. Især i Svovldistrikterne er Situationen rent fortvivlet. Af de længe projekterede Forholdsregler til Afhjælp af den tunge Crisis i Svovlindustrien er saaatsige ingen kommet i Gang. Regjeringen har til Dato blot afskaffet en Del af Udførselstolden paa Svovl, men mange andre Projekter er under Studium.

Om disse nogensinde kommer til at realiseres er et ligesaa stort Spørgsmaal som, om de eventuelt vilde ophjælpe Industrien og om Arbeidernes Nødstilstand derved vilde blive afhjulpet. Jeg frygter for, at Sygdommen ligger for dybt til, at Regjeringen med Midler, hvorom man forresten er meget uenig, skal kunne raade Bod paa dem.

Knuden er den, at Productionen i de sicilianske Miner er altfor stor, og da Verdensconsumen aldeles ikke domineres længere af den sicilianske Svovlindustri, som i tidligere Aar, saa er Svovlproducenterne dobbelt nødt til at følge Verdensmarkedernes Gang.

Extractionen af Svovlkis er saa enorm, at Siciliens Gruber er kommet i anden Række.

Priserne for den almindelige 2den Sort varierede mellem 7—8 Lire pr. 100 Kg.

Frugthøsten var saavel for Appelsiner som for Citroners Vedkommende god, omend meget forsinket paa Grund af den store Regnmangel. Da sluttelig al Frugt var moden, kom med en Gang saameget paa Markedet, at Priserne paa begge Dele faldt saavel paa de italienske som de udenlandske Markeder. Fremover Sommeren tog Citronerne sig op, og man opnaaede særdeles høje Priser henimod September, ja høiere end paa mange Aar.

Orangerne betaltes her paa Pladsen fra 5 til 12 Lire efter de forskjellige Conjunctioner per Kasse.

Citronerne varierede ligeledes fra 6½ Lire op til 13 Lire.

Vinhøsten var meget god i Gjennemsnit, men da Vinbonden grundet de ødelæggende Sygdomme paa Vinstokken, især Fillossera, for en stor Del har maattet ombytte sine Stokke med amerikanske Vinstokke, som mærkværdigt nok viser sig uangribelig for Sygdommene, saa var Kvantumet af indhøstet Vin

ikke saa overdrevent stort, og omend det franske Marked er aldeles lukket for den italienske, specielt sicilianske, Vin, saa fandt man i Østerrig og Tydskland samt paa de oversøiske Markeder god Afsætning paa Vinen.

At det franske Marked med et Slag blev stængt, har desuden bevirket, at Sicilianeren selv maa beflitte sig paa at behandle Vinen bedre, end han var vant til, saalænge Franskmandene opkjøbte alt, for deraf at fabrikere Bordeauxvine.

Priserne var omkring 50—55 Lire pr. Hektoliter for god Vin, tjenlig til at forbedre andre Landes lette (og sure) Vin.

Retssikkerheden er ligesaa daarlig som forhen, ja snarere slettere end bedre. De fortvivlede Forhold i Svovldistrikterne frembringer en stadig Voxen af Forbrydelser saavel mod Eiendom som mod Liv. Mord, Tyveri og Overfald hører til Dagens Orden.

Man kan af Dagbladene se, at de mest oprørende Forbrydelser mod Menneskeliv omtales som det mest Dagligdagse, ja med færre Ord end et Lomme-tyveri hjemme mængange.

Provinsen Messina er for saavidt langt bedre stillet end f. Ex. Catania og Palermo.

Veritable Røverbander gives der for nærværende ingen af paa Sicilien, siden Udryddelsen af den i min forrige Beretning omtalte Bande.

Leilighedsrøverier forekommer imidlertid overalt.

Sporene af de frygtelige Jordskjælv i 1894 er endnu ikke forvunden. Især maa beklages, at Fyrtaarnet paa Cap Faro, som dengang ruineredes, endnu ikke er sat i Stand. Der opsattes et lidet, gammeldags Fyrtaarn provisorisk, hvilket desværre functionerer saa slet, at flere store Dampere er strandet lige ved Fyret. Deriblandt desværre norsk Damper „Ceylon“, der led et Havari paa 12 000 £. Da der endnu sikkert vil hengaa lang Tid, inden det store Fyrtaarn kommer i Aktivitet, har jeg gjentagende advaret Skibsførerne offentligt, at den største Agtpaagivenhed maa anvendes om Natten, naar Strædet skal passeres.

Den nye Jernbanelinie fra Neapel til Reggio langs Calabriens Vestkyst har bragt Messina en Dagsreise nærmere Continentet, kan man næsten sige.

I hvertfald kommer Posten fra Norge og Sverige en Dag tidligere frem.

Consulatet er igjen som i tidligere Aar i Via Garibaldi No. 102. Kontortid fra Kl. 10 til 2.

Der indgik til Consulatet 205 Skrivelser og expederedes 306.

Den samlede, erlagte Consulatafgift udgjorde for hele Sicilien for svenske Fartøier Lire 831.20, for norske Fartøier Lire 8 799.57, tilsammen Lire 9 630.77, imod i 1894 Lire 8 384.89.

Til Messina Havn ankom:

i 1895 ialt	4 542	Skibe dr.	1 872 101	R. Tons,
1894 -	4 837	—	- 1 859 023	—
1893 -	4 862	—	- 1 719 826	—
1892 -	4 991	—	- 1 792 776	—
1891 -	4 986	—	- 1 678 556	—

Sundhedstilstanden paa Sicilien var udmærket god under hele Aaret 1895.

J. C. Martens.

Consul.

I n d h o l d: Havre S. 277. — Messina S. 294.

Beretninger om Handel og Skibsfart.

Uddrag af Aarsberetninger fra de forenede Rigers Konsuler
for 1895 m. M.,

No. 9. udgivet ved Departementet for det Indre.

1896.

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

London.

Skibsfarten 1895.

Norske Fartøier.	Med Ladning.				I Ballast.				Tilsammen.		Bruttofragter.	
	Seilskibe.		Dampskibe.		Seilskibe.		Dampskibe.		Tilsammen.		Seilskibe. £	Dampskibe. £
	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.		
I. Ankomne.												
Fra Norge til Hovedstationen	289	122 567	153	54 260	-	-	-	-	451	176 827	54 937	25 862
- Norge til Vicekonsulstationerne . . .	1222	369 961	435	201 014	60	13 676	139	32 189	1856	666 840	176 128	56 505
- andre Lande til Hovedstationen	317	210 015	110	61 232	8	3 707	5	1 355	440	276 309	204 720	41 581
- andre Lande til Vicekonsulstationerne	938	508 695	455	253 218	425	173 518	820	428 068	2638	1363 499	594 043	169 365
Tilsammen	2775	1 211 238	1153	569 724	493	190 901	964	511 612	5385	2 483 475	1 029 828	293 313
II. Afgaaede.												
Til Norge fra Hovedstationen	39	20 380	1	326	293	132 231	65	24 975	398	177 912	3 282	85
- Norge fra Vicekonsulstationerne . . .	591	166 190	703	318 443	497	176 029	35	11 091	1826	671 753	48 259	102 084
- andre Lande fra Hovedstationen	71	35 875	58	24 314	227	154 601	142	65 747	498	280 537	19 591	2 268
- andre Lande fra Vicekonsulstationerne	914	392 208	722	456 601	658	346 705	421	216 260	2715	1 411 475	270 860	227 787
Tilsammen	1615	614 653	1484	799 684	1675	809 566	663	318 073	5437	2 541 976	341 992	332 224

Af svenske Fartøier ankom 2 441, drægtige 1 182 512 Tons, hvoraf
1 431 Dampskibe, drægtige 890 644 Tons. Samlet Bruttofragt £ 440 177.

Opgave over det samlede Beløb af de inden Londons Generalkonsulatdistrikt under 1895 oppebaarne Afgifter.

Konsulatafgifter.												For	Expeditionsafgifter.									
Af	Ved Hovedstationen.			Ved Vicekonsulsstationerne.						Ialt tilfalder Konsulskassen.			Ved Hovedstationen.	Ved de lønnede Vicekonsulater.			Heraf tilfalder ialt Konsulskassen.					
				Afgifternes Beløb.			Heraf tilfalder Konsulskassen.															
	£	sh.	d	£	sh.	d	£	sh.	d	£	sh.	d		£	sh.	d	£	sh.	d	£	sh.	d
Norske Fartøier	1 493	1	10	6 493	-	7	4 341	5	6	5 834	7	4	Norske Expeditioner Svenske Expeditioner . . . Fælles Expeditioner	138	11	4	169	15	8	246	13	8
Svenske do.	552	2	-	2 802	7	6	1 696	5	7	2 248	7	7		49	5	4	47	7	2	77	6	-
														2	-	6	-	-	-	1	12	5
ialt	2 045	3	10	9 295	8	1	6 037	11	1	8 082	14	11	Ialt	189	17	2	217	2	10	325	12	1
mod i 1894 . .	2 048	6	2	10 246	1	9	6 716	4	2½	8 764	10	4½	mod i 1894 . .	205	10	4	240	19	10	357	4	1
„ i 1893 . .	2 064	2	5	9 484	13	9	6 286	11	8	8 350	14	1	„ i 1893 . .	197	17	10	225	10	10	338	14	11

Aarsberetning modtaget 15 Mai 1896.

Almindelige økonomiske Forhold, Handel og Finantser.

Ved Indgangen af 1895 var der adskillige Antydninger til, at der efter en Række af for Forretningsverdenen ugunstige Aar vilde finde Sted en Gjenopvaagnen til livligere og mere lønnende Virksomhed.

Kun i meget indskrænket Grad virkeliggjordes imidlertid disse Forhaabninger under Aarets første Halvdel, idet en afgjort Tilbagegang inden saavel Industri- som Handelsomsætning viste sig meget snart efter det nye Aars Indgang med Nedgang baade i Værdien af Ind- og Udførsel og i Jernbanernes Afkastning. Hertil bidrog uidentivl i væsentlig Grad den usædvanlig strenge Kulde, som under næsten tvende Maaneder raadede selv inden dette Ørige, og som virkede hemmende paa Samfærselen baade til lands og tilvands. Saagodtsom umiddelbart efter den blidere Aarstids Indtræden viste der sig imidlertid nogen Forandring til det bedre, hvortil Grunden vel ogsaa turde være at søge deri, at de finansielle Forhold inden de Forenede Stater fremkaldte Forhaabninger, som dog desværre senere ikke realiseredes. Det var dog først omkring Midtsommertid, at en mærkbarere Stigning gjorde sig gjældende inden flere af dette Lands vigtigste Industrigrene, især inden Jern-, Uld- og Bomuldsmarkederne. Den tilbagevendende Ro i Sydamerikas politiske Forhold opmuntrede ligeledes til øgede Bestillinger fra mekaniske Værksteder og inden Ingeniørfaget, hvorhos der fra Kolonierne indløb hidtil tilbageholdte Ordre paa Varer af forskjellig Slags. Hertil kom end yderligere, at Fredsslutningen mellem Japan og Kina i nogen Grad øvede en gunstig Indflydelse, om end mindre gennem en umiddelbar Forøgelse af Handelsomsætningen end gennem Forhaabningerne om, at det vældige kinesiske Rige nu skulde blive tilgængeligt for europæisk merkantil og industriel Virksomhed i høiere Grad end hidtil var opnaaet. Maaned efter Maaned viste Opgaverne over Handelsomsætningen med Udlandet væsentlig Forbedring i Forhold til det modsvarende Tidsrum af det næstforegaaende Aar. Jernbanetrafikken befandt sig i stadig Tilvækst, Bankvirksomheden ligesaa, og alle statistiske Data afgav samstemmige Vidnesbyrd om en uafbrudt tiltagende Livlighed inden nær sagt alle Grene af Landets Industri med Undtagelse dog af den unegtelig vigtigste blandt disse, nemlig Landbruget, hvor Tilstanden snarere blev værre end bedre. Forretningsstillingen blev herigjennem ved Aarets Udgang langt gunstigere end ved dets Begyndelse, ligesom ogsaa Tilliden til Fremtiden blev større, end Tilfældet havde været under flere foregaaende Aar. Den Anskuelse har derfor ogsaa gjort sig gjældende, at Aaret 1895 har indledet et nyt Tidsrum af livligere Forretningsvirksomhed, forudsat dog, at de politiske Forviklinger, som er forekomne under de sidste Maaneder, naar en fredelig Løsning.

Forøgelsen af Handelsomsætningen med Udlandet under Aarets sidste Halvdel i Forhold til dets første Halvdel fremgaar af de nedenfor anførte Tal:

Import.

	1895.	1894.	Forøgelse eller Formindskelse.
1ste Halvaar . .	£ 203 663 000	£ 111 005 000	÷ £ 7 342 000 ÷ 3.5
2det — . .	- 213 025 000	- 197 340 000	+ - 15 685 000 + 8.0
tilsammen	£ 416 688 000	£ 408 345 000	+ £ 8 343 000 + 2.4

Export af britiske og irlandske Produkter.

1ste Halvaar . .	£ 106 118 000	£ 106 884 000	÷ £ 766 000 ÷ 0.7
2det — . .	- 120 051 000	- 108 940 000	+ - 11 111 000 + 10.2
tilsammen	£ 226 169 000	£ 215 824 000	+ £ 10 345 000 + 4.8

Reexport af udenlandske og koloniale Produkter.

1ste Halvaar . . .	£ 30 231 000	£ 29 654 000	+ £ 577 000 + 2.0
2det — . . .	- 29 740 000	- 38 308 000	+ - 1 432 000 + 5.0
tilsammen	£ 59 971 000	£ 57 962 000	+ £ 2 009 000 + 3.5

Handelsomsætningens Totalbeløb	£ 702 828 000	£ 682 131 000	+ £ 20 697 000 + 3.0
-----------------------------------	---------------	---------------	----------------------

Diese Tal viser vistnok, at Omsætningen steg, eftersom Aaret skred frem, men de giver dog ikke en fuldt nøiagtig Forestilling om det virkelige Omfang af denne Forøgelse. De her angivne Værdier udgjør nemlig Produktet af tvende Faktorer — Pris og Kvantitet —, og da Priserne i Almindelighed var lavere under 1895 end under det nærmest foregaaende Aar, følger deraf, at Forøgelsen af Varemengden var større, end hvad der fremgaar alene af en Sammenligning mellem Værdibeløbene, og ved en nærmere Undersøgelse af de nævnte tvende Faktorer viser det sig ogsaa, at den virkelige Forøgelse under 1895, i Forhold til 1894, i den til indenlandsk Forbrug anvendte Varemengde opgik til 5.54 %, og for eksporterede indenlandske Varer til 8.57 %.

Sammenlignes de her anførte Tal med de modsvarende for de nærmest foregaaende 6 Aar, viser det sig, at man maa gaa noksaa langt tilbage, før man finder en Forøgelse i Exportens Omfang under noget Kalenderaar ligesaa stor eller overstigende den under Aaret 1895 forekomne.

Endnu tydeligere fremgaar Forretningsvirksomhedens Udvidelse af de Tal, som meddeles fra Bankernes Afregningskontorer — „Clearing houses“. Beløbet af de inden disse Institutioner i London klarerede Vexler og Bankanvisninger — „Bills & Cheques“ — gik under 1895 op til ikke mindre end £ 7 592 886 000 mod £ 6 337 222 000 under det nærmest foregaaende Aar, altsaa en Forøgelse af £ 1 255 644 000 eller næsten 20 %, og af denne Forøgelse tilhører den overveiende Del det sidste Halvaar. Hertil bidrog vistnok væsentlig den livlige Omsætning paa Fondsbørsen — hvorom

mere nedenfor —, men selv om denne ganske lades ude af Betragtning, bliver Forøgelsen alligevel £ 871 442 000, modsvarende 17.2 %, og en endnu paalideligere Maalestok for Handelsomsætningens øgede Omfang giver en Gjennemgaaelse af de tilsvarende Opgaver fra de vigtigste „Clearing houses“ i Provindserne, som vil sees af følgende Tal:

	1895.	1894.	Forøgelse.	%
Manchester	£ 169 188 000	£ 160 221 000	£ 8 967 000	5.6
Liverpool	- 111 777 000	- 101 157 000	- 10 620 000	10.5
Newcastle	- 41 980 000	- 28 192 000	- 13 781 000	48.9

Middeltallet af den her omhandlede Tilvækst overstiger Forøgelsen i Handelsomsætningen med Udlandet, hvorefter man igjen kan drage den Slutning, at ogsaa den indenlandske Handelsomsætning har tiltaget. Dette bestyrkes ogsaa af de nedenfor anførte Opgaver betræffende Trafiken paa 15 af de vigtigste Jernbaner inden England, ligesom ogsaa Opgaverne over Kystfarten inden Storbritannien og Irland.

Jernbanetrafiken under 1ste Halvaar.

Passagerer og Post.		Handelsvarer.		Mineralier.		Levende Dyr.	
1895.	1894.	1895.	1894.	1895.	1894.	1895.	1894.
£	£	£	£	£	£	£	£
13 055 500	13 099 500	9 199 500	9 295 300	6 558 200	7 016 100	390 200	410 300
÷ £ 444 000		÷ £ 95 900		÷ £ 457 900		÷ £ 20 100	

Under 2det Halvaar.

£	£	£	£	£	£	£	£
16 179 700	15 525 500	10 111 200	9 576 800	7 053 800	6 923 500	439 600	463 200
+ £ 651 200		+ £ 534 400		+ £ 130 300		÷ £ 24 600	

Hvad Kystfarten angaar, henvises til Redegjørelsen for Skibsfarten paa britiske Havne.

Uagtet, som ovenfor anført, Middelpriisen paa de vigtigste Exportvarer for hele Aaret 1895 stiller sig lavere end under noget foregaaende Aar af indeværende Decennium, er dog under Aarets sidste Halvdel, og især

under 3die Kvartal, en opadgaaende Bevægelse indtraadt, der i nogen Grad har bidraget til den tillidsfulde Stemning inden Forretningsverdenen, som unegtelig for Øieblikket gjør sig gjældende.

Arbejdsklassens Stilling turde i det hele have været bedre under det nærmest foregaaende Aar. Derom vidner først og fremst Forbruget af saadanne Varer, som er belagte med Told eller Produktionsafgift; og i hvilken betydelig Grad dette Forbrug befinder sig i stadig Stigning, fremgaar af de nedenfor anførte Opgaver over de Kvantiteter af disse Varer, som under de 3 sidste Aar indgik i den indenlandske Konsumption.

Vareslags.	1895.	1894.	1893.
The	£ 221 800 000	214 341 000	208 098 000
Cacao	" 24 485 000	22 441 000	20 875 000
Kaffe	" 28 000 000	27 104 000	27 104 000
Tobak	" 66 367 000	13 505 000	63 556 000
Vin Gallons	14 636 000	13 846 000	14 164 000
Spirituosa, indenlandske	" 30 830 000	29 894 000	29 858 000
Do. udenlandske	" 8 214 000	7 606 000	7 832 000
Øl Fade	32 226 000	31 745 000	31 594 000

Beregnes Middelprisen for indenlandsk Spirituosa til 20 sh., for udenlandsk do. til 24 sh., for Øl til 1 sh. 6 d, for Vin til 18 sh., samt for andre indenlandske Drikke, som Cider m. m. til 3 sh., alt pr. Gallon, har Forbruget af saadanne under 1895 medført en Udgift af £ 142 414 812, der, fordelt paa den samlede Befolkning, 39 134 166, viser en Udgift pro persona af £ 3. 12. 9¹/₄ mod i 1894 £ 3. 11. 6¹/₂.

De statistiske Opgaver betræffende Forbruget af berusende Drikke inden de forskjellige Dele af det britiske Rige — England, Skotland og Irland —, bringer det uventede Resultat, at nævnte Forbrug i 1895 modsvarede for hver Person i England en Værdi af £ 3. 17. 8³/₄,
 - " — i Skotland - - - 2. 18. 11,
 - " — i Irland - - - 2. 12. 6, hvad der saa nogenlunde svarer til Formuesvilkaarene inden de nævnte Lande.

Den her anførte Stigning i Forbrugsevnén hos Befolkningen i dens Helhed synes dog ikke at have været nogen Følge af en Forhøjelse af Kropsarbejdernes Afønning, hvilken, om man dømmer fra de gennem Board of Trade offentliggjorte Rapporter, tvertimod synes at være gaaet noget ned. Der nævnes saaledes, at af de under 1895 anførte 732 Forandringer i Afønningen medførte vistnok 528 en Stigning og 204 en Nedgang, men af

de 1 004 200 Arbeidere, som deraf berørtes, opnaaede alene 91 800 dergjennem et Tillæg til sin forud oppebaarne Dagløn, medens derimod 912 400 havde at finde sig i en Afknappelse, og dette fornemmelig inden Bergværks- og Grubeindustrierne. Derimod synes Adgangen til Sysselsættelse at have været rigeligere og jevnere, som man ogsaa kunde vente i Anledning af den tiltagende Omsætning og deraf følgende større Produktion. Til Arbeidernes øgede Velvære bidrog udentvivl ogsaa i væsentlig Grad den Omstændighed, at der forekom færre Arbeidsnedlæggelser, nemlig 782, berørende 243 500 Arbeidere mod 1 061 og 324 245 i 1894 samt 782 og 636 386 i 1893, ligesom ogsaa at lavere Priser var gjældende for de vigtigste Livsfornødheder og andre Forbrugsartikler. En Grund til at antage, at de nævnte Fordele alene i mindre Grad er komne de egentlige Arbeidere tilgode, findes dog deri, at ved Udgangen af 1895 Antallet af Fattigunderstøttede gik op til 741 409 mod 732 518 ved Udgangen af 1894, i begge Tilfælde modsvarende 2.44 % af den hele Befolkning.

Den aarlige Forøgelse af de i Sparebanker indsatte Midler har i Aaret 1894 været anseet at udgjøre en forholdsvis paalidelig Maalestok for Arbeidsklassens økonomiske Vilkaar, og nævnte Forøgelse er under hvert af de første tre Aar af indeværende Decennium gaaet op til omkring 4 Millioner £. Efterat det imidlertid fra og med 1894 ved Lov er bleven tilladt at forhøje Maximumbeløbet af aarlige Indskud fra £ 30 til £ 50, har Overskuddet af indsatte Penge over de udtagne vist en rask Tilvækst, idet dotte Overskud, som i 1893 udgjorde £ 4 774 000, under 1894 gik op til £ 8 668 000 og under sidstforløbne Aar yderligere steg til næsten £ 11 000 000. Den, der i et Aar kan opspare £ 50, turde dog i Almindelighed ikke tilhøre den Klasse i Samfundet, hvis egentlige Indtægt udgjøres af Arbeidsløn, i dette Ords snevrere Betydning, og den hurtige Stigning i Sparebankernes Kapitalbeholdning kan derfor heller ikke længer alene, eller endog hovedsagelig, regnes Arbeidsklassen tilgode. Som bekjendt findes der inden dette Land Sparebanker af tvende Slags, nemlig dels „Trustee Savings Banks“, oprettede og bestyrede af private Selskaber, dels ogsaa Postsparebanker. Kapitalbeholdningen inden de førstnævnte har under de sidste tvende Aar været temmelig stationær, omkring £ 43 000 000, hvorimod den af de sidstnævnte forvaltede Kapital viser en stadig Tilvækst og udgjorde ved Udgangen af 1894 £ 89 266 066. Den begge disse Slags Sparebanker anbetroede Kapital oversteg ved Udgangen af 1895 £ 140 000 000, altsaa modsvarende 21.2 % af det britiske Riges Statsgjæld, der samtidig beløb sig til £ 666 160 607.

Det er ovenfor antydnet, at Landbruget ikke har faaet nogen Del i den Bedring, som under Aaret gjorde sig gjældende inden de fleste andre Industrigræne; snarere kan Tilstanden siges at have forværret sig. Saaledes var Kornhøsten, med Hensyn til Kvantitet, betydelig slettere end under det næstforegaaende Aar, og om end Priserne henimod Aarets Slutning viste nogen Tendents til Stigning, har denne dog langt fra erstattet den for-

mindskede Afkastning. De efter Høstens Indbjærgning under de sidste tre Aar officielt noterede Priser pr. Quarter var saaledes under den første og sidste Uge af hver Maaned:

	Tid	Hvede			Byg			Havre		
		1895	1894	1893	1895	1894	1893	1895	1894	1893
Aug.	3	24/2	24/4	26/2	18/2	21/4	21/8	15/9	19/8	21/—
"	31	23/10	22/7	25/5	23/5	24/1	26/9	14/5	17/1	18/7
Septbr.	7	23/1	21/7	25/7	23/4	24/11	27/2	14/4	16/6	17/1
"	28	23/—	18/9	27/6	24/8	23/5	28/4	13/5	14/3	17/1
Oktbr.	5	23/6	18/2	27/10	25/1	23/7	29/—	13/7	14/—	17/10
"	26	25/5	17/7	27/6	25/4	23/8	29/6	13/—	13/3	18/—
Novbr.	2	25/11	18/—	27/4	25/6	23/8	29/5	13/10	13/6	18/2
"	30	25/2	20/7	27/—	24/7	22/—	28/8	14/—	14/3	18/3
Decbr.	7	24/10	20/7	26/9	24/5	21/10	29/1	14/1	14/4	18/4
"	28	25/—	20/5	26/6	23/11	20/10	29/2	13/10	13/9	17/11

Middelprisen for Hvede — Landets vigtigste Kornsort — beløb sig til

i	1895	1894	1893	1892	1891	1890	1889
	23/1	22/10	26/4	30/3	37/—	31/11	29/9

Ogsaa for Kvægdriftens Vedkommende har den udenlandske Konkurrence fremdeles virket trykkende. Prisen paa Slagtekvæg af prima Beskaffenhed har visselig holdt sig nogenlunde jævn og turde for Hornkvæg gjenomsnitlig under Aaret kunne antages at have udgjort 4 sh. 8 d og for Faar 6 sh. pr. Stone af 8 $\mathcal{B}$; men da transatlantisk Kjød hidføres i stadig større Mængde, er det naturligt, at der, eftersom Forbruget deraf vinder Indpas hos Befolkningens store Masse, derigjennem foraarsages en aftagende Efterspørgsel efter indenlandsk Vare af mindre god Beskaffenhed, hvad der ogsaa har havt til Følge, at saadant under den varmere Aarstid tildels neppe har været salgbart.

Talrige Forslag til Afhjælpelse af det Tryk, hvorunder baade Jordeiere og Forpagtere saaledes arbejder, er fremkomne og turde blive Gjenstand for nye Lovbestemmelser; men da ikke derigjennem den Konkurrence kan afværges, som uhindret foregaar fra rigt kornproducerende Lande i alle Verdensdele, og til hvis Bekjæmpelse Indførelse af Beskyttelsestold inden dette Land neppe engang vilde være tænkelig, kan man vanskelig imødse som Resultat nogen Prisstigning, men vel Forsøg paa at reducere Produktionsomkostningerne og Lettelse af den indenlandske Samfærdsel. Den tidligere inden Storbritannien baade for Eiere og Brugere af Jord raadende Guldalder turde dog for stedsse være forbi, og skal Forpagterklassen nogensinde kunne gjenvinde sin gamle Velstand, vil en jevnere Fordeling af de Byrder, som hidtil ubestridelig i altfor høj Grad har været paalagt alene denne Stand, vise sig som en uundgaelig Nødvendighed.

Blandt de af saavel Landmænd som Industridrivende fremholdte Ønsker med Hensyn til Foranstaltninger for Bekjæmpelsen af den udenlandske Konkurrence gjenfindes ofte Kravet paa Nedsættelse af Jernbanernes Fragtsatser, som paastaas for nærværende i ikke faa Tilfælde at være lavere for Varer, importerede fra Udlandet end for Varer af indenlandsk Tilvirk-

ning. Dette Spørgsmaal er bleven behandlet af en Parlamentskomité, men har endnu ikke fundet nogen tilfredsstillende Løsning. En Foranstaltning i nævnte Retning er efter Paatryk af den herværende Agrarforening forsøgsvis bleven vedtagen fra og med sidstledne December af „The Great Eastern Railway Co.“, som er gaaet ind paa at befordre Landmandsprodukter i mindre Partier fra 98 Stationer til London og dets Forstæder for en Fragt, der er nedsat til 4 d for 20 $\mathcal{H}$ samt 1 d for hvert overstigende 5 $\mathcal{H}$ eller Del deraf, indtil 60 $\mathcal{H}$. Som Betingelse herfor kræves det dog, at Varerne pakkes i Kasser af foreskrevne Dimensioner, at Fragten erlægges forskudsvis, samt at Transporten sker paa Afsenderens Risiko. Tomme Kasser leveres af Jernbanekompagniet til en saa lav Pris, at det ikke lønner sig at sende dem tilbage. Som Exempel paa den herved opnaaede Besparelse anføres, at en Sending, for hvilken Fragten hidtil udgjorde 2 sh. 6 d, nu befordres den samme Distance for 1 sh. Man haaber herigjennem at kunne bringe Producent og Forbruger nærmere, med Undgaelse af de Mellemhænder, hvis Anvendelse for nærværende i saa høi Grad virker fordyrende især paa Fødevarer.

Ogsaa gennem Poststyrelsen er Foranstaltninger truffet for at lette Forsendelsen af Varer i mindre Partier, idet Befordring af levende Dyr og flydende Varer ved den saakaldte „Express Delivery Service“, som tidligere var forbudt, nu er bleven tilladt. Ligesaa er det bleven bestemt, at det til nævnte „service“ hørende Personale kan engageres som Veivisere mod en Afgift af 3 d for en Distance af 1 engelsk Mil.

Pengemarkedet har under Aaret vist større Uforanderlighed, end hvad nogensinde før skal have været Tilfældet. Bankrenten er saaledes fra Aarets Begyndelse ligetil dets Udgang forblevet uforandret ved 2 $\%$, ligesom ogsaa den af Bankerne erlagte Rente for Depositioner udgjorde alene $\frac{1}{2} \%$. Men til Trods for denne ualmindelig lave Rentefod vedblev Guld at strømme ind saaat Beholdningen deraf i Bank of England, som ved Aarets Indgang modsvarede ubetydelig over £ 33 000 000, ved Slutningen af Decemher var øget til henimod £ 45 000 000. I nogen Grad beroede vel dette deraf, at det af Kina med Garanti af Rusland optagne Statslaan overflyttedes til nævnte Bank, og det er noksaa betegnende, at, uagtet Frankrig i Virkeligheden leverede det meste af Laanesummen, foretrak dog Japan at placere samme i London fremfor at lade det forblive i Paris. Det fortjener derhos at bemærkes, at samtidig med denne Forøgelse af den engelske Banks Guldbeholdning, aftog Beholdningen deraf i Flertallet af de øvrige betydeligere Statsbanker. Den almindelig raadende Opfatning, at den store Forøgelse i Produktionen af heromhandlede ædle Metal har medført en Ophobning i Forraadene deraf, er altsaa ikke helt begrundet; thi i Virkeligheden har Behovet inden de guldproducerende Lande i væsentlig Grad absorberet nævnte Forøgelse.

Londons Pengemarked er i 1895 bleven lagt Beslag paa for Optagelse af Laan og Igangsættelse eller Udvidelse af industrielle Foretagender til større Beløb end under noget af de nærmest foregaaende tre Aar, og gik Summen heraf op til £ 104 690 000 mod i 1894 £ 91 835 000, i 1893 £ 49 141 000 og i 1892 £ 81 137 000.

Det førstnævnte Beløb fordelte sig paa de forskjellige Formaal saaledes:

Laan til udenlandske Stater	£ 19 632 000
” ” koloniale do.	” 9 081 500
” ” britiske Korporationer	” 7 055 600
” ” udenlandske do.	” 1 168 000
Til indenlandske Jernbaner	” 6 740 000
” udenlandske og koloniale do.	” 10 360 000
” Bankforetagender	” 1 490 000
” sydafrikanske Grubekompanier	” 4 808 000
” vestaustralske do.	” 6 792 000
” andre do.	” 3 204 000
” Indkjøb af Jord og Forskningsforetagender (Land Exploration Companies)	” 6 555 700
” Bryggerier og Brænderier	” 5 645 000
” Indkjøb af Patenter	” 2 799 300
” Handelsselskaber	” 5 098 200
” Selskaber for Forlystelserssteder	” 1 171 700
” Anlæg af Ledninger	” 1 354 000
” forskjellige Øiemed	” 11 734 000

Tilsammen £ 104 690 000

Sammenlægges alle de Foretagender, som gik ud paa at nyttiggjøre de nyopdagede Guldforekomster, gaar Beløbet af den hertil søgte Kapital op til £ 21 000 000. Som Bevis paa den Spekulationslyst, der er fremkaldt af disse og lignende Selskaber, kan anføres, at i mange Tilfælde Indbydelse til Deltagelse i saadanne er blevne offentliggjorte, ikke alene med de mest sparsomme Oplysninger om det paatænkte Selskabs Beskaffenhed og Sandsynligheden for dets Fremgang, men ogsaa med en til nogle faa Dage begrændset Frist for Tegning af Aktier, uden at dette som Regel har virket hæmmende paa Begjærligheden efter at erholde Aktier. Antallet af de hersteds under 1895 dannede og indregistrerede Selskaber gik op til ikke mindre end 3 522 med en nominal Kapital af £ 203 473 603, mod i 1894 et Antal af 2669 Selskaber og £ 108 818 965. Det vilde Spekulationsraseri, der saaledes gjorde sig gjældende, hovedsagelig i Grubeaktier, antog stadig større Dimensioner, saaat i Begyndelsen af September alene de i Transvaal interesserede Selskaber, med en nominal Kapital af £ 50 000 000, opnaaede en Værdi paa Fondsbørsen af £ 215 000 000; men da indtraadte der en hurtig Reaktion, som medførte et næsten uafbrudt Prisfald indtil Aarets Udgang, da ikke faa af disse Aktier noteredes lavere end i Begyndelsen af Aaret. Samtidig hermed tiltog Efterspørgselen efter sikre, saakaldte „guldkantede“ Børspapirer, især engelske Statsobligationer, „Consols“, hvilke, uagtet de nu kun byder en Rente af $2\frac{3}{4}\%$, opnaaede den højeste Pris, som hidtil er bleven noteret for dem, nemlig 110% .

Klager over den udenlandske Konkurrence, fremfor alt den tyske, paa de Markeder, hvor britisk Industri ligetil den seneste Tid har været omtrent eneraadende, gjenfindes stadig inden den herværende Presse. Man

synes ogsaa mer og mer at komme til Forstaaelse af, at en væsentlig Grund hertil, specielt hvad angaar det transatlantiske Marked, maa søges i den til Beskyttelse for engelsk Industri lovbestemte Mærkning, for Angivelse af Tilvirkningslandet, som er paalagt alle udenlandske Varer, som passerer britisk Havn, og som er forsynede med Etikette eller Indskrift paa det engelske Sprog. „Tal taler“, udtales der om denne Konkurrence i en Korrespondance til dette Lands mest udbredte Avis, „og disse tyder paa, at den enorme Forøgelse af vore kontinentale Konkurrenters Produktion inden Jernindustrien truer med inden forholdsvis kort Tid at berøve os vor hidtil indehavte Position som Verdens største Jern- og Staalexporterende Land. Det maa jo antages, at i samme Grad som Kontinentets Export heraf øges, vil vor formindskes; og at saa virkelig er Tilfældet, fremgaar af de nedenfor anførte Opgaver. Ifølge den officielle Statistik har vor Export af Jern, Staal, Skinner, Plader, Traad m. m. under de sidste fem Aar udgjort i Tons:

1890	1891	1892	1893	1894
4 001 430	3 240 146	2 739 279	2 856 574	2 649 998

Ligesaa af Jern- og Staalmanufaktur, Knive m. m. angivne i Værdi af £

2 764 446	2 527 575	2 194 726	2 046 606	1 834 481
-----------	-----------	-----------	-----------	-----------

I begge Tilfælde er Nedgangen en stadig, og samtidig hermed forekommer der en betydelig Forøgelse af Produktionen i Tyskland og Belgien, hvilken ingenlunde alene er bestemt for det indenlandske Forbrug, men ogsaa til at forsyne de Markeder, som vi hidtil har behersket. Det gaar nu ikke længer an for nogen Forretning at hvile paa de tidligere vundne Laurbær. En utrættelig Virksomhed gennemtrænger hele Forretningslivet, og ligesaa regelmæssig som Solens Opgang kan Kjøbmanden imødesee en eller anden ny Rival.

Ogsaa en anden Industri ansaaes hidtil som udelukkende britisk, nemlig Cementfabrikationen. Portland Cement, hvorefter en stor Del tilvirkedes langt borte fra det Sted, hvorfra det henter sit Navn, var verdensberømt. For 15 Aar siden udgjorde vor Export deraf 4 437 000 Cwt. Det var dengang en gylden Tid, hvor Handelen tiltog med voldsom Fart. Under hvert paafølgende Aar øgedes denne Export med omkring 1 000 000 Cwt., indtil den i 1889 naaede sit Høidepunkt med 12 633 200 Cwt., det vil sige en Tilvækst af næsten 200% paa 10 Aar. Tilvirkningen heraf er noksaa enkel, og Naturen har udstyret vort Land med rigelige Forraad af næsten alle de Raavarer, som dertil behøves. Men saadanne findes ogsaa andensteds, og Tyskerne var de første, som forsøgte at tilgodegjøre dem. Den tyske Vare var visselig til en Begyndelse daarlig, om end billig; men de har stadig forbedret den, og de er nu vore farligste Konkurrenter, specielt i De Forenede Stater. Som Følge heraf har der ogsaa været en stadig Nedgang i vor Export siden 1889, og den udgjorde under 1894 ikke mere end 8 511 640 Cwt.

Lignende Forhold vilde kunne nævnes ogsaa fra andre Industrigræne, f. Eks. med Hensyn til Glasvarer, af hvilke vi under 1893 exporterede for 20% mindre Værdi end for 15 Aar siden, medens samtidig vor Import

deraf tiltog med næsten 50- $\frac{1}{2}$ %. De her anførte Tilfælde er typiske. Det er ikke blot inden de videnskabelige Industrigrene, at den tyske Skolelærer gaar af med Seieren, saaledes som han siges at have gjort ved Sadowa og Sedan. Jern, Staal, Cement og Glas er normale Exempler paa den Konkurrence, med Hensyn til hvilken vi er fuldt rustede, og alligevel indeholder denne ikke ringe Fare. Den viser nemlig ikke blot Mangel paa videre Udvikling, men endog Tilbagegang samt formindsket Afkastning af Kapitalen og Anvendelse af Arbeidskraft. Den, som søger Oplysning i disse Forhold, mødes ofte af den Bemærkning, at de kontinentale Fabrikanter i langt høiere Grad retter sig efter Kjøbernes Fordringer. De studerer deres Behov, deres Eiendommeligheder, det af dem benyttede Maal og Vægt, deres Sprog, og søger at iagttage den størst mulige Ensartethed i de Varer, hvormed de forsyner dem. Vi maa saaledes konkurrere med det bedst opdragne og bedst disciplinerede Folk i Verden; en Befolkning, hos hvem baade i Strid og Arbeide Hjernevirksomheden indtager den første Plads. Det er forunderligt at finde, hvilken Betydning den tyske Fabrikant tillægger Virkningen af den almindelige Værnepligt. Saavel Lærde som Forretningsmænd er enige om, at Militærtjenesten er af samme Betydning for Arbeideren som den boglige Uddannelse for Arbeidsgiveren.“

Storbritanniens Vareomsætning under Aaret 1895 fordeles sig med Hensyn til Værdi paa de forskjellige Lande saaledes, som nedenfor er anført, og hidsætter man til Sammenligning tillige de modsvarende Opgaver for de tvende nærmest foregaaende Aar, alt i afrundede Tusinder.

I m p o r t.

Fra	1895 £	1894 £	1893 £
Forenede Stater	86 551 000	89 607 000	91 784 000
Frankrig	47 453 000	43 450 000	43 658 000
Holland	28 448 000	27 606 000	28 851 000
Tyskland	27 056 000	26 874 000	26 365 000
Rusland	24 658 000	23 599 000	18 575 000
Belgien	17 293 000	17 052 000	16 849 000
Spanien	11 269 000	10 547 000	10 354 000
Danmark	9 824 000	9 544 000	8 937 000
Egypten	9 523 000	9 285 000	8 845 000
Argentina	9 134 000	6 169 000	4 837 000
Sverige	8 768 000	8 380 000	8 416 000
Tyrkiet	5 700 000	4 900 000	4 979 000
Norge	3 814 000	3 657 000	3 570 000
Brasilien	3 622 000	3 940 000	4 636 000
Chili	3 436 000	3 711 000	3 797 000
Kina	3 376 000	3 543 000	3 894 000
Italien	3 144 000	3 129 000	2 948 000
Indien (undt. britiske Besiddelser)	2 482 000	2 280 000	3 742 000
Portugal	2 461 000	2 390 000	2 378 000

Østerrige-Ungarn	1 214 000	1 386 000	1 627 000
Grækenland	1 170 000	1 288 000	1 420 000
Central Amerika	987 000	949 000	1 198 000
Mexico	477 000	555 000	584 000
Uruguay	461 000	267 000	131 000
Andre Lande	8 798 000	10 325 000	10 544 000

tilsammen	32 119 000	314 433 000	312 919 000
-----------	------------	-------------	-------------

Britiske Kolonier og Besiddelser	95 494 000	93 912 000	91 769 000
----------------------------------	------------	------------	------------

ialt	416 613 000	408 345 000	404 688 000
------	-------------	-------------	-------------

Export.

Til	1895 £	1894 £	1893 £
Forenede Stater	27 998 000	18 799 000	23 957 000
Tyskland	20 647 000	17 796 000	17 698 000
Frankrig	13 865 000	13 526 000	13 365 000
Holland	7 395 000	8 747 000	9 249 000
Belgien	7 375 000	7 631 000	7 129 000
Brasilien	7 303 000	7 526 000	7 773 000
Rusland	7 009 000	6 884 000	6 372 000
Italien	5 513 000	5 555 000	5 207 000
Tyrkiet	5 353 000	6 520 000	5 769 000
Argentina	5 350 000	4 515 000	5 536 000
Kina	5 253 000	4 451 000	4 613 000
Spanien	3 659 000	3 945 000	3 614 000
Egypten	3 352 000	3 995 000	3 364 000
Chili	3 247 000	2 207 000	2 386 000
Sverige	3 068 000	2 970 000	2 698 000
Danmark	2 700 000	2 592 000	2 540 000
Indien (undt. britiske Besiddelser)	2 397 000	2 677 000	2 823 000
Norge	1 891 000	1 917 000	1 757 000
Østerrige-Ungarn	1 685 000	1 427 000	1 095 000
Portugal	1 465 000	1 446 000	1 739 000
Uruguay	1 353 000	1 488 000	1 499 000
Central Amerika	1 312 000	996 000	694 000
Mexico	1 153 000	1 214 000	1 153 000
Grækenland	834 000	881 000	605 000
Andre Lande	14 907 000	13 479 000	13 445 000

tilsammen	156 084 000	143 184 000	146 080 000
-----------	-------------	-------------	-------------

Britiske Kolonier og Besiddelser	70 085 000	72 640 000	72 015 000
----------------------------------	------------	------------	------------

ialt	226 169 000	215 824 000	218 095 000
------	-------------	-------------	-------------

Værdien af den samtidige Indførsel af Guld og Sølv i Plader og Mynt udgjorde:

	1895 £	1894 £	1893 £
Indført	46 675 720	38 577 764	36 748 122
Udført	31 636 759	27 812 600	33 092 019
Indførselen oversteg altsaa Udførselen med . .	15 038 961	10 765 164	3 656 104

Værdien af de forskellige hovedsagelige Vareslags, som indgik i ovenanførte Handelsomsætning, gaar op til nedennævnte Beløb:

Import i 1895.

Levende Dyr: Heste £ 922 815, Oxer og Tyre £ 7 150 812, Kjør £ 31 049, Kalve £ 1 179, Faar £ 1 782 544, Svin £ 668, ialt £ 9 889 067.

Fødemidler og Drikkevarer. 1) Toldfri: Hvede og Hvedemel £ 30 205 188, Byg £ 5 538 405, Havre £ 3 723 415, Ærter og Bønner £ 1 773 608, Mais og Maismel £ 7 884 393, Andre Slags £ 593 243, ialt £ 49 718 252.

Flesk, saltet og røget £ 11 103 105, Flesk, ferskt £ 665 223, Oxekjød, saltet £ 286 511, ferskt £ 4 275 548, Faarekjød £ 4 593 066, Kjød, uangivet Slags £ 490 555, Kjød, preservevet £ 2 040 045, Kjød af Kaniner £ 315 585, ialt £ 23 769 638.

Smør £ 14 245 230, Margarin £ 2 557 170, Ost £ 4 674 181, Melk, konserveret £ 1 084 559, Ister £ 2 941 941, Æg £ 4 003 440, Fisk, fersk £ 685 313, Fisk, røget og saltet £ 2 289 960, Fjærkræ og Vildt £ 605 166, Frugt, raa £ 4 865 825, Humle £ 644 505, Løg £ 696 428, Poteter £ 1 170 302, Grøntsager £ 1 277 058, Ris £ 1 982 406, Krydder (Kanel, Ingefær, Peber) £ 514 570, Sukker, rafineret £ 9 410 138, Sukker, urafineret £ 8 274 875, Melasse £ 212 696, Gjør £ 391 451.

2) Toldpligtige: The, til indenlandsk Forbrug £ 10 278 602, Kaffe £ 3 786 958, Cacao £ 1 314 764, Cicori £ 56 665, Korinter £ 757 517, Rosiner £ 897 845, Spirituosa £ 1 835 229, Vin £ 5 412 084, Tobak £ 3 337 783.

Metaller: Jern, Malm £ 2 977 952, Jern & Staal, bearb. £ 644 525, Kobber, Malm £ 574 603, Kobber, raa og bearb., £ 4 064 761, Bly £ 1 654 063, Svovlkis £ 987 165, Kviksølv £ 334 558, Sølv, malm £ 1 746 444, Tin, bearb. £ 2 631 038, Zink, raa £ 938 891.

Kemikalier, Farve- og Garvestoffe £ 6 558 249.

Oljer, alle Slags £ 8 110 625.

Raastoffe for Væveindustrien. Bomuld £ 30 429 070, Lin £ 3 270 851, Hamp £ 2 086 425, Jute £ 4 358 036, Silke, raa £ 1 002 206, do., Affalds £ 881 616, Uld £ 26 031 550, Alpaca m. m. £ 290 797, Gjedefuld og Haar £ 1 378 972, Shoddy £ 730 023.

Raastoffe for andre Industrier. Bust £ 556 404, Kautschuk, Gummi, Guttapercha £ 4 948 719, Huder £ 2 805 697, Elfenben £ 467 916, Gjødningsstoffer £ 2 545 560, Filler £ 229 665, Esparto m. m. 791 288, Træmasse £ 1 574 400, Parafin £ 755 790, Harpix £ 346 798, Talg og Stearin £ 2 574 071, Tjære £ 85 865, Træløst, huggen £ 4 201 370, Træløst, saget eller anderledes bearbejdet £ 10 716 249, Stav 594 605.

Fabrikprodukter. Uhre og Dele deraf £ 1 302 700, Bomuldsvarer £ 2 981 076, Uldvarer £ 12 928 980, Silkevarer £ 15 237 566, Lingarn £ 998 416, Arbejder af Halm £ 879 983, do. af Læder £ 8 051 511, Skoarbejder £ 398 755, Handsker £ 2 177 926, Papir og Pap £ 2 845 402, Glasvarer £ 2 474 822, Jernmanufaktur £ 3 299 374, Zink do. 375 171.

Andre Varer. Drogerier £ 1 012 360, Oljefrøklager £ 1 605 150, Frø, Kløver- og Græs- £ 858 642, do., Bomulds £ 1 750 437, do., Lin- og Hampe- £ 3 352 810, do., Raps- 307 348.

Export af britiske og irske Varer.

Levende Dyr. Heste £ 548 780, andre Slags £ 242 032, ialt £ 790 812.

Fødemidler og Drikkevarer. Øl £ 1 524 959, Brød og Kjæks £ 553 410, Smør £ 101 869, Ost £ 38 239, Fisk, Sild £ 1 618 726, do., andre Slags £ 656 214, Pickles, Edike, Saucer, Konfektører m. m. £ 1 237 927, Humle £ 37 407, Madvarer (Provisions) £ 940 785, Salt £ 546 515, Spirituosa £ 1 547 192, Sukker, alle Slags £ 574 328.

Raastoffe. Stenkul m. m. £ 15 442 794, Uld 859 953.

Bearbejdede Varer, Textilvarer. Bomuldsgarn £ 9 292 594, Bomuldsstoffer £ 54 479 460, Jutegarn £ 356 118, Jutestoffer £ 2 232 427, Lingarn £ 965 467, Linstoffer £ 5 357 140, Silkegarn £ 296 788, Silkestoffer £ 1 432 002, Uldgarn £ 5 374 883, Uldstoffer £ 19 750 037.

Metaller og Arbejder deraf, undtagen Maskiner. Kobber £ 2 825 486, Messing £ 418 898, Jern og Staal £ 19 695 382, Knivsmedarbejder samt Verktøi £ 3 110 666, Bly og Arbejder deraf £ 494 534, Pletvarer £ 351 222, Telegraftraad og Telegrafapparater £ 789 810, Tin, ubearbejdet £ 383 029, Zink, do. £ 130 135.

Maskiner og Dele deraf £ 15 215 110.

Klæder og Sager for personligt Brug £ 9 319 939.

Kemikalier og medicinske Præparater. Kemiske Gjødningsstoffer £ 1 952 345, Mediciner £ 1 048 204, Alkalier, Blegningsstoffer m. m. £ 5 294 851.

Andre Varer. Vaaben og Ammunition £ 2 500 795, Ledige Sække £ 444 782, Tryksager £ 1 232 946, Lys, alle Slags £ 384 772, Kautschukarbejder £ 1 191 278, Vogne, Jernbane- £ 791 731, do., andre Slags £ 210 283, Velocipeder £ 1 393 810, Cement £ 641 918, Stenkulsprodukter £ 1 572 703, Rebslagervarer £ 427 241, Porcelain og Lergods £ 1 989 768, Møbler £ 516 047, vegetabiliske Olier £ 991 093, Voxdug m. m. £ 803 057, Farvestoffer £ 1 552 878, Papir og Tapeter £ 1 437 857, Raastoffer for Papir £ 294 473 Sadelmagerarbejde £ 473 958, Skind og Peltsværk £ 1 091 616, Læder og Arbejder deraf £ 1 778 438, Glasvarer £ 789 054, Sæbe £ 756 924, Skrivematerialier, undtagen Papir £ 861 277.

Reexport af udenlandske og koloniale Varer.

Flesk £ 352 279, preserveret Kjød £ 128 625, Smør £ 283 529, Margarin £ 25 311, Ost £ 173 910, Fisk, saltet og røget £ 522 246, Ister £ 490 112, Hvede og Hvedemel £ 199 023, Frugt, Appelsiner £ 226 642, Humle £ 10 745, Ris £ 957 445, Krydderier £ 193 058, Sukker £ 282 781, The £ 1 339 619, Kaffe £ 2 085 403, Cacao £ 325 242, Cichori £ 13 616, Korinter £ 49 650, Rosiner £ 57 499, Spirituosa £ 246 478, Vin £ 565 784, Tobak £ 556 337, Uld £ 15 137 436, Bomuld £ 3 537 876, Jute £ 1 397 484, Silke £ 52 429, Huder £ 1 221 200, Elfenben £ 272 863, Lin- og Rapsfrø £ 216 070, Kautschuk, Gummi, Guttapercha m. m. £ 2 646 918, Bomuldsfabrikater £ 397 111, Uldfabrikater £ 920 427, Silkefabrikater £ 659 987, Hamp, raa og tilvirket £ 587 614, Kobber £ 357 784, Jern- og Staalmanufaktur £ 734 692, Tin £ 1 319 461, Kviksølv £ 246 924, Kemikalier £ 210 087, Garvestoffer £ 40 553, Farvestoffer £ 983 646, vegetabilisk Olje £ 1 075 968, Glasvarer £ 81 044, Guano £ 12 617, Læder £ 1 970 332, Sko £ 43 469, Papir og Pap £ 86 016, Petroleum £ 53 738, Talg og Stearin £ 998 562.

Den Andel, som Norge og Sverige har havt 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.

Import fra Norge.

Vareslags	Varemængde.			Værdi i £.		
	1893.	1894.	1895.	1893.	1894.	1895
Levende Dyr:						
Heste . . Stkr.	131	91	60	1 711	1 431	930
Hornkvæg . . "	41	3	120	397	34	1 552
Faar . . . "	6 807	10 837	20 649	8 773	13 976	30 978

Vareslags.	1893.	Varemængde. 1894.	1895.	Værdi i £. 1893.	1894.	1895.
Ikke angivet						
Slags . . . "	—	—	—	173	—	110
Madvarer af Dyr:						
Oxekjød fersk Cwts.	3	—	—	7	—	—
Faarekjød, " "	—	8	—	—	20	—
Fugl, " "	—	—	—	4 778	6 661	10 610
Oxekjød, saltet " "	98	270	120	185	402	220
— preserv. " "	442	463	140	1 203	1 103	336
Faarekjød, " "	36	33	82	73	85	172
Andet Kjød " "	2 526	1 731	2 019	5 786	4 005	4 203
Sideflesh(Bacon) "	770	38	473	2 051	90	1 643
Salt.Flesh(Pork) "	9	25	28	23	35	49
Fersk Flesk " "	3	—	—	7	—	—
Ost . . . " "	218	99	179	536	260	393
Smør . . . " "	22 576	15 688	15 156	119 399	76 998	70 239
Margarin . . "	14 011	10 330	9 377	38 761	29 369	25 259
Ister . . . " "	—	3	—	—	16	—
Kondenseret						
Melk . . . " "	44 705	37 189	42 267	94 813	77 857	89 474
Fløde og Melk Gall.	—	18	711	—	8	170
Fisk, fersk Sild Cwts.	250 754	222 447	245 993	48 303	38 369	43 541
" andre Slags " "	41 567	40 545	26 946	65 677	54 229	55 775
" saltet, røget, nedlagt " "	217	291	726	605	646	1 508
" do. andre Slags "	329 378	293 335	296 243	327 651	317 891	325 839
Hummer og Østers . . . "	1 673	1 906	2 152	3 551	4 260	4 044
Korn og Mel:						
Byg . . . Cwts.	980	—	—	340	—	—
Havre . . . " "	19 019	995	110	6 264	314	54
Mel, ikke specificeret " "	—	512	—	—	217	309
Kolonialvarer:						
Sukker, raf-fineret . Cwts.	—	118	—	—	89	—
Do., Melasse " "	—	—	30	—	—	15
Frugt og Havevæxter:						
Æbler, raa Bushels	24	—	—	7	—	—
Skovbær " "	56	—	—	37	—	—
Do., preserv. " "	58 207	8 394	47 324	699	93	360
Poteter . . Cwts.	—	4 002	31 149	—	709	5 727
Spirituosa og andre Drikkevarer:						
Øl . . . Fade	257	259	160	695	724	659

Vareslags.	1898.	Varemængde. 1894.	1895.	Værdi i £. 1893.	1894.	1895.
Spindestoffe:						
Faareuld . . .	13 044	14 632	9 540	440	590	368
Filler, Lin						
og Bomuld Tons	144	98	241	1 390	856	1 291
Do., Uld . . .	359	383	—	9 080	8 877	—
Do., andre Slags . . .	990	379	420	5 072	3 167	3 099
Bomuldsaffald . . .	8 016	11 320	151 492	55	62	611
Hamp . . . Tons	25	19	—	427	374	—
Rebslagerarbeider:						
Tougværk . Tons	—	—	—	727	462	647
Manufakturvarer af Spindestoffe:						
Bomuldsvarer Tons	—	—	—	—	101	170
Linvarer . . .	—	—	—	—	177	304
Uldvarer . . .	—	—	—	—	143	—
Haar, Huder, Skind m. m. samt Gjødningstoffer:						
Huder, raa, tørre . . Cwts.	2 023	2 046	2 693	6 563	6 298	6 642
Do., vaade . . .	435	1 576	929	1 184	3 277	1 834
Skind, Gjede-, uberedte . . .	7 000	1 480	4 790	843	118	566
Do., Faare- . . .	—	3 120	2 500	—	309	183
Sælsskind . . Stkr.	113 206	93 802	62 855	32 410	21 979	24 954
Skind, ei specificerede, beredte . . .	33	—	—	36	—	—
Do., uberedte . . .	1 050	628	—	66	146	—
Læder, uberedet . . .	1 676	—	6 900	80	—	192
Peltsværk . . Stkr.	402	463	285	1 549	1 799	1 081
Hvalfisken Cwts.	817	406	753	7 690	1 670	2 580
Horn og Kløver Tons	28	25	25	539	659	623
Kohaar . . . Cwts.	306	216	260	401	266	325
Gjødningstoffer, Ben Tons	427	928	400	1 548	4 640	1 800
Do., Fiskeguano . . .	724	823	411	4 284	3 947	2 101
Do., eispecificerede . . .	30	236	30	80	752	250
Arbeider af Læder, ikke specificerede Tons						
	—			—	58	148
Talg, Olje, Tran, Tjære etc.:						
Talg . . . Cwts.	900	378	319	1 342	498	441

Vareslags.	1893.	Varemængde. 1894.	1895.	Værdi i £. 1893.	1894.	1895.
Tran . . . Fade	7 617	6 710	5 222	145 082	118 746	91 672
Spermacetolje . . .	—	102	336	—	2 060	6 098
Olje, vegetab. Tons	6	—	—	150	—	23
Do., uang. Slags . . .	—	—	—	—	92	196
Tjære . . . Fade	165	40	43	113	38	28
Trævarer, uforarbejdede, sagne eller tilhugne:						
Trælast, huggen,						
Furu og						
Gran . Loads	248 972	272 850	253 331	330 709	343 919	315 281
Do., huggen, Eg . . .	192	820	400	418	2 643	1 116
Do., — ei						
specificeret . . .	1 668	1 086	2 165	2 475	1 500	3 012
Do., saget, Furu						
og Gran . . .	448 183	460 174	431 095	954 645	1 037 446	965 952
Do., saget, ei						
specificeret . . .	3 589	4 359	2 391	5 874	6 558	3 834
Stav	24 718	25 164	27 756	52 994	55 332	68 192
Trævarer, forarbejdede:						
Snedkerarbejde Tons	—	—	—	9 072	2 768	4 804
Møbler	645	—	—	2 064	—	470
Træmasse	125 889	162 346	173 898	538 260	694 919	803 731
Fyrstikker	—	—	—	47 935	37 730	41 627
Farver og Farvestofte:						
Bark	Cwts. 33	1 372	—	9	332	—
Malerfarver	—	—	—	284	319	303
Diverse andre Stofte fra Planteriget:						
Hø	Tons 1 674	2 969	1 601	8 138	15 748	6 073
Halm	—	348	11	—	1 097	17
Linfrøkager	—	543	1 489	—	3 284	7 369
Kork, uforarb.	56	38	62	148	95	148
Papir og Arbejder af Papir:						
Papir, Tryk- og Skriv-						
Do., ei specf.	Cwts. 51 141	63 498	361 935	41 192	52 188	293 892
Pap	202 655	208 138	163 685	163 034	10 495	14 727
Pap	23 394	21 481	30 227	11 234	10 495	14 727

Vareslags.	1893.	Varemængde. 1894.	1895.	Værdi i £. 1893.	1894.	1895.
Mineralier, Raa- stoffer:						
Sølvmaalm . Tons	—	—	—	282	12	285
Kobbermaalm . "	1 047	1 422	2 737	8 170	7 388	13 296
Jernmaalm . "	643	—	—	929	—	—
Svovlkis . . "	6 626	3 340	11 640	10 720	3 349	11 821
Malm, ei specif. "	448	83	113	9 375	8 300	10 318
Kemikalier . "	—	—	—	1 431	1 690	889
Torvstrøelse . "	1	544	—	4	820	—
Sten, Granit, Marmor etc. "	31 671	31 118	34 555	42 417	44 123	38 386
Is "	404 530	402 124	409 505	261 037	247 319	229 336

Mineralier, Fa-
brikater:

Porcelain og Fayance . Cwts.	12	7	2	53	45	7
Glas, ei specif. "	2 985	3 022	2 252	4 157	4 496	3 626
Do., Flasker Gros	—	12	—	—	10	—

Metaller, raa og
halvforarb.:

Jern, Skrot- Tons	328	226	621	1 442	895	1 833
Do., Stang- "	18	—	290	145	—	2 319
Do., Tack- "	2	120	—	38	322	—
Kobber, Regulus "	14	15	1 620	311	342	21 000
Do., Skrot "	309	400	338	10 060	13 127	10 639
Do., delvis bearb. "	5	2	46	261	60	1 979
Bly, Tack- "	54	223	37	518	2 433	370
Zink, raa "	9	—	14	140	—	175
Metaller, Skrot "	125	63	77	1 107	1 213	1 272
Do., ei specif. Cwts.	7	2	—	27	5	—

Metaller i Ar-
beide:

Sølvarbeider Unzer	474	369	1 127	350	410	794
Jern- og Staal- arbeider . Cwts.	59 947	47 162	72 519	62 998	50 256	64 894
Vaaben, Ar- tilleri . . "	—	—	—	210	—	20
Do., Geværer "	—	—	—	19	57	—
Messingarbeider "	15	2	15	57	10	48
Kobberarbeider "	—	—	—	360	313	619
Zink . . . "	—	175	—	—	350	—

Andre Varer:

Apothekervarer "	—	—	—	9 513	9 394	11 689
------------------	---	---	---	-------	-------	--------

Vareslags.		Varemængde.			Værdi i £.		
		1893.	1894.	1895.	1893.	1894.	1895.
Malerier . .	Stkr.	46	26	29	323	335	414
Kunstsager, ei specif.	Cwts.	—	—	—	299	483	40
Bøger . .	"	54	83	246	534	485	1 419
Uforarbejdede Varer . .	"	—	—	—	6 159	7 557	8 808
Forarbejd. do.	"	—	—	—	8 094	10 289	9 490
Ankomne med Pakkepost	"	—	—	—	3 321	7 946	6 452
tilsammen		—	—	—	3 567 713	3 665 323	3 805 387

Export af britiske og irlandske Produkter.

Til Norge.

Vareslags.		Varemængde.			Værdi i £.		
		1893.	1894.	1895.	1893.	1894.	1895.
Heste .	Stkr.	3	10	13	255	1 130	905
Hornkvæg	"	—	—	1	—	—	10
Faar . .	"	6	9	7	9	24	65
Svin . .	"	2	11	—	20	93	—
Ei specif.	"	201	273	137	35	105	82

Madvarer af Dyr:

Kjød, ei specif.	Cwts.	24	28	26	134	157	115
Ost . .	"	21	27	16	131	146	67
Smør . .	"	8	—	—	38	—	—
Margarin	"	4	—	—	8	—	—
Kondenseret Melk	"	167	138	28	283	254	54
Fisk, alle Slags	"	—	—	—	469	480	597
Ei specificeret	"	—	—	—	1 971	1 637	2 154

Korn og Mel:

Korn, ei specif.	"	—	—	—	853	477	1 472
Kjæks	"	2 665	2 836	3 006	7 501	7 586	7 777

Kolonialvarer:

Cacao	Ⓔ	13 000	16 200	10 700	484	669	408
Sukker, raff.	Cwts.	94 027	94 152	103 606	80 656	71 800	63 074
Sirup	"	30 489	30 240	51 705	14 719	15 977	20 037
Tobak	Ⓔ	81	814	90	21	207	8

Frugt- og Have-
vækster:

Humle	Cwts.	—	2	—	4 051	13	—
-------	-------	---	---	---	-------	----	---

Vareslags.	Varemængde.			Værdi i £.		
	1893.	1894.	1895.	1893.	1894.	1895.
Poteter	1 805	—	241	163	—	30
Pickles	—	—	—	—	4 677	5 113
Spirituosa og andre Drikkevarer:						
Spirituosa Gall.	27 866	32 910	34 575	11 285	13 153	13 028
Øl Fade	84	85	93	315	334	331
Spindestoffe:						
Uld, alle Slags	⌘ 1 198 500	1 242 000	1 297 900	45 512	43 935	43 411
Garn, Traad og Rebslagerarbeide:						
Garn og Traad, Silke	⌘ 161	284	228	129	244	223
Do. do., Uld	759 900	779 200	761 300	67 421	67 567	63 908
Do. do., Lin	120 000	113 900	133 600	6 494	6 448	7 063
Do. do., Jute	105 200	141 000	109 200	1 201	1 643	1 072
Do. do., Alpaca m. m.	23 100	21 200	24 400	638	640	513
Do. do., Bomuld	1 258 500	1 460 500	1 693 500	44 974	48 000	51 664
Tougværk Cwts.	4 469	5 830	5 813	9 222	10 914	10 057
Manufakturvarer af Spindestoffe:						
Silkestoffe	—	—	—	4 929	4 931	4 919
Uldstoffs, Alengods Yards	1 142 500	1 202 300	1 102 800	70 943	73 553	68 402
Do., andre Slags	—	—	—	15 564	15 212	16 321
Linvarer, Alengods	766 600	669 900	696 300	32 346	28 259	26 195
Do., andre Slags	—	—	—	7 905	9 042	8 341
Jutevarer, Alengods	1 845 900	3 027 700	2 977 200	13 628	18 753	17 825
Do., andre Slags	—	—	—	131	134	112
Bomuldsvarer, Alengods	9 466 100	11 680 200	12 562 600	125 784	147 466	156 872
Do., andre Slags	—	—	—	49 441	50 930	44 642
Voksdug m. m. Kv. Yards	96 800	115 300	134 400	4 228	4 873	6 144

Vareslags.	1893.	Varemængde. 1894.	1895.	1893.	Værdi i £. 1894.	1895.
Hatte, alle						
Slags Dusin	5 859	6 864	7 284	4 123	5 020	5 414
Kortearer	—	—	—	18 243	17 943	14 909
Klæder	—	—	—	7 431	6 883	7 985
Paraplyer	—	—	—	35	185	124
Ledige Sække „	12 461	17 557	19 042	2 663	3 579	3 636
Huder, Skind og Gjødningsstoffer:						
Huder, raa Cwts.	26	45	—	32	47	—
Skind, ei specif. Stkr.	987	1 039	—	374	265	186
Læder, raat og bearbejdet	—	—	—	9 583	10 684	12 789
Gjødningsstoffer Tons	1 837	4 553	5 391	3 300	7 534	10 177
Arbejder af Hu- der og Skind:						
Sadelmagerarbejder	—			263	269	149
Talg, Oljer, Gummi m. m.						
Maskinsmørelse Cwts.	751	1 506	954	1 408	2 449	1 172
Oleomargarin „	1 961	1 757	1 315	3 941	4 043	2 003
Stenkulsolje m. m. „	—	—	—	11 312	10 278	11 291
Oljer, vegetab. Tons	1 687	2 182	2 301	36 020	46 366	47 674
Do., andre Slags	—	—	—	3 637	2 618	5 679
Fabrikater af Talg, Olje, Gummi m. m.						
Lys, alle Slags $\mathcal{B}$	12 500	9 000	5 900	271	151	122
Sæbe Cwts.	2 168	1 806	1 759	2 509	2 266	2 280
Parfumer	—	—	—	174	288	297
Arbejder af Kautschuk	—	—	—	29 093	21 108	16 461
Voksfyrstikker	—	—	—	20	17	17
Trævarer, for- arbejdede:						
Møbler	—	—	—	3 516	1 562	1 468
Træarbejder, ei specif.	—	—	—	585	753	702
Do., Fade og Staver	—	—	—	—	111	—
Farvestoffer og Farver:						
Trykkerifarver	—	—	—	10 647	11 069	9 790

Vareslags.	1893.	Varemængde. 1894.	1895.	1893.	Værdi i £. 1894.	1895.
Farvestofte (ei af Stenkul)	—	—	—	1 754	2 073	2 179
Forskjellige andre Plantestofte:						
Frø, ei specif. Cwts.	162	122	199	428	315	384
Do., Lin og Raps Tons	—	—	—	—	—	—
Do., oljeholdige, andre Slags	—	—	—	—	—	—
Papir, alle Slags Cwts.	6 447	6 548	4 447	8 665	8 853	6 228
Mineralier, Raastofte:						
Ammoniak Tons	—	20	96	—	270	1 022
Alkalier Cwts.	46 400	43 005	40 800	9 270	7 676	7 629
Kemikalier	—	—	—	32 944	37 915	34 292
Blegningsstofte „	23 500	22 000	22 500	9 100	8 464	8 226
Cement Tons	1 049	1 140	982	1 953	2 099	1 824
Ler, raa	3 752	3 201	3 793	3 064	2 672	3 027
Kobbervitriol „	13	31	20	201	448	294
Stenkul, Co-kes m. m. „	849 808	1 001 314	1 099 919	402 027	491 124	489 574
Salt „	12 071	11 750	12 698	6 828	6 184	6 722
Mineralier, forarbejdede:						
Teglsten Tusinder	577	607	660	1 492	1 454	1 405
Porcelæn og Lergods „	—	—	—	5 910	5 790	6 571
Glas, alle Slags	—	—	—	3 133	4 224	5 017
Sten, Skifer Stkr.	—	121 500	—	—	1 458	—
Slibesten Tons	951	1 445	1 005	2 747	3 631	2 856
Metaller, uforarbejdede eller halvforarbejdede:						
Jern, alle Slags T.	42 851	50 435	45 140	239 030	271 158	240 381
Kobber „ Cwts.	13 512	25 773	13 546	37 033	38 362	35 809
Bly „ Tons	663	875	658	7 239	9 146	7 536
Tin „ Cwts.	1 743	1 572	2 047	8 000	5 875	6 917
Zink „ „	42	—	42	45	—	57
Ei specificeret	—	—	—	1 495	663	1 322

Vareslags.	1893.	Varemængde. 1894.	1895.	1893.	Værdi i £. 1894.	1895.
Metaller i Arbejde:						
Vaaben	—	—	—	4 069	4 872	34 256
Sølv, Yards	—	—	—	—	—	343
Knivsmed-						
arbejde Cwts. 3 856		3 430	3 834	21 367	21 278	20 584
Arbejder af						
Messing „ 1 819		1 307	1 739	6 261	4 249	5 844
Do. af Plet „ —		—	—	2 210	2 093	2 446
Telegraftraad —		—	—	3 334	3 857	10 752
Vogne, Maskiner, Instrumenter og Uhre:						
Vogne, Jernbane-	—	—	—	1 184	2 858	700
Do., andre Slags —	—	—	—	476	167	295
Velocipeder —	—	—	—	4 129	11 537	13 263
Maskiner, Damp-	—	—	—	38 523	22 284	16 693
Do., andre Slags —	—	—	—	62 077	75 224	63 543
Redskaber, Ager-						
brugs- —	—	—	—	1 744	2 069	2 911
Do., andre Slags —	—	—	—	10 656	11 688	13 021
Instrumenter,						
videnskabelige —	—	—	—	1 721	1 825	1 113
Do., musikalske —	—	—	—	759	361	116
Elektriske Appa-						
rater —	—	—	—	735	619	—
Uhre og Klokker —	—	—	—	126	104	130
Andre Varer:						
Apothekervarer —	—	—	—	517	677	916
Malerier Stkr. 83		20	12	4 615	142	181
Tryksager —	—	—	—	1 815	2 683	2 418
Skrivematerialier						
undtagen Papir —	—	—	—	2 200	1 862	1 953
Andre Varer,						
uforarbejdede —	—	—	—	3 304	2 305	3 801
Do., forarbejdede —	—	—	—	19 869	17 492	22 601
Afsendte med						
Pakkepost —	—	—	—	9 073	9 546	11 401
tilsammen —	—	—	—	1 756 903	1 916 566	1 895 889

Export af udenlandske og koloniale Varer.

Til Norge:

Vareslags.	Varemængde.				Værdi i £.	
	1893.	1894.	1895.	1893.	1894.	1895.
Madvarer af Dyr:						
Flæsk (Bacon & Ham)	Cwts. 43 846	54 732	79 660	78 836	86 398	122 414
Kjød og Flæsk, saltet	" 12 512	26 246	32 950	15 974	33 045	41 407
Do., preserveret	" 2 495	1 388	1 852	3 688	2 589	3 061
Smør og Margarín	" 1 619	224	449	4 450	678	1 775
Ister	" 4 072	10 829	17 602	7 543	19 245	30 222
Kornvarer:						
Hvedemel	Cwts. 100 089	55 737	60 718	55 505	29 216	23 133
Kolonialvarer:						
Kaffe	Cwts. 25 086	24 297	16 543	116 065	113 578	78 684
Melasse	" 119 133	125 150	134 022	44 921	44 650	36 996
Frugt:						
Appelsiner og Citroner	Bushels 33 533	49 739	62 504	9 483	13 592	17 222
Vine, ei specificerede	Gall. 8 719	10 705	25 808	2 980	3 380	6 039
Spindestoffe:						
Bomuld, raa	Cwts. 28 039	14 889	23 742	64 442	31 399	45 497
Jute	Tons 1 263	976	1 336	17 987	14 574	14 681
Uld	Ⓕ 65 016	81 600	58 270	3 028	3 246	2 169
Læder, uberedt	" 981 342	1 407 376	1 538 254	41 700	58 780	63 152
Talg og Oljer:						
Talg og Stearin	Cwts. 4 034	274	1 122	5 961	491	1 430
Olje, Oliven	Fade 73	60	41	2 580	2 197	1 455
Frø: Raps	Quarter 803	—	—	1 560	—	—
Mineralier:						
Svovl	Cwts. 24 017	11 467	979	8 568	3 357	328
Andre Varer	—	—	—	134 739	150 550	146 496
tilsammen	—	—	—	620 010	610 965	636 161

Opgave over Navn og Adresser for i London etablerede
Importører af nordiske Produkter.

Paa Grund af de stadig forekommende Anmodninger fra norske og svenske — antagelig nybegyndende — Forretningsmænd og Producenter om at faa meddelt Adresserne paa de i London etablerede Kjøbere og Importører af nordiske Produkter, har man troet nedenfor at burde indtage en Fortegnelse over saadanne i den Udstrækning, som Oplysning herom har kunnet hentes fra de daglig offentliggjorte Toldopgaver i „London Customs Bill of Entry“, med Angivelse ogsaa af Totalbeløbet af de under 1895 til hvert Firma exporterede hidrørende Varer af de forskellige Slags.

Vareslags.	Modtagere.	Angiven Mængde fra	
		Norge.	Sverige.
Havre:	F. & A. Delcomyn, 5 Trinity Square E. C. . . .	Qv.	1 357
	Stebbing, Williams & Co., 109 Fenchurch St. E. C. . .	„	820
Vikker:	Agerup, Petersen & Co. 59 Mark Lane, E. C. . . .	Sække	286
	Claudius & Co., 10 Corn Exchange, Seething Lane, E. C.	„	271
	Coe & Co., 43 Tooley St. S. E.	Kollis	9 391
	A. G. Lihme & Co., 21 Mincing Lane, E. C. . . .	„	1 584
Flesk (Bacon):	F. Hunter & Co., 3 Borough High St. S. E. . .	„	947
	R. Husey & Sons, Hibernia Chambers, London Bridge S. E.	„	640
	Heywood & Son 10 Borough High St. S. E. . .	„	105
	Franken Brothers, Upper Russel St. Bermondsey, S. E.	Baller	13
	M. Duren, 88 Bermondsey St. S. E.	„	21
	A. & W. Nessbitt, 10 Fenchurch Avenue, E. C.	St.	254
	Johnsen & Jørgensen, Botolph House, Eastcheap, E. C.	Baller	177
Huder og Skind:	R. & J. Pullmann, 17 Greek St., Soho, W. . .	„	22
	Engert & Rolfe Lmt., Barbican, London E. C. . .	„	49
	Engert & Rolfe Lmt., Barbican, London E. C. . .	„	49

Vareslags.	Modtagere.	Angiven Mængde	
		Norge.	fra Sverige.
Fjærkræ og Vildt:	W. May & Co, 5 Trinity Square, E. C.	Kasser.	184
	Krook & Co., 16 Carthusian St. E. C.	"	3
	Campbell & Co., 260 Central Market, E. C. . .	"	74
	Brooke Brothers, 206 & 207, Central Market E. C.	"	44
	R. T. Broome & Fras, 263 N. Central Market, E. C.	"	22
	J. Bridgman, 203, Central Market, E. C. . .	"	20
	Litton & Co., 280 Central Market, E. C.	"	19
	E. Howard & Co., 14 Leadenhall Market, E. C.	"	13
	E. Hoppe & Co., 15 Seething Lane, E. C. . .	"	6
	Trickett & Co., 228 Church St., Deptford, S. E. .	"	2
	J. Moir & Son, 148 Leadenhall St. E. C. . .	"	29
	Hansen & Co., 1 Elgar St. Rotherhithe, S. E.	"	19
	Rydqvist & Co, 2 Bickley Row, Rotherhithe, S. E.	"	7
Æg:	Halvorsen & Co., 32 West India Dock Rd. E. . .	"	6
	Stallard & Co., 4 Albermarle St. Piccadilly, W.	"	24
	F. Bagger, 3 & 4 Gt. Winchester St. E. C. .	"	9
	Salvesen & Co, 8 Union Court, Old Broad St. E. C.	"	4
Konserver:	Maylard & Co., 8 Crutched Friars, E. C. .	"	2
	E. Oppenheimer & Co., 7 Catherine Courth, E. C.	"	35
	E. H. Wallgreen, 20 Budge Row, E. C.	"	76
	Barnes & Co., 3 & 4 Lincoln's Inn Field, W. C.	"	10
Øl:	Findlay, Durham & Brodie, 43 Threadneedle St. E. C.	"	5
	Bouillon, Fleet Co., 1 Fenchurch Avenue, E. C.	"	29
	W. G. Devey, 6 Mincing Lane, E. C.	"	23
Punch og Spirituosa:			

Vareslags.	Modtagere.	Angiven Mængde.	
		Norge.	fra Sverige.
Bær:	A. Åberg, 48 Charing Cross Road, W. . . .	Kasser	3
	Batty & Co., 123 Finsbury Pavement, E. C.	Kollis	50
	C. Wix & Sons, 52 Lancaster St. Borough Rd. S. E.	"	5 15
	Moir & Son, 148 Leadenhall St. E. C. . . .	"	12
	J. T. Marton, 107—109 Leadenhall St. E. C. .	"	5
	Johnson & Jørgensen, Botolph House, Eastcheap, E. C.	"	149
	Lovell & Christmas, 4—5—12 West Smithfield, E. C.	"	12 826
	H. Husberg, 28 Coweross St. E. C.	"	8 194
	Campbell, Shearer & Co., 4 Eastcheap, E. C. . .	"	1 986
	Reynolds & Co., 29 Tooley St. S. E.	"	1 909
Smør:	P. A. Johansson & Co., 61 West Smithfield, E. C.	"	659
	Faure, Walker & Co., 17 Philpot Lane, E. C. . .	"	131
	Campbell, Shearer & Co., 4 Eastcheap, E. C. . .	Kasser	9
Ost:	G. Lesieur, 28 Tooley St. S. E.	Kollis	693
Margarin:	Hansen & Co., 1 Elgar St. Rotherhithe, S. E. . .	"	164
	Anglo Scand. Condensed Milk Co., 6 Victoria Warehouses, Aldgate, E.	"	73 885
	Johnsen & Jørgensen, Botolph House, Eastcheap, E. C.	"	480
Kondenseret Melk:	Anderson & Coltman, 5 Philpot Lane, E. C. . .	"	450
	J. T. Morton, 107—109 Leadenhall St. E. C. . .	Kasser	95
	Crosse & Blackwell, 21 Soko Square, W. . . .	"	50
	H. Barber & Son, 7 Billingsgate Market, E. C.	"	4 26
	Forbes, Stuart & Co., 117 Lower Thames St. E. C.	"	445
Laks:			

Vareslags.	Modtagere.	Angiven Mængde fra	
		Norge.	Sverige.
Sild:	Hewitt & Co., 27 Leaden- hall St. E. C. Kasser	1 300	
	H. Barber & Son, 7 Bil- lingsgate Market, E. C. Kasser	2 138	10 246
	Tønder	150	691
	H Pollock & Son, Bil- lingsgate Market, E. C. Kasser		5 980
	Tønder		776
	J. L. Sayer, 4 Lower Thames St. E. C. . . . Kasser	190	2 349
	J. Bell & Co., 5 Crosby Square, E. C. Tønder	150	489
	Kasser	907	2 173
	E. Hoppe & Co., 15 See- thing Lane, E. C. . . . "		1 241
	Tønder		414
	S. Barber & Co., Billings- gate Market, E. C. . . Kasser		944
	Tønder		158
	E. Plomman, 117 Lower Thames St. E. C. . . . Kasser		475
	Sayer & Co., 123—127 Lower Thames St. E. C. "	400	240
	Hewitt & Co., 27 Leaden- hall St. E. C. "	5 865	
Kippers (røget Sild):	Godier & Britton, 10 Lo- wer Thames St. E. C. . "	550	
	H. Barber & Son, (se ovenf.) "	13 699	3 737
	H. Pollock & Son " "		200
	J. Bell & Co. " "	26 205	
	Hewitt & Co. " "	7 180	
	Godier & Britton " "	3 000	
	Sayer & Co. " "	2 630	
	G. Mills, 7 Lower Thames St. E. C. "	2 150	
	J. L. Sayer, 4 Lower Tha- mes St. E. C. "	2 000	
Ansjovis:	W. Reid, 47 & 48, Lea- denhall Market, E. C. "		1
	Russian Store Co., 129 Queens Rd, Bayswater, W. "		1
Hvalfiskfinner og Ben:	Produce Brokers Co. Ltd. 18 Bishopsgate St. within, E. C. Sække	419	
	Coupland & Co., 67 Ba- singhall St. E. C. . . . "	113	
	Mardaunt Brothers, 1 A St. Helens Place, E. C. "	20	

Vareslags.	Modtagere.	Angiven Mængde	
		Norge.	fra Sverige.
Fiskeguano:	Anglo Swedish Co. Lmt., 8 New Street, Bishopsgate St. without, E. C.	Sækkke	221
Olje og Tran:	Anglo Swedish Co. Lmt. (se ovenfor)	Tønder	545
	Produce Brokers Co. Lmt. (do.)	"	2 400
	Christensen & Co., 10 London Street, E. C.	"	963
	Johnsen & Jørgensen (se ovenfor)	"	540
	R. Morrison & Co., 2 Fen Court, Fenchurch St. E. C.	"	122
Sælskind:	Goad, Rigg & Co., 10 Mark Lane, E. C.	St.	1 044
	A. & W. Nesbitt, 10 Fenchurch Avenue, E. C.	"	1 123
	F. C. Hartman, 16 Great St. Helens, E. C.	Cwts.	155
Planker, Battens og Foy, Bord:	Morgan & Co., 104 —105 Bishopsgate St. within E. C.	St. Std.	151 354 203 392 16
	T. Simson & Co., 6 Great Winchester St. E. C.	St.	176 849
	W. R. Crow & Son, 36 Gracechurch St. E. C.	"	68 294
	King & Co., Camomile St. E. C.	"	77 448
	T. & H. Gren, 101 Bishops- gate St. within, E. C.	" Std.	70 524 633
	Churchill & Sim, 29 Cle- ments Lane, Lombard St. E. C.	St.	64 413
	May & Hassel, 13 St. Helens Place, E. C.	"	49 067
	C. Bird & Co., 7 South Wharf, Paddington Ba- sin, W.	"	47 821
	King & Scarborough, 240 Kingsland Rd. N. E.	"	46 441
	Berner & Nielsen, 61 & 62 Gracechurch St. E. C.	"	10 881
	R. Ward & Son, 113 Grosvenor Rd., Pimlico, S. W.	"	8 297
	Burt, Boulton & Haywood, 64 Cannon St. E. C.	"	8 000

Vareslags.	Modtagere.	Angiven Mængde	
		Norge.	fra Sverige.
	Samuel Brown, 16 St. Helens Place, E. C.	St.	9 516
	Winther & Co., 23 Leadenhall St. E. C.	"	7 852
	Boyson & Slee, 19 St. Helens Place, E. C.	"	620 146
		Std.	680
	F. Briesemann's Succes- sors, 9 Gracechurch St. E. C.	St.	533 142
		Std.	121
	R. H. Dahl & Co., 88 Bishopsgate St. within, E. C.	St.	430 142
		Std.	252
	Tagart, Beaton & Co., 2 Gt. Winchester St. E. C.	St.	183 050
		Std.	80
	Grüner, Molineux & Co., 4 Cullum St. E. C.	St.	72 552
		Std.	156
	G. F. Neame & Co., 61 & 62 Gracechurch St. E. C.	St.	36 179
	Price & Pierce, 27 Cle- ments Lane, E. C.	"	33 115
		Std.	175
	Norton & Sons, 22 Wharf Road, N.	St.	18 559
	Nicke & Penton, 5 Gt. Winchester St. E. C.	"	15 898
	Montgomery & Co., 47 Cannon St. E. C.	"	8 087
Rundt Tømmer:	Duus, Brown & Co., 6 East India Avenue, E. C.	"	8 820
Tøndebaand:	W. & C. Pantin, 147 Upper Thames St. E. C.	Cwts.	22
Ved:	Duus, Brown & Co. (se ovenfor)	Favne	1 870
	Hope & Lines Brothers, Adelaide Wharf, Gt. Cambridge St. E.	"	137
	R. Durell, Globe Wharf, Mile End Road, E.	"	245
	Tagart, Beaton & Co., (se ovenfor)	"	443
	G. Jewett, Lower Road, S. E.	"	1 203
	R. H. Dahl & Co. (se ovenfor)	"	451

Vareslags.	Modtagere.	Angiven Mængde	
		Norge.	fra Sverige.
	H. W. Powis, 101 Leaden- hall St. E. C. . . . Favne		375
	F. Briesemann's Successors (se ovenfor) "	407	
	Grüner, Molineux & Co. (do.)	132	
Lægter, Listevirke	Foy, Morgan & Co. (do.) Bundter		37 905
og Stakitvirke:	Samuel Brown (do.) . . "		23 435
	W. R. Crow & Son (do.) "		11 088
	Nycander & Co., 19 St. Dunstans Hill, E. C. . "		5 945
	Churchill & Sim (se ovenf.) "		5 600
	T. Simson & Co. (do.) . "		4 712
	J. Sandell & Co., 101 Waterloo Road, S. E. . "		3 839
	R. H. Dahl & Co. (s. o.)	24 302	
	Std.	22	
Stav:	Duus, Brown & Co. (s. o.) St.	526 200	1 531 593
	Bundter	692	422
	Std.	76	94
	Grüner, Molineux & Co. (se ovenfor) St.	187 490	
	W. & C. Pantin (se ovenfor) Bundter		3 103
	W. R. Crow & Son "		1 000
Tagbjælker, Stolper	Burth, Boulton & Haywood		
og Stænger:	(se ovenfor) St.		26 681
	Foy, Morgan & Co. (do.) "	600	
	Aldin & Co., 1 Gloucester Road, S. W. "	1 360	
	Duus, Brown & Co. (s. o.) "	150	
Telegrafstolper:	The Postmaster General . "	10 000	
	Duus, Brown & Co. (s. o.) "	4 326	
	Grüner, Molineux & Co. (s. o.) "	3 100	
Gitterværk (Tullis & Samuel Brown (se ovenfor) Kollis			222
Splints):	J. Sandell & Co. " "		160
	W. R. Crow & Son " "		85
	Winther & Co. " "		85
Børsteskiyeemner	J. Keen & Son, 31 & 33		
(Brushblocks)	Liverpool St. Walworth, E. C. "	11 826	
Kostehoveder og	Hicks, Nash & Co., 1 Min- cing Lane, E. C. . . Bundter		151
Skafter:	W. R. Crow & Son (s. o.) "		204
	Faure, Walker & Co. (s. o.) "		37
Trækloose til Gulve	Vigers Brothers, 50 King		
og Brolægning:	William St. E. C. . . "		75 987
	Foy Morgan & Co. (s. o.) "		10 008
Aarer:	T. H. Marks & Son, Bridge Road, Poplar, E. . . Par		228
Baadshager:	Foy Morgan & Co. (s. o.) St.	200	

Vareslags.	Modtagere.	Angiven Mængde fra	
		Norge	Sverige.
	Grüner, Molineux & Co. St.		
	(se ovenfor)	6 056	
Tomme Kasser:	Bryant & May, Fairfield Works, Bow, E.		48 156
	Harris & Co., Stratford, E.		537
Kasseemner:	H. Pearsall, Dowgate Dock, E. C. Bundter	32 886	
	Grüner, Molineux & Co. (se ovenfor)	6 200	
	Duus, Brown & Co. (s. o.)	6 817	
	Vigers Brothers		6 134
	Foy, Morgan & Co.	1 834	
Snedkerarbeider	W. R. Crow & Son Kollis		14 557
(som Døre etc.):	Samuel Brown		12 163
	J. Sandell & Co.		8 703
	R. May & Son, Acorn Wharf, Old Kent Rd. S. E.		5 093
	Winther & Co. (se ovenf.)		2 500
	Nicks & Penton		1 107
	Churchill & Sim		1 017
(Stole):	T. P. Jordeson & Co., 37 Gracechurch St. E. C.		542
	J. Murray & Co., 9 Gracechurch St. E. C.		195
	H. L. Benjamin, 12 Great Eastern St. E. C.		44
	E. & O. Quitman, 18 City Road, E. C.		24
Dreiede Arbeider:	Maxime & Co., 150 Old St. E. C.		1 576
	J. Sandell & Co. (se ovenfor)		785
Træuld:	W. & C. Pantin, 147 Upper Thames St. E. C.		35
	Sieveking & Co. 7 Crosby Square, E. C.		3
Trækul:	Machintosh & Co., 76 WoolExchange, Coleman St. E. C. Sække		5 658
Jern, smedet eller valset:	E. B. Westman, 39 Lombard St. E. C. Kollis		20 880
	Alsing & Co. Lmt., 7 Oxford Court, Cannon St. E. C.		12 912
	O'Kees & Co., 22 Great St. Helens, E. C.		5 043
	Rogers, Son & Co., 85 Gracechurch St. E. C.		1 052
	Stedman, Crowther & Co., 4 Lime Street, E. C.		800

Vareslags.	Modtagere.	Angiven Mængde fra Norge. Sverige.
	S. A. Edwards & Co., Millwall, E.	Kollis 2 537
Staal:	Alsing & Co. Lmt. (se ovenfor)	" 1 450
	E. B. Westman (do.) . .	" 675
	S. A. Edwards & Co. (do.)	" 960
	Moser & Son, 180 Barough High St. E. C.	" 168
Spiger og Søm:	Blichfeldt & Co., 16 Water Lane, Gt. Tower St. E. C.	" 16 146
	J. George & Sons, 18 Great Alie Street, Good- man's field, E.	" 10 720
	Schwarte & Hammer, 6 Lime St. E. C.	" 934
	Anglo Scand. Condensed Milk Co., 6 Victoria Warehouses, Aldgate, E.	" 900
Metal:	Vivian & Son, 3 A Bond Court, Walbrook, E. C.	" 779
Maskiner:	Dairy Supply Co., 18 Museum Street, W. C.	" 819
	Fox, Head & Co., 26 Lombard St. E. C. . .	" 266
	Hill & Hartbridge 33 & 35 St. Mary Axe, E. C.	" 78
Lamper:	Møller & Condrup, 78 Fore Street, E. C. . . .	" 228
	I. C. Lyell & Co., 55 Victoria St., Westminster, S. W.	" 62
	F. Braby & Co., 110 Cannon St. E. C. . . .	" 40
	F. I. Tiffin, 3 Great Win- chester St. E. C. . . .	" 37
	Crowden & Garrod, 62 Southwark St. S. E. . .	" 18
Petroleumsovne:	Møller & Condrup (se ovenfor)	" 89
	Falk, Stadelman & Co., 83- 87 Farringdon Rd., E. C.	" 23
	F. Braby & Co., (se ovenf.)	" 45
	A. Barnard, 6 Graucechurch St. E. C.	" 45
Øxer:	Nicks & Penton (se ovenf.)	" 91
	E. C. Koop, 4 White St. E. C.	" 24
Kanondele:	Maxim Nordenfelt Gun and Ammunition Co. Lmt., 32 Victoria St. S. W.	Kasser 67

Vareslags.	Modtagere.	Angiven Mængde fra Norge. Sverige.	
Mitrailleuser:	Maxim Nordenfelt Gun and Ammunition Co. Lmt., (se ovenfor)	Kasser	7
Projektiler:	Do. Do. Do. (do.)	„	27
Tuber:	Do. Do. Do. (do.)	Stk.	33
Taagehorn:	K. Dobbin, 23 Emmett St., Poplar E. . . .	Kollis	9
Møllestene:	T. Hazeon & Co., 10 Bishopsgate Avenue, E. C.	„	50
Feltspat:	Rob. Alsing, 53 Grace- church St. E. C. . . .	„	224
Linfrøkager:	Produce Brokers Co. Lmt. (se ovenfor)	Kasser Tons	25 175
Amykos:	E. Hoppe & Co., 17 See- thing lane, E. C. . . .	Kasser	2
Torvstrøelse:	G. Gillberg, 135 Fenchurch St. E. C.	Baller	12
Fyrstikker:	Norwegian Moss Litter Co., 6 & 8 Eastcheap, E. C.	„	22
	Alsing & Co. Lmt. (se ovenfor)	Kollis	898
	Trummer & Co., 4 Fen- church Avenue, E. C. .	„	104
	Bryant & May (se ovenf.)	„	4 129
	Swedish Match Co. Lmt., 16 Mark Lane, E. C. .	„	4 095
	A. Starck, Metropolitan Chambers, New Broad St. E. C.	„	3 368
	Kreuger & Co., 10 & 12 Eastcheap, E. C. . . .	„	2 591
	Kearley & Tonge, Mitre Square, E. C.	„	2 128
	W. C. Edwards, 64 Mark Lane, E. C.	„	582
Filler:	John Bishop, 50 Wells St., Oxford Street	Baller	67
Træmasse:	Christophersen & Co., 91 Queen Victoria St. E. C.	Kollis	8 768
	Henderson, Craig & Co., 97 Queen Victoria St. E. C.	„	220
	W. G. Taylor & Co., 83 Queen Victoria St. E. C.	„	9 815
	G. F. Green & Co., 5 Laurence Pountney Hill, E. C.	„	2 474
	Alsing & Co., Lmt. (se ovenfor)	„	490
			1 840

Vareslags.	Modtagere.	Angiven Mængde			
		Norge.	fra Sverige.		
Papir:	Relph & Co., 76 Finsbury Pavement	Kollis	119	1 466	
	A. E. Reed & Co., 35 Queen Victoria St. E. C.	„	1 500	1 105	
	London Paper Mill Co. Lmt., 35 Queen Victoria St. E. C.	„	15 495	812	
	G. Smythe & Son, 46 Cannon St. E. C.	„		656	
	Becker & Co., 115—117 Cannon St. E. C.	„	29 534		
	E. Lloyd Lmt., 4 & 5 Salisbury Court, E. C.	„	14 798		
	Johnsen & Jørgensen, Botolph House, Eastcheap, E. C.	„	11 755	120	
	G. Skramnes, 143 Queen Victoria St. E. C.	„	9 045		
	Ekman Pulp Co. Lmt. 57½ Old Broad St. E. C.	„	3 050		
	F. E. Foulger, Falcon Court, 32 Fleet St. E. C.	„	979	341	
	Relph & Co. (se ovenfor)	„	12	441	
	G. F. Green & Co. (do.)	„	1 148	272	
	G. Smythe & Son (do.)	„		221	
	O. König & Co., 27 Cross St. E. C.	„		45	
	G. I. Mc Coul & Co., 27 Wallbrook, E. C.	„	800		
	F. E. Foulger (se ovenf.)	„	446		
	Papir:	Schenkenwald & Co., 91 Queen Victoria St. E. C.	„	3 021	33 259
		Skärblacka Aktiebolag, 28 Budge Row, E. C.	„		31 030
		I. Spicer & Son, 50 Upper Thames St. E. C.	„	1 132	5 900
E. E. Sabel, 85 Cannon St. E. C.		„		4 942	
R. L. Lundgren, 75 Queen Victoria St. E. C.		„	11 525	3 838	
E. Saunders & Son, 81 Cannon St. E. C.		„	1 857	2 062	
D. Gulland & Co., 6 Dowgate Hill, E. C.		„		2 175	
W. D. Edwards, 27 Upper Thames St. E. C.		„	1 471	1 994	
Brown, Brough & Co., 29 & 32 Warwick Lane, E. C.		„	452	1 955	
G. Smythe & Son (se ovenf.)		„		1 439	
Relph & Co. (do.)		„	58	1 183	

Vareslags.	Modtagere.	Angiven Mængde	
		fra Norge.	Sverige.
	Crabb & Co. Lmt., Godli-		
	man St. E. C.	Kollis	4 075
	Alsing & Co. Lmt. (se		894
	ovenfor)	"	9 570
	I. Hamilton, 235 Upper		881
	Thames St. E. C. . . .	"	1 367
	C. Morgan & Co., 58 &		642
	60 Cannon St. E. C. .	"	3 398
	L. Henlé, 18 Walbrook,		
	E. C.	"	2 413
	F. E. Foulger (se ovenf.)	"	1 483
	G. F. Green & Co. (do.)	"	899
	Johnsen & Jørgensen (do.)	"	730
Sten (eispecificeret):	E. I. van Praagh & Co.,		
	6 Crosby Square, E. C.	St.	7 951
		Tons	1 553
	I. Goodchild & Co., 118		
	Fenchurch St. E. C. .	St.	512
		Tons	48
	E. Jarrett, 1 Railway		
	Place, E. C.	St.	2 875
		Tons	661
	Cooper Brothers, 47 King		
Granit:	William St. E. C. . . .	St.	2 164
		Tons	349
	Nowell & Robson, York		
	Wharf, Warwick Rd.,		
	Kensington, W. . . .	St.	858
		Tons	637
	I Shechan, 110 Mortimer		
	Road, N.	St.	450
		Tons	114
	E. I. van Praagh & Co.		
Glasvarer:	(se ovenfor)	"	3 014
	J. Goodchild & Co. (s. o.)	"	2 931
	Blichfeldt & Co. (do.) .	"	1 742
	Nowell & Robson . . .	"	1 662
	Cooper Brothers (do.) .	"	1 026
	E. Jarrett (do.)	"	878
	I. Shechan (do.)	"	228
Flasker:	Beronius, King & Co., 91		
	Fore Street, E. C. . . .	Kollis	3 648
	I. Wuidart & Co., 24 & 25		
	Fore St. E. C.	"	2 759
	R. Johnston & Co., 92 &		
	93 Fore St. E. C. . . .	"	760
	Johnsen & Jørgensen		1 812
	Botolph House, East-		
	cheap E. C.	Kurve	7 002
		St.	1 625 609
		Kollis	515

Vareslags.	Modtagere.	Angiven Mængde	
		fra Norge.	Sver ge.
Is :	I. Goodchild & Co. (se ovenfor)	Tons	34 222
	Blichfeldt & Co. (do.)	"	28 990
	C. Gatti & Stevenson, 20 Villiers St., Strand, W.C.	"	2 550
	Geo. Leftwich & Co., 106 —108 Little Albany St.		
	N. W.	"	700

S ø f a r t.

Om sidste Aars Forhold inden denne Næringsgren udtales der i „The Shipping Gazette“ blandt andet følgende:

Aaret 1895 kan i Sandhed ikke erindres med Taknemmelighed af dem, der er interesserede i Skibsfarten. De betingede Fragter har saaledes for Skibsrederne i de fleste Tilfælde været særdeles ugunstige og i adskillige Farter lavere end antagelig nogensinde før; og selv den Stigning i Handelsomsætningen, med deraf følgende Forøgelse af Fragtfarten, som fandt Sted under Aarets sidste Maaneder, medførte ingenlunde tilsvarende Fordele for Rederierne. Mer og mer gjør den Overbevisning sig gjældende, at alene de Fartøier formaa at give noget Udbytte, som, udførte efter de seneste Konstruktioner, er i Besiddelse af Egenskaber, der muliggjør økonomisk Transport af store Ladninger, eller som er specielt indrettede for særskilte Grene af Skibsfarten. Selv de mest sangvinske Skibsredere turde nu være komne til Forstaaelse af, at de under senere Tid gjældende lave Fragtsatser ingenlunde kan ansees blot som tilfældige, og at der ikke er nogen Sandsynlighed for en Tilbagevenden — andet end muligens under specielle, sjelden forekommende Forhold — af Noteringer, der paa nogen Maade kan sammenlignes med de gunstige, der tidligere hørte til Reglen. Det Liv, som for nærværende raader inden den britiske Skibsbygningsindustri er ogsaa paa Grund heraf ingenlunde at beklage, selv fra Redernes Synspunkt; thi det ligger aabenbart i Skibsredernes Interesse at skaffe sig Fartøier, som selv under de raadende, trykkede Konjunkturer viser sig at udgjøre en fordelagtig Kapitalanbringelse.

Forslag er vistnok bleven fremsat om gennem en omfattende Sammenlutning inden Skibsrederibedriften at søge muliggjort en Fastsættelse af en Minimums-Fragttarif, ligesom ogsaa Spørgsmaalet om at opnaa billigere Driftsomkostninger ved Overførelse af britiske Fartøier til andre Nationers Flag har været Gjenstand for Overveielser. Overbevisningen om det umulige i at gennemføre det førstnævnte Forslag har dog mer og mer gjort sig gjældende, og ogsaa det andet Forslag har, naar det søges gennemført i nogen større Udstrækning, vist sig at støde paa væsentlige Vanskeligheder. Om end modvillig, indrømmes det dog nu almindelig, at man af en ikke ubetydelig Del af den nuværende britiske Tonnage aldrig mere vil kunne haabe paa noget Udbytte. Dens uundgaelige Skjæbne vil følgelig før eller

senere blive at ophugges eller, om saa lader sig gjøre, for en lav Pris at sælges til Udlandet.

Som bekendt foregaar der stadig en saadan Overflytning fra britisk til andet Flag; men om derigjennem opnaaes dels nogen Besparelse i Driftsomkostningerne, dels ogsaa Frihed fra de trykkende Forskrifter, som i forskjellige Henseender er opstillede for den britiske Handelsflaade, befrygtes det alligevel, at disse Fordele ikke længer opveier de Ulemper, som er uadskillelig forbundne med forældet Konstruktion og, ikke sjelden, Alderdomssvaghed.

Norge indtager den første Plads blandt de Lande, som saaledes i Aarets Løb har erhvervet ældre britiske Fartøier, ligesom ogsaa med Hensyn til Indkjøb af nye, hvorefter videre nedenfor. Herved maa dog mærkes, at Overflyttelse fra britisk til norsk Flag ingenlunde altid er ensbetydende med, at vedkommende Fartøj virkelig er indkjøbt for norsk Regning, idet i antagelig noksaa talrige Tilfælde Skibet faktisk forbliver norsk Eiendom, men paa denne Maade alligevel faar Del i de ovenfor nævnte og andre Fordele, der er tilsikrede den norske Skibsfart. En saadan Omgaaelse af gjældende Lov sees dog ikke paa med blide Øine af de herværende Myndigheder, og der turde være Grund til at antage, at dette ikke er uden Indflydelse paa de Bestræbelser, der gjør sig gjældende for inden britiske Havne at paalægge udenlandske Fartøier lignende, nærmest til Fremme af Besætningernes Velbefindende bestemte, Forskrifter betræffende Lastelinje, Dækslast m. v., som er fastsatte for britiske Fartøier.

Af 70 midlertidige Nationalitetsbeviser, som under 1895 udfærdigedes af dette Generalkonsulat for inden England og Irland for norsk Regning indkjøbte Fartøier, var alene 9 for nybyggede Dampskibe, men derimod 35 for ældre saadanne og 26 for ældre Seilskibe. Betræffende Alder, Netto Drægtighed og Indkjøbspris for disse Fartøier foreligger følgende Opgaver:

Dampskibe:

Antal.	Drægtighed.	Byggeaar.	Indkjøbspris. £	Pris pr. Ton. ca. £	Materialer.
1	377	1864	2 300	6. 0. 0	Jern
1	910	1865	3 840	4. 5. 0	—
1	487	1869	1 850	3. 15. 0	—
1	606	1870	3 200	5. 5. 0	—
1	494	1870	4 000	8. 0. 0	—
1	551	1871	3 200	5. 16. 0	—
1	541	1871	2 300	4. 5. 0	—
1	577	1872	3 350	5. 16. 0	—
1	639	1872	3 850	6. 0. 0	—
1	1 360	1872	3 450	2. 10. 0	—
1	582	1872	3 500	6. 0. 0	—
1	910	1877	4 480	4. 18. 0	—
1	1 141	1877	3 600	3. 3. 0	—
1	717	1878	4 500	6. 5. 0	—
1	799	1879	5 690	7. 0. 0	—
1	1 062	1880	7 500	7. 0. 0	—
1	608	1881	5 000	8. 3. 0	—

Antal.	Drægtig- hed.	Byggeaar.	Indkjøbs- pris £	Pris pr. Ton ca. £	Materiale.
1	606	1882	5 100	8. 8. 0	Jern
1	490	1882	4 500	9. 0. 0	—
1	994	1882	6 000	6. 0. 0	—
1	1 042	1882	6 400	6. 3. 0	—
1	668	1883	6 500	9. 10 0	—
1	550	1883	5 650	10. 5. 0	—
1	1 102	1883	8 000	7. 5. 0	—
1	1 098	1883	4 500	4. 2. 0	—
1	1 022	1883	7 470	7. 6 0	—
1	1 071	1883	8 890	8. 6. 0	—
1	295	1883	3 450	11. 10. 0	—
1	941	1883	6 100	6. 9 0	—
1	1 024	1884	8 535	8. 6. 0	—
1	1 155	1884	8 150	7. 0. 0	—
1	517	1885	5 750	11. 2. 0	—
1	1 507	1888	14 000	9. 5. 0	Staal
1	2 114	1895	28 000	13. 5. 0	—
1	756	1895	25 000	33. 0. 0	—
1	2 269	1895	31 000	13. 15. 0	—

Seilskibe:

1	862	1861	950	1. 2. 0	Jern
1	346	1862	150	0. 9. 0	Træ
1	1 189	1862	2 600	2. 3. 0	Jern
1	635	1864	1 500	2. 7. 0	—
1	489	1866	350	0. 14. 0	Træ
1	288	1866	1 700	5. 18. 0	Jern
1	499	1866	1 400	2. 16. 0	—
1	853	1868	2 800	3. 5. 0	—
1	499	1868	1 300	2. 12. 0	—
1	500	1868	1 450	2. 18. 0	—
1	848	1868	2 400	2. 16. 0	—
1	399	1869	600	1. 10. 0	Træ
1	746	1869	2 600	3. 10. 0	Jern
1	854	1871	3 000	3. 10. 0	Træ
1	893	1871	2 000	2. 5. 0	—
1	458	1872	450	1. 0. 0	—
1	238	1872	390	1. 13. 0	—
1	747	1873	200	0. 5. 4	—
1	821	1875	2 500	3. 0. 0	Jern
1	1 245	1875	1 150	0. 18. 0	Træ
1	1 017	1875	3 500	3. 9. 0	Jern
1	824	1875	3 000	3. 12. 0	—
1	941	1876	600	0. 13. 0	Træ
1	1 015	1876	3 500	3. 9. 0	Jern
1	1 260	1878	1 450	1. 3 0	Træ
1	1 047	1878	480	0. 9. 0	—

For 8 Dampskibes Vedkommende — hvoraf 4 af Jern og 4 af Staal, mangler der Opgave om Indkjøbsprisen.

Antallet af de ved Generalkonsulatet udfærdigede midlertidige Nationalitetsbeviser for Fartøier, indkøbte under 1895 for svensk Regning udgjør 7, hvoraf 5 Dampskibe af Jern og 2 Seilskibe af Træ, nemlig

Dampskibe:

	Drægtighed.	Byggeaar.	Indkjøbspris. £	Pris pr Ton. ca. £
1	549	1870	1 200	2. 3.0
1	749	1872	1 993	2. 13.0
1	1 060	1881	6 500	6. 12.0
1	1 060	1882	7 650	7. 4.0
1	1 284	1883	8 468	6. 11.0

Seilskibe:

1	294	1865	260	0. 17.0
1	843	1873	1 050	1. 5.0

Af nye Fartøier er der ifølge „Lloyds Register“ under 1895 bygget ved britiske Værfter, foruden 59 Krigsskibe paa 148 111 Tons,
 526 Dampskibe „ 904 991 „ og
 53 Seilskibe „ 45 976 „ eller

tilsammen 579 Handelsfartøier paa 950 967 Tons.

Sammenlignet med Opgaverne for det nærmest foregaaende Aar viser der sig en Nedgang paa 95 000 Tons, medens derimod Forholdet mellem Dampskibe og Seilskibe er et gunstigere. Den livligste Virksomhed ved disse Værfter under sidste Decennium forekom i 1889, da Drægtigheden af nybyggede Fartøier gik op til 1 209 361 Tons, og om dette antages at udgjøre den normale Produktion ved jævn Sysselsættelse, har Produktionen under sidstforløbne Aar været omkring 27 % lavere, end hvad der havde kunnet præsteres. Naar man imidlertid derhos tager i Betragtning, at Tonnagen af nybyggede Krigsskibe i 1895 var over 100 000 Tons større end i 1889, turde det fremgaa, at omkring $\frac{7}{8}$ af den hele Byggeevne blev lagt Beslag paa i 1895.

Med Hensyn til det benyttede Materiale angives, at til næsten 98.8 % af Dampskibene anvendtes Staal og til 1.2 % Jern, samt at af Seilskibene 97 % byggedes af Staal og 3 % af Træ. Anvendelse af Jern ved Bygning af Seilskibe er altsaa ikke forekommet.

Af de oven anførte Nybygninger indforlivedes 718 543 Tons Damptonnage og 42 493 Seiltonnage, eller tilsammen 761 036 Tons, modsvarende omkring 80 %, i Landets Handelsflaade. Samtidig er dog denne bleven formindsket ved Forlis eller paa anden Maade med 177 000 Tons Damptonnage og 87 000 Tons Seiltonnage, hvorhos der til Udlandet og Kolonierne solgtes 315 000 Tons Damptonnage og 71 000 Tons Seiltonnage, eller tilsammen 386 000 Tons, medens der fra Udlandet og Kolonierne indkøbtes 11 000 Tons Damptonnage og 7 000 Tons Seiltonnage. Det fremgaar heraf, at der i 1895 forekom en Formindskelse i Seiltonnagen af 108 000 Tons, men

derimod en Forøgelse af Damptonnagen med 237 000 Tons, og den britiske Handelsflaade erholdt altsaa i sin Helhed en Forøgelse af 129 000 Tons.

Omtrent 20 % af Aarets Nybygninger udførtes for udenlandsk og kolonial Regning. Norge optraadte som den fornemste Kjøber med 14 Fartøier paa tilsammen 39 756 Tons, modsvarende 4.2 % af samtlige Nybygninger; dernæst Tydskland med 13 Fartøier paa 34 053 Tons, Rusland med 29 300 Tons, Spanien 21 000 Tons osv.

Ved Aarets Udgang var — fraregnet Krigsfartøier — 678 318 Tons Damptonnage og 33 244 Tons Seiltonnage under Bygning, udgjørende en Forøgelse af omkring 53 000 Tons, sammenlignet med Forholdet ved det foregaende Aarsskifte.

Til Sammenligning kan anføres, at — fraregnet Krigsskibe — den samlede Tonnage af de i hele Verden under 1895 nybyggede Fartøier beregnes at have udgjort 1 218 000 Tons, hvoraf 1 114 000 Tons Dampskibe og 104 000 Tons Seilskibe. Den samtidige Formindskelse gennem Forlis, Ophugning m. v. antages at have udgjort omkring 700 000 Tons, hvoraf 290 000 Tons Dampskibe og 410 000 Tons Seilskibe. Det vil heraf sees, at medens hele Verdens Seiltonnage formindskedes med 306 000 Tons, forøgedes Damptonnagen med 842 000 Tons, og Nettoforøgelsen udgjorde altsaa 518 000 Tons, hvoraf 62.5 % indgik i den britiske Handelsflaade.

Betræffende dennes vedvarende Overlegenhed over alle andre Nationers meddeles i det senest offentliggjorte Bureau Veritas Register følgende Op-gaver:

Hos 16 Nationer oversteg Handelsdampskibsflaaden 100 000 Tons, nemlig

England	5 771	9 984 280 Tons
Tydskland	826	1 306 771 ”
Frankrige	501	864 598 ”
Nordamerika	447	703 399 ”
Spanien	355	488 965 ”
Norge	530	455 317 ”
Holland	208	336 593 ”
Italien	207	318 750 ”
Japan	242	274 659 ”
Rusland	297	234 982 ”
Sverige	436	229 678 ”
Danmark	250	226 696 ”
Østerrige	140	223 207 ”
Grækenland	102	134 128 ”
Brazilien	190	126 645 ”
Belgien	66	125 146 ”

Antallet af samtlige eksisterende Dampskibe beløber sig til

10 896 af over 100 Tons Drægtighed
og 2 495 - under 100 — —

Inden Handelsseilflaaden er Storbritanniens Overlegenhed ikke fuldt saa fremtrædende, om end ogsaa der betydelig. Antallet af samtlige Seilfartøier af

over 50 Tons opgives at udgjøre	29 570 med	9 323 995 Tons
og under 50 — " — "	534 -	19 886 —

De nedenfor anførte 13 Nationer har Seilflaader, hvis samlede Tonnage overstiger 100 000 Tons:

England	8 793	3 333 607 Tons
Nordamerika	3 824	1 362 317 "
Norge	2 929	1 240 159 "
Tydskland	1 105	507 862 "
Italien	1 777	500 731 "
Rusland	1 764	359 693 "
Sverige	1 516	308 043 "
Frankrige	1 459	255 075 "
Grækenland	1 160	249 638 "
Tyrkiet	1 004	202 414 "
Spanien	1 017	163 165 "
Holland	657	158 734 "
Danmark	820	156 646 "

Det fremholdes i Forbindelse hermed specielt, at tiltrods for de meget betydelige Subventioner, hvorigjennem den franske Handelsflaades Udvikling opmuntres, denne alligevel, baade med Hensyn til Dampskibe og Seilfartøier, befinder sig i stadig Nedgang.

Skibsfarten inden britiske Havne i 1895 fordeler sig som nedenfor anført:

Skibsfarten med Udlandet.

Med Ladning ankomne britiske Fartøier	22 991 855 Tons
" — " udenlandske —	8 366 315 "
tilsammen 31 358 173 Tons	
Med Ladning afgaaede britiske Fartøier	26 933 697 Tons
" — " udenlandske —	9 338 786 "
tilsammen 36 272 486 Tons	
Ankomne og afgaaede tilsammen	67 630 659 Tons
mod i 1894	66 918 858 "
og i 1893	61 748 187 "

Kystfarten.

Ankomne lastede britiske Fartøier	31 046 274 Tons
— „ udenlandske —	126 025 „
tilsammen	31 172 299 Tons
Afgaaede lastede britiske Fartøier	29 760 100 Tons
— „ udenlandske —	119 749 „
tilsammen	29 879 849 Tons
Ankomne og afgaaede tilsammen	61 052 148 Tons
mod i 1894	61 117 085 „
og i 1893	58 903 639 „

De udenlandske Fartøier, som under 1895 besøgte britiske Havne, for-
deler sig paa de forskjellige Nationer saaledes som nedentor anført.

Med Ladning ankomne.

Norske 2 184 608 Tons, tyske 1 112 287, hollandske 1 090 741, svenske
861 543, spanske 612 004, franske 593 075, danske 577 738, belgiske 461 610,
forenede Staters 323 700, russiske og finske 298 528, italienske 128 204,
østerrigske 62 502, græske 31 865, portugisiske 24 408, andre Landes 3 502
tilsammen 8 366 315 Tons.

Med Ladning afgaaede.

Tyske 1 823 462 Tons, norske 1 769 876, hollandske 1 107 431, danske
952 031, svenske 908 258, franske 797 186, spanske 524 216, belgiske
470 803, forenede Staters 325 554, russiske og finske 247 021, italienske
132 031, græske 126 673, østerrigske 109 138, portugisiske 35 086, andre
Landes 10 022, tilsammen 9 338 789 Tons.

Sammenlægges de med Ladning ankomne og afgaaede norske Fartøier,
fremgaar, at Fragtfarten med disse i 1795 gik op til 3 954 484 Tons mod
3 948 682 Tons under 1894 og 3 940 230 Tons under 1893. Den samlede
Fragtfart med svenske Fartøier udgjorde under 1895 1 769 801 Tons mod
1 811 702 Tons under 1894 og 1 604 562 under 1893.

De Vexlinger under de sidste tre Aar, som fremgaar af de her anførte
Tal, er i det Hele uden væsentlig Betydning, og indtager Norge fremdeles
den første Plads blandt de fremmede Nationer, som besørger Vareomsæt-
ningen med Storbritannien.

Vareomsætningen mellem britiske Havne samt Norge er besørget af de
forskjellige Nationers Fartøier saaledes som nedenfor anført.

Fartøiernes Nationalitet.	Fra Norge. Tons.	Til Norge. Tons.	Tilsammen. Tons.
Norske	927 044	763 244	1 690 288
Britiske	198 634	206 501	405 135
Svenske	19 531	16 501	36 032
Danske	20 603	6 925	27 528
Russiske og finske .	5 784	10 621	16 405
Tydske	4 051	7 289	11 340
Hollandske	1 123	6 486	7 609
Franske	—	485	485

tilsammen	1 176 770	1 018 052	2 194 822
mod i 1894	1 211 365	944 554	2 155 919
og i 1893	1 200 254	866 265	2 066 519

Nedenstaaende Tal viser Omfanget af Norges Skibsfart paa Londons Generalkonsulatdistrikt i 1895, sammenlignet med det nærmest foregaaende Aar.

	1894.		1895.		Forøgelse		Formindskelse.	
	Antal.	Tons.	Antal.	Tons.	Ant.	Tons	Antal	Tons.
Ankomne Fartøier.								
Med Ladning . .	4 286	1 909 087	3 928	1 880 962	—	—	358	128 125
I Ballast	1 557	752 872	1 457	702 513	—	—	110	50 359
tilsammen	5 853	2 661 959	5 385	2 483 475	—	—	468	178 484
Afgaaede Fartøier.								
Med Ladning . .	3 310	1 468 169	3 099	1 414 337	—	—	211	53 832
I Ballast	2 638	1 275 099	2 338	1 127 639	—	—	300	147 460
tilsammen	5 948	2 743 268	5 437	2 541 976	—	—	511	201 292
Den samlede Skibsfart	11 891	5 405 227	10822	5 025 451	—	—	979	379 776
	£		£		£		£	
Bruttofragter med ankomne Fartøier .	1 488 290		1 323 141		—		165 158	
afgaaede do. . . .	713 428		674 216		—		39 212	
tilsammen	2 201 727		1 997 357		—		204 370	

Skibstarten paa Londons Havn stiller sig saaledes (ballastede Fartøier ikke medregnede):

	1893		1894		1895	
	Antal	Tons	Antal	Tons	Antal	Tons
Norske Fartøier.						
Ankomne	890	463 903	924	456 271	878	448 074
Afgaaede	89	53 280	148	62 498	168	80 575
tilsammen	979	507 183	1 072	518 769	1 046	528 649
Svenske Fartøier.						
Ankomne	323	229 866	295	221 691	324	238 740
Afgaaede	152	118 213	137	123 167	171	132 396
tilsammen	475	348 079	442	344 858	495	371 136
For begge Lande						
tilsammen	1 454	855 262	1 514	863 627	1 541	899 785

Paa- og Afmønstringer samt Rømninger under 1895.

	Paa- og Afmønstringer		Afmønstringer		Rømte.	
	Med norske Skibe.	Med svenske Skibe.	Fra norske Skibe.	Fra svenske Skibe.	Fra norske Skibe.	Fra svenske Skibe.
I London	797	108	1 046	101	30	10
Ved Vicekonsulatstationerne						
Cardiff.	926	84	575	25	89	14
Liverpool.	921	49	776	41	76	8
Newcastle	408	42	362	24	16	16
Ved Distriktets øvrige Vicekonsulatstationer	1 646	273	2 347	253	127	63
tilsammen	4 698	556	5 106	444	338	111
mod i 1894	5 375	675	5 686	553	371	149
„ - 1893	5 052	686	5 018	616	518	126

Antallet af syge, skibbrudne og nødlidende, som er blevne hjemsendte gennem eller har modtaget anden Understøttelse fra Generalkonsulalet eller under samme hørende Vicekonsuler, og for hvem Regninger er indsendte til vedkommende norske eller svenske Myndigheder, har udgjort:

		1895	1894	1893
Norske	Undersaatter	753	726	698
Svenske	„	216	157	160
Andre Landes	„	39	25	38
tilsammen		1 008	908	896

Ved Sømandsanvisninger er under 1895 opsparede Hyrebeløb blevne hjemsendte med følgende Beløb til Norge:

Indbetalt ved: Generalkonsulatet 32, £ 269.11.5. Vicekonsulatet i Cardiff 3, £ 41.0.0, Hull 2, £ 8.10.0. Tilsammen 37, £ 319.1.5.

Generalkonsulatet har modtaget og til vedkommende Myndigheder hjemsendt Efterladenskaber efter, hovedsagelig i britisk Skibstjeneste, afdøde norske Sømænd med følgende Beløb:

1895 112, £ 905.3.6, 1894 110, £ 988.5.6. 1893 89, £ 584.4.5.

Bøder, afholdte af Sømændenes Hyretilgodehavende for begaaede Forseelser i Henhold til Søfartslovenes § 102, er blevne indbetalte til Generalkonsulatet og remitterede til vedkommende Myndigheder med følgende Beløb:

for 72 Sømænd fra norske Fartøier	£ 71.13.1
„ 2 — — svenske — —	0.14.4

Antallet af de til Generalkonsulatet afgaaede Skrivelser (Telegrammer og Cirkulærer til Vicekonsulerne ikke medregnede) udgjorde: Til Udenrigsdepartementet 177, til Kommers Kollegium 392, til Indredepartementet 915, til Vicekonsuler, andre Myndigheder og Privatpersoner 4 386*) eller tilsammen 5 870.

Heraf angik 500 Handel, 3 209 Søfart, 1 059 afdøde Sømænd, 114 nødlidende Sømænd, 988 andre Anliggender.

Antallet af de indløbne Skrivelser udgjorde 5 733, heri ikke iberegnet de til Generalkonsulen privat adresserede Breve, der har indeholdt Generalkonsulatet vedkommende Opdrag.

Af Generalkonsulatet er modtaget og videre besørget 25 165 Breve (andre Postforsendelser ikke medregnede), adresserede til Førere og Besætninger paa norske og svenske Fartøier, ligesom til andre Landsmænd, som paa Gjennemreise har opholdt sig i London.

Sømandshjem og Understøttelsesselskaber.

„Scandinavian Sailors' Temperance Home“, det skandinaviske, ved West India Docks Station beliggende Sømandshjem er, som i tidligere Aarsberetninger anført, oprettet gennem Gaver fra for Sømændenes Vel interesserede Personer, som for Øiemædet skjød sammen et Beløb, der gik op til omkring 300 000 Kroner. Kun forholdsvis ubetydeligt heraf er dog tilflydt denne Institution fra de skandinaviske Lande, nemlig fra Sverige £ 895.15.6, fra Norge £ 190.11.7 og fra Danmark £ 31.8.0. Hjemmets Oprettelse og fortsatte Virksomhed har følgende i væsentlig Grad været og er beroende paa britisk Velgjørenhed.

Forvaltningen af Sømandshjemmets Kapital — Hus, Inventarium og Kontanter — ligesom Overopsynet med dets til Ingeniør og Fru Welin betroede Ledelse — for hvilket særdeles trættende og ikke sjelden med

*) Af disse Skrivelser berørte 2 136 norske og 1 873 svenske Anliggender.

Utaknemmelighed lønnede Opdrag de ikke modtager eller har gjort Krav paa nogen pekuniær Godtgjørelse — udøves af Tillidsmænd — „Trustees“ — valgte af og blandt de Personer, som fornemmelig har bidraget til Hjemmets Oprettelse, hvilke Trustees har paataget sig Ansvaret for denne Institutions Retsforhold og Pengeforvaltning.

Som Betingelse for Indtagelse i Hjemmet, hvilket vistnok først og fremst er bestemt for skandinaviske Sømænd, men i hvilket ogsaa Sømænd af andre Nationaliteter indtages, saavidt Pladsen tillader det, er af nævnte Styrelse foreskrevet:

1) at vedkommende, om saa findes nødvendigt, ved Fremvisning af Afmønstringscertifikat skal godtgjøre, at han er Sømænd, samt at han ikke er rømt, idet saadanne ikke tilstedes Adgang til Hjemmet;

2) at hans Navn ikke gjenfindes paa den i Hjemmet førte Fortegnelse over Sømænd, som tidligere paa Grund af daarlig Opførsel er blevne bortviste fra samme;

3) at han erklærer sig villig til nøie at efterleve de for Iagttagelse af god Skik og Orden fastsatte Regler;

4) at han er i Besiddelse af de fornødne Søklæder, hvilke under Sømændens Ophold iland tages i Forvaring af Hjemmet; samt

5) at han, saafremt han er eller under de nærmeste Dage vil blive afbetalt med et større Pengebeløb, deraf skal deponere hos Hjemmets Kasserer £ 2 som Sikkerhed for den Betaling — 2 sh. 3 d pr. Dag eller 14 sh. pr. Uge —, som han har at erlægge for Kost og Logis; det beror paa Bestyreren efter Omstændighederne at modtage eller bortvise Sømænd, som er uden Midler.

De under de 4 sidste Aar indtagne Sømænd har tilhørt følgende Nationaliteter:

	1892	1893	1894	1895
Svenske	1 529	1 376	1 401	1 259
Nordmænd	620	605	700	623
Danske	152		133	165
Finner	274	715	232	241
Andre Nationer	308		344	340

At Antallet af de svenske Sømænd, som besøger Hjemmet, saa betydelig overstiger Antallet af Nordmænd, turde nærmest have sin Grund deri, at det langt overveiende Antal af de ombord i britiske Fartøier tjenstgjørende Skandinaver, som her paa- eller afmønstres, tilhører førstnævnte Nationalitet.

Foruden af Sømænd besøgte Hjemmet under 1895 af 69 svenske og 46 norske Emigranter og andre, ikke til Sømændsstanden hørende Personer, hvis Indtagelse i Hjemmet dog ikke paa nogen Maade har været til Fortrængsel for Sømændene.

Et særlig betegnende Bevis paa den Tillid, Hjemmet nyder hos specielt saadanne Sømænd, som ikke blot lever for Dagen, synes at ligge deri, at der under 1895 hos Hjemmet deponeredes ikke mindre end £ 21 799. 5. 0,

af hvilket Beløb der igjen remitteredes til hjemmeværende Familier eller andre i Sverige £ 5 731. 14. 2, i Norge £ 3 977. 7. 0, i Danmark £ 312. 19. 0, i Finland £ 1 907. 10. 0, i andre Lande £ 1 409. 0. 5, samt i ikke specificerede Banksedler £ 1 027. 0. 0. Tilsammen £ 14 365. 10. 7.

Da det herværende engelske „Sailors Home“ er beliggende nærmere Generalkonsulatets Lokale, er ogsaa dette bleven benyttet, hovedsagelig for forliste Sømænd, som uden foregaaende Meddelelse er ankomne hertil for videre Hjemforskaaffelse; Hjemmet har i Aarets Løb været besøgt af 341 norske og 334 svenske Sjørøvere.

„Scandinavian Benevolent Society“ har med en Indtægt i Renter og Gaver af £ 460. 6. 0 og en Forvaltningsudgift af £ 78. 3. 7 uddelt til 151 nødlidende Landsmænd dels kontant £ 272. 0. 8 dels ogsaa Naturalier til Værdi £ 42. 2. 6. Fri Hjemreise skaffedes desuden 27 Svensker, 20 Dansker samt 7 Nordmænd. Selskabets Kapital beløb sig ved Aarets Udgang til £ 1 738. 13. 2.

„Society of Friends of Foreigners in Distress“, som stiftedes i 1807, og som for nærværende har en Kapital paa omkring £ 17 000, har under 1895 med en Indtægt af £ 3 039. 11. 11 uddelt til nødlidende Udlændinger £ 2 766. 11. 4, hvorhos der til Forvaltningsudgifter er medgaaet £ 591. 14. 10. Blandt de inden London bosatte Understøttede har 5 svenskfødte oppehaaret Pension med 5 sh. ugentlig, 1 med 3 sh., 1 med 2 sh., samt 2 med 5 sh. om Maanednen.

Ved Sømændshospitalet i Greenwich var blandt de i Aarets Løb indtagne Patienter 125 Svensker og 91 Nordmænd. Hospitalets Udgifter beløb sig under 1895 til £ 15 351. 15. 5.

Ogsaa i andre herværende, engelske, tyske og franske Hospitaler har Nordmænd og Svensker nydt Pleie, uden Betaling; men der savnes Opgaver over Antallet af saadanne.

Betræffende forskellige Industrigræne, hvis Produkter indtager en fremtrædende Plads i Handelsomsætningen mellem Norge og Sverige samt Storbritannien meddeles nedenfor en Del Opgaver af mere almindelig Interesse, i den Udstrækning, som saadanne Opgaver har kunnet erholdes.

Landbrugsprodukter.

S m ø r.

Indførselen heraf opgik under de sidste tre Aar til de nedenfor anførte Kvanta og ved Toldbehandlingen opgiven Værdi:

Importeret fra	1893		1894		1895	
	Cwts.	£	Cwts.	£	Cwts.	£
Danmark	934 787	5 278 875	1 102 493	5 843 954	1 162 770	5 948 463
Frankrig	468 317	2 679 120	424 645	2 351 867	454 843	2 444 734
Sverige	267 401	1 452 099	266 306	1 413 779	310 809	1 644 111
Australien	169 439	870 674	292 097	1 429 977	313 398	1 424 585
Holland	142 811	763 897	165 157	831 951	191 221	939 326
Tyskland	164 985	830 706	137 755	702 960	112 338	565 093
Forenede Stater	22 930	104 220	29 996	125 947	66 932	271 776
Canada	43 160	194 924	20 887	90 121	38 949	153 401
Andre Lande	113 644	579 078	135 499	666 143	174 422	853 741
ialt	2 327 474	12 753 593	2 574 835	13 456 699	2 825 682	14 245 230

Middelprisen for svensk og dansk Smør i London har under 1895 udgjort pr. Cwt.:

Januar 1ste Halvdel 119 sh., 2den Halvdel 112 sh., Februar 1ste do. 110 sh., 2den do. 109 sh., Marts 1ste do. 101 sh., 2den do. 101 sh., April 1ste do. 96 sh., 2den do. 97 sh., Mæi 1ste do. 90 sh., 2den do. 92 sh., Juni 1ste do. 84 sh., 2den do. 85 sh., Juli 1ste do. 100 sh., 2den do. 100 sh., August 1ste do. 101 sh., 2den do. 105 sh., September 1ste do. 112 sh., 2den do. 111 sh., Oktober 1ste do. 118 sh., 2den do. 138 sh., November 1ste do. 126 sh., 2den do. 108 sh., December 1ste do. 113 sh., 2den do. 114 sh.

Da Danmarks herværende Generalkonsul, som besidder speciel Fagkundskab paa dette Omraade, velvilligst har stillet til min Disposition den af ham til sit Lands Regjering afgivne officielle Aarsrapport, har man troet at burde indtage følgende, der i væsentlig Grad ogsaa finder Anvendelse paa svenske Forhold.

„Det forløbne Aar viser paany en Forøgelse i Indførslen af Smør her til Landet, idet den udgjorde Cwts. 2 825 682 til Værdi £ 14 245 230 imod Cwts. 2 574 835 til Værdi £ 13 456 699 i det foregaaende Aar, hvorimod Indførslen af Margarin — paa Grund af de lave Smørpriser samt en forøget Fabrikation i Landet selv — er reduceret til Cwts. 940 168 af Værdi £ 2 557 170 mod Cwts. 1 109 325 af Værdi £ 3 044 810 i det foregaaende Aar. Den opgivne Middelpris for Smør gik under 1895 op til ikke fuldt 102 sh. 4 d pr. Cwt. mod 103 sh. pr. Cwt. i 1894 og 112 sh. 11½ d pr. Cwt. i 1893. Der kan imidlertid neppe være Tvivl om, at Prisen 102 sh. 4 d er meget for høit ansat, idet store Masser dansk Smør atter i forrige Aar sendtes i Konsignation og udbragte langt mindre end den Værdi, hvortil de blev indklarede.

Indførslen af Smør fra Danmark er nu dobbelt saa stor som fra noget andet Land, og sammen med Sveriges udgjør den over Halvdelen af den hele Indførsel. Det maa imidlertid ikke oversees, at den danske Import indbefatter det Kvantum svensk Smør, som sendes hertil over Kjøbenhavn og i Indførselslisterne figurerer som dansk.

Aaret begynder med en stor Beholdning af australisk og New-Zealand

Smør, ca. 125 000 Kasser, som gradvis blev udtagne af Refrigeratorerne for bedst muligt Salg. Tilførslerne fra Kolonierne var i de første 4 Maaneder af Aaret ca. 414 000 Kasser, som med ovennævnte 125 000 Kasser udgjorde det betydelige Kvantum af 539 000 Kasser. Tilførslerne under Resten af Aaret udgjorde derimod kun 100 000 Kasser, og paa Grund af den stærke og langvarige Tørke, hvorunder Australien har lidt, vil Tilførslerne i det kommende Aar blive væsentlig mindre. For hele forrige Aar viser de dog en Forøgelse, som altsaa hidrører fra Aarets første Halvdel. Hvis derfor Konkurrancen fra Kolonierne i Efteraaret har været mindre, kan dette kun betragtes som temporært, og saalænge Kornpriserne holder sig saa lave som i de senere Aar, vil vistnok Smørproduktionen stadig tiltage, indtil denne ogsaa nærmer sig et uremunerativt Standpunkt. Det tiltagende Kvantum af Smør og andre uholdbare Produkter, som forsendes fra Kolonierne, har foraarsaget, at en større Tonnage — langt større end den forøgede Trafik udkræver — er bleven indrettet med Afkølningsrum, og Fragterne er som Følge heraf gaaet ned fra 1 d til $\frac{3}{4}$ d pr. $\mathcal{E}$ for Smør eller 25 % og for andre Landbrugsprodukter i Forhold.

Der var ved Aarets Begyndelse kun ringe Udsigt til høje Priser for dansk Smør, og den første Halvdel viser da ogsaa det lave Gennemsnit af 98 à 100 sh. her leveret. Priserne vedblev at holde sig temmelig lave indtil hen i Oktober, da de københavnske Noteringer, muligvis for at forhindre Overbetalinger til Meierierne, strammede Priserne op med et lignende beklageligt Resultat som i November 1894, til betydeligt Tab for Exportørerne. Ialfald efter de herværende Smørhandlers Mening var det absolut urigtigt at forcere Noteringen op til 118 Kroner, hvad Markedets Tilstand langt fra berettigede til, og Følgen blev da ogsaa, at Markederne for dansk Smør fuldstændig demoraliseredes. Næsten alle frit-ombord-Ordre blev annullerede, og for den følgende Maaned maatte Størstedelen af Smørret sendes i Konsignation med et Tab for Afsenderne af i mange Tilfælde 15 à 20 Kroner pr. Fustage og enkeltvis endog derover. Noteringen dalede hurtig i November; men Efterspørgslen var endnu hurtigere forsvunden. Køberne, som var misfornøiede med den umotiverede Stigning og de voldsomme Fluktuationer i dansk Smør, havde imidlertid kontraheret om kanadisk eller australisk og holdt sig dertil, selv længe efter Reduktionen i Københavnsnoteringen, saa at i ikke faa Tilfælde dansk Smør endog maatte sælges billigere end det australiske. Fagmænd paastaar ogsaa, at naar dansk Smør faktureres saa høit, at det ikke kan udsælges her i Detail til 1 sh. 2 d pr. lb., viser der sig straks en betydelig Reduktion i Forbruget, og Detaillisterne forsynes sig da med andre billigere Sorter.

Flere danske Meierier har begyndt med Forsendelse hertil af usaltet Smør i Ruller, og, som det synes, i den Hensigt, hvis det svarer Regning, at tilvirke hele sin Produktion paa denne Maade. De to store franske Firmaer, som i en længere Aarrække næsten har havt Monopol paa denne Forretning, realiserer høje Priser for sin Produktion i det sydlige England og navnlig London, hvor virkelig fint, usaltet Smør er særlig yndet. Der kan derfor neppe være Tvivl om, at ogsaa usaltet dansk Smør vil finde Indpas, naar kun Kvaliteten kan paaregnes at være lige god Aaret rundt og specielt Pakning og Transport foregaar saaledes, at Smørret ikke lider for meget i de varme Sommermaaneder. Produktet af de 2 à 3 Meierier, som hidtil har sendt hertil, har været tilfredsstillende, og de indvundne

Erfaringer tyder paa, at denne Forretning har en Fremtid for sig. At benytte Danmarks gunstige Beliggenhed saa nær Afsætningsstederne paa en Maade, som fjerne Lande ikke kan konkurrere med, bliver saa meget mere ønskeligt, som Masseproduktionen i de store Lande stadig tiltager. Foruden Australien, New Zealand etc. er der et andet vigtigt Land, som nu truer med at konkurrere for Alvor paa dette Omraade, nemlig den argentinske Republik. Allerede for et Par Aar siden kom Smaapartier Smør hertil fra Buenos Ayres, sendte som Prøver, og de viste en brugbar Kvalitet. De opnaaede Priser svarede dog ikke Regning, da Meierivæsenet dengang kun var lidet udviklet. Afvigte Aar har imidlertid Importen derfra været ikke ubetydelig, og de opnaaede Priser, som nærmer sig de danske, tyder paa forbedret Kvalitet. Antallet af Meierier dersteds skal være i stærkt Stigende; de faar toldfri Indførsel af Maskiner og har alle Betingelser for en omfattende Produktion.

Derimod er en betydeligere Forøgelse af Meieridriften her i Landet, som skulde synes saa naturlig ved de lave Kornpriser og det stedse stigende Forbrug af Smør, endnu ikke er indtraadt, idet Landmændene finder, at det svarer bedre Regning at sælge Melken til de større Byer, hvorved de ikke er underkastede udenlandsk Konkurrence.

Paa Grund af de idelige Klager over, at fremmed Smør forfalskes med Margarin eller andre Substancer, har Regjeringen rundt om i Landet ladet anstille talrige Undersøgelser af importeret Smør, hvorved det fandtes, at af de tagne Prøver en ikke ubetydelig Del er fra Tydskland og Holland importeret Vare var forfalsket eller idetmindste gav Grund til Mistanke om, at saa var Tilfældet. Ogsaa nogle faa danske Prøver kom ind under denne Kategori. Efter de Undersøgelser, som er skeede fra dansk Side, og de Konferancer man i den Henseende har havt med herværende Authoriteter, er disse dog udentvivl komne til det Resultat, at Mistanken mod det danske Smør var uberettiget. Som det synes, varierer Kvaliteten af Melken saa stærkt og fra daarlige Kjør indeholder den en saa ringe Mængde Smørfedt, at ogsaa Kvaliteten af Smørret taber sig. Ved Analysen viser det da de samme Egenskaber som forfalsket Smør, hvorved Mistanke om virkelig Forfalskning let gjør sig gjældende*). At gardere sig derimod er vel neppe muligt paa anden Maade end ved at opgive de daarligere Kjør eller ved at benytte Melken af dem til Brug i Hjemmet. At opretholde det gode Renomé af det danske Smør under den stedse stigende Konkurrence er af saa overveiende Betydning, at ethvert rimeligt Offer maa bringes.“

Margarin. Importen heraf opgik til:

Fra	Mængde i Cwts.			Værdi i £.		
	1893.	1894.	1895.	1893.	1894.	1895.
Holland . .	1 229 737	1 045 330	878 827	3 416 497	2 834 804	2 371 711
Frankrige .	41 302	29 052	28 132	160 337	115 709	99 733
Norge . . .	14 011	10 330	9 377	38 761	29 369	25 259
Andre Lande	14 920	24 613	23 832	39 709	64 928	60 467
ialt	1 299 970	1 109 325	940 168	3 655 344	3 044 810	2 557 170

*) Ved samtidig foretagne Undersøgelser af Smør importeret fra Sverige har der ikke foreligget Grund til Mistanke om nogen Forfalskning.

Som heraf fremgaar, har Importen af dette Fødemiddel under de sidste tre Aar aftaget til en Værdi af over 1 Million £, medens derimod Smørimporten er steget, til Trods for Prisfaldet, med omkring $1\frac{1}{2}$ Million £. Man har i Almindelighed villet finde Grunden hertil deri, at Forbrugerne foretrækker Smør, saasnart Prisforskjellen mellem dette og Margarin ikke er altfor stor; men en stærkt medvirkende Aarsag til den aftagende Import turde dog være, at den indenlandske Tilvirkning af Margarin befinder sig i stadig Vækst. Saaledes er f. Eks. en storartet Margarinfabrik bleven opført af en Danske i Londons umiddelbare Nærhed.

Londons Kjødmarked forsynes, som meddelt i sidste Aarsberetning, fra 5 forskellige Kilder, nemlig:

- 1) udenfor London, men inden Landet nedslagtet Kvæg,
- 2) inden London slagtede Dyr,
- 3) fra Nordamerika i Afkjølingsrum hidført Kjød,
- 4) transatlantisk frosset Faarekjød, samt
- 5) Kjød, importeret fra Europas Kontinent.

Det under de tvende første Kategorier kommende Kjød modsvarede under 1895 omtrent 51 % af det hele Forbrug, den transatlantiske Tilførsel 37 % og Importen fra Europas Fastland 12 %. Medens Forbruget inden London under den sidste Femaarsperiode er tiltaget fra 307 882 Tons under 1891 til 348 138 Tons under 1895, er Tilførselen af britisk og irlandsk Kjød gaaet ned fra 183 964 Tons til 180 400 Tons, men Tilførselen fra transatlantiske Lande derimod steget fra 98 861 til 128 826 Tons samt fra Europas Kontinent fra 25 057 til 38 912 Tons.

Som af størst Interesse for vore Forhold har man troet at burde meddele følgende af en af Hr. R. Nielsen, Ladefoged, gennem hvem Danmarks Deltagelse i Forsyningen af Londons Kjødmarked er foregaaet, afgiven Redegjørelse betræffende den Andel, som vort Naboland har havt i denne Import:

Fra Danmark indførtes under 1895 af Oxekjød 2 800 Sider mod 5 000 under 1894 og 15 000 1893; af Faarekjød 8 500 Skrotte mod 1 000 under 1894 og 9 000 under 1893. De høieste og laveste Noteringer for bedste Kvalitet danskt Oxe- og Faarekjød samt ferskt Flesk i smaa Kropper paa 8 à 12 Stone og store paa 18 à 25 Stone har under Aarene 1894 og 1895 været (Stone à 8 $\mathcal{B}$):

	Oxer.	1894. Kjør.	Faar.
Januar	3/2 — 3/4	2/10 — 3/2	3/4 — 4/
Februar	3/ — 3/4	2/8 — 3/	3/2 — 3/10
Marts	2/10 — 3/2	2/6 — 2/10	3/10 — 4/
April	2/10 — 3/6	2/6 — 3/2	4/ — 4/4
Mai	3/ — 3/2	2/8 — 2/10	4/ — 4/6
Juni	2/8 — 3/2	2/6 — 3/	4/ — 4/2
Juli	2/10 — 3/2	2/8 — 3/2	4/ — 4/2
August	3/ — 3/4	2/10 — 3/2	4/ — 4/2
September	3/2 — 3/4	2/8 — 3/	3/8 — 4/
Oktober	3/ — 3/4	2/8 — 2/10	3/8 — 4/
November	3/2 — 3/4	2/10 — 3/2	4/ — 4/2
December	3/ — 3/2	2/10 — 3/	4/ — 4/2

	Oxer.	Kjør.	1895. Faar.	Svin. smaa store.
Januar	2/10—3/4	2/8 —3/2	3/10—4/6	3/2 —2/8
Februar	3/2 —3/8	3/ —3/6	3/8 —4/4	3/1 —2/6
Marts	3/2 —3/6	2/10—3/2	3/8 —4/2	3/1 —2/6
April	3/4 —3/8	3/ —3/4	3/4 —4/4	3/1 —2/6
Mai	2/10—3/8	2/6 —3/6	3/5 —4/	—
Juni	—	—	—	—
Juli	—	—	—	—
August	—	—	—	—
September	3/ —3/4	2/10—3/2	3/8 —4/4	3/1 —3/
Oktober	3/ —3/2	2/10—3/	3/6 —4/4	2/10—2/3
November	2/8 —3/2	2/6 —3/	3/ —4/	2/7 —2/
December	2/10—3/6	2/6 —3/2	3/6 —4/	2/9 —2/

Under de tre Sommermaaneder i 1895, for hvilke der ikke findes Noteringer, var Tilførselen af dansk Kjød ubetydelig, og med Hensyn til de angivne Priser bemærkes, at disse i flere Tilfælde grunder sig paa Prisen for andre Slags Kjød, idet alene Tilførselen af dansk Oxekjød var nogenlunde stadig under de 4 første Maaneder og af Faarekjød under de 4 sidste Maaneder af Aaret. Handelen med Oxekjød gav et utilfredsstillende Resultat og, naar man undtager allerbedste Kvalitet, langt daarligere end under 1894. Selv Salget af prima Faarekjød gik trægt, især i November, da den største Del af de danske slagtede Faar kommer i Markedet. Aarsagen til dette ugunstige Forhold er dels at søge i en større Tilførsel af frosset Faarekjød (omkring 17 000 Tons), dels ogsaa i en betydelig Import af levende Faar fra Argentina, for Nedslagting ved Landingen. En Forøgelse af Tilførslen baade af Hornkvæg og Faar, for Nedslagting i Deptford, turde ogsaa kunne imødesees under indeværende Aar. Denne Transport indvirker skadelig paa Afsætningen af dansk Vare, og især af de mindre gode Kvaliteter, og det i højere Grad end baade det frosne Faarekjød og det afkjølede amerikanske Oxekjød. Det Kvæg og de Faar, som hidføres gennem nævnte Import, er for en stor Del ældre Dyr, hvis Kjød er mindre godt, seigt og delvis afmagret som Følge af den lange Reise, men alligevel af noksaa godt Udseende. Af de anførte Grunde er det imidlertid ikke efterspurgt af Kvæghandlerne og sælges til meget lave Priser, hvad der indvirker paa de andre mindre gode Sorter Kjød. Fremtidsudsigterne inden denne Branche er derfor ingenlunde lovende for de danske Producenter.

Alle Tegn tyder derhen, at den her anførte Mening om de nærmeste Udsigter inden det herværende Kjødmarked vil vise sig korrekt. Den hidtil vundne Erfaring synes nemlig at vise, at det til Forebyggelse af smitsomme Kvægssygdomme af den nuværende Landbrugsminister foreslaaede og af Parlamentet efter al Sandsynlighed snart vedtagne Forbud mod enhver Indførsel af levende Kvæg, Faar og Svin ingenlunde turde komme til at medføre en Stigning af Kjødpriserne, hvilke vistnok tvertimod vil blive aldeles uberørte deraf, saalænge Importen af Kjød lades uhindret. Den Fordom, som hidtil i Almindelighed har været raadende mod udenlandsk og da især transatlantisk Kjød, og som nærmest foranledigede den ligetil 30 à 40 % opgaaende Prisforskjel mellem britisk og udenlandsk Kjød, begynder mere og mere at vige Pladsen for en sundere Vurdering af denne Vare. En Udjævning af nævnte Prisforskjel kommer vistnok som Følge heraf til at gjøre

sig gjældende, uden at dog derved nogen Stigning i Middelværdien vil foraarsages. Gjennem forbedrede Metoder for Afkjøling, Frysning og Optining er det nu lykkedes at undgaa det mindre appetitlige Udseende, som før betegnede den udenlandske Vare, og der kræves nu i Sandhed en stærkt udviklet Smag for i den tilberedte Ret at opdage nogen Forskjel mellem Kjød af indenlandsk og transatlantisk Oprindelse, forudsat naturligvis, at begge tilhører samme Kategori.

Det er ovenfor anført, at Importen fra Europas Kontinent til Londons Kjødmarked — det betydeligste i Landet — befinder sig i hurtig Stigning, med omkring 33 % under sidste Femaarsperiode. Antagelig kommer ogsaa Forholdene inden de forenede Riger, og specielt inden Sverige, til før eller senere at paakalde Forsøg paa Deltagelse i det herværende Kjødmarked; men for at saa skal kunne ske med Fordel for Producenterne, turde det blive nødvendigt, ikke blot at de til Slagtning bestemte Dyr er aldeles friske og fuldgjødede, med et Kjød af ogsaa forøvrigt god Beskaffenhed, men ogsaa at dette bringes paa Markedet i samme Tilstand som det indenlandske. Hertil kræves Oprettelse af Slagterhuse i Udskeibningshavnen med sagkyndig Kontrol baade før og efter Nedslagtningen, Afkjølingsrum dersteds ligesom ogsaa Fryserum under Transporten og paa Forsælgelsesstedet, hvorved der opnaaes Mulighed for ikke blot at bringe Varen paa Markedet i fuldt frisk Tilstand, men ogsaa for at kunne opbevare samme til et for dens Salg gunstigt Tidspunkt. Derhos, som foreslaaet, at stationere her en af offentlige Midler aflønnet sagkyndig Agent, for Tilvaretagelse af vedkommende Exportørers Interesser, synes mig at ville medføre en Udgift større end det deraf beregnede Gavn og turde ingenlunde være nogen Nødvendighed, undertagen muligens for en kortere Tid, indtil det lykkedes at træffe Aftale med solide og velkendte Forsælgere, som der ikke er Mangel paa, og i hvis egen Interesse det ligger, under den her raadende overordentlige Konkurrence, at opbyde alt for at tilfredsstille Exportørerne.

Jern og Staal.

Betræffende sidste Aars herværende Marked for hidhørende svenske Produkter meddeler den hermed vel fortrolige Vicekonsul i Sheffield følgende:

Den Mathed i Omsætningen, som betegnede Aaret 1894, vedblev ogsaa under den første Halvdel af 1895, og først mod Slutten af Sommeren viste der sig nogen Bedring heri, om der end ogsaa tidligere mærkedes Tegn i den Retning, f. Eks. i Omsætningen af engelsk Jern, som efter at have naaet sit laveste Niveau, allerede paa Forsommeren viste en Lysning, idet Efterspørgslen blev mere almindelig og Priserne begyndte at gaa op.

Tilvirkerne af Panserplader har under Aaret været begunstigede af øgede Bestillinger, hvad igjen har medført forøget Afsætning af de bedste Mærker af engelsk og svensk Tackjern.

Det mærkeligste Forhold inden Aarets svenske Jernmarked var Prisstigningen under sidste Kvartal, især for de almindeligste Mærker af Raastangjern, „Box-Ends“ m. m., hvorved en Forhøjelse af fra 10 sh. til 20 sh. forlangtes og akcepteredes. Aarsagen hertil var mere at søge i Efter-

spørgslen fra Amerika end i forøget Behov inden dette Distrikt. Ligesaa har Efterspørgselen inden de Forenede Stater efter Tuber, tilvirkede af svensk Bessemer, foranlediget en betydelig Stigning i Prisen paa de forskjellige Mærker af nævnte Vare.

Forretningsvirksomheden inden Sheffield's hovedsageligste Industrigrene er for nærværende livligere end ved samme Tidspunkt ifjor, og om politiske Forviklinger undgaaes, er der al Sandsynlighed for en Vedbliven af en større og mere lønnende Omsætning, end Tilfældet har været under en længere Række Aar.

Priserne paa forskjellige svenske Tilvirkninger ved Levering i Sheffield er noterede som følger:

Tackjern, godt ordinært pr. Ton	£ 4. 10. 0 til £ 5. 5. 0.
— Dannemora - „	- 5. 15. 0 - - 6. 5. 0.

Som ovenfor anført, har Efterspørgslen efter svensk Tackjern tiltaget meget under de sidste to Aar, hovedsagelig som Følge af de indløbne Bestillinger paa Krigsmateriel.

„Iron Blooms“, hvoraf der kun er ringe Omsætning, har betinget, enkeltveitsede £ 6. 5. 0 til £ 7. 0. 0, dobbeltsveitsede £ 7. 10. 0 til £ 8. 10. 0 pr. Ton.

Trækuls „Wire Rods“, bestemte for Kardetilvirkerne, er betalte med £ 8. 0. 0 à £ 8. 15. 0 pr. Ton

Siemens Martin Wire Rods“ med £ 9 à £ 10 pr. Ton.

Sømjern, Knibejern, „Bundling“ og „Tang Iron“ med £ 8. 0. 0 til £ 8. 15. 0 pr. Ton.

Staaljern for Smeltning har til de forskjellige Tider af Aaret vexlet med

for ordinære Raastænger fra	£ 5. 15. 0 til £ 7. 10. 0 pr. Ton.
„ bedre Kvaliteter „	- 7. 0. 0 „ - 8. 5. 0 „ —
„ Dannemora „	- 9. 5. 0 „ - 10. 10. 0 „ —

Tilbøieligheden til at benytte svensk Bessemer i Stedet for digelsmeltet Staal, tilvirket af ordinære Mærker af Jern, har vedvaret, om end den Prisstigning, som førstnævnte Vare har betinget, i nogen Grad har virket hemmende.

Valset eller smedet Staaljern for Smeltning har, alt efter Mærke, i Gjennemsnit betinget:

valset	£ 7. 15. 0 til £ 11. 0. 0 pr. Ton.
smedet	- 8. 5. 0 „ - 11. 10. 0 „ —
Dannemora	- 11. 0. 0 „ - 24. 0. 0 „ —

„Wallonjern“ betinger naturligvis den høieste Pris.

„Iron Box Ends“ betales med	£ 6. 5. 0 til £ 10. 0. 0 pr. Ton.
Dannemora do. — „	- 12. 0. 0 „ - 15. 0. 0 „ —

Priserne paa denne Vare er blevne betydelig fastere.

„Nail Iron Scrap“ og „Martin Siemens Scrap“ betaltes med £ 4.0.0 og £ 8.0.0 pr. Ton, og Kjøbmænds-Jern — „Merchant Iron“ — med £ 7.10.0 til £ 8.10.0 pr. Ton.

Tilvirkere af svensk Bessemer har insisteret paa en betydelig Stigning i den noterede Pris, hvad der efter herværende Kjøbmænds Mening ikke berettiges af Omsætningens Krav, selv om der tages behørigt Hensyn til de Forenede Staters Behov for denne Vare for Rør til Velocipeder. Det er alligevel lykkedes Tilvirkerne at erholde en Prisforhøjelse af 30 sh. à 32 sh. 6 d pr. Ton.

Middelprisen har saaledes udgjort for

„Ingots“ £ 6.0.0 til £ 8.0.0 pr. Ton.
 „Billets“, efter Mærke - 8.10.0 „ - 10.0.0 „ —
 „Square, Rounds and Flats“ . . - 9.0.0 „ - 11.0.0 „ —
 „Rods, 5 gauge“ - 9.0.0 „ - 11.0.0 „ —
 „Tempers“ 1 % og derover 10 sh. pr. Ton extra.
 Siemens Martin Staal“ omkring 10 sh. pr. Ton lavere Middelpris end for „Bessemer“.
 Svenske „Bessemer Box Ends“ £ 6.0.0 à £ 7.10.0 pr. Ton.
 Svensk Speiljern har der saagodtsom ingen Efterspørgsel været efter.

Trælast.

Det anseede svenske Agenturfirma Martin Olsson & Sons meddeler om den hidrørende Import blandt andet følgende:

Indførselen af Trælast til Storbritannien og Irland har under de sidste 3 Aar udgjort i Loads:

Huggen.	1893.	1894.	1895.
Fra Rusland	335 085	390 438	393 458
„ Sverige	379 432	453 398	396 577
„ Norge	250 832	274 756	255 890
„ Tyskland	215 911	228 986	255 647
„ britisk Nordamerika	136 364	118 148	142 738
„ andre Lande . . .	808 882	872 336	864 238

tilsammen 2 126 506 2 338 062 2 278 548

Sagen, kløvet eller anderledes bearbejdet.	1893.	1894.	1895.
Fra Rusland	1 302 049	1 557 685	1 492 819
„ Sverige	1 481 846	1 618 994	1 549 007
„ Norge	452 772	460 679	433 041
„ britisk Nordamerika	1 119 409	1 263 688	1 167 947
„ andre Lande . . .	406 675	545 461	422 984

tilsammen 4 762 751 5 446 487 5 065 798

Stav fra alle Lande . 131 768 132 768 144 751

Som heraf sees, gik den usædvanlig store Import under 1894 atter ned i 1895 med over 400 000 Loads.

Ved et Overblik over det forløbne Aars Trælastmarked, specielt med Hensyn til det nordlige Europa, viser dets Resultater sig ingenlunde tilfredsstillende, hverken for Importører eller Exportører, maaske med nogle faa Undtagelser for Øvrebotten i Sverige og finske Havne, hvor bredere Dimensioner kun for en mindre Del forekommer. De betydelige fra 1894 overliggende Beholdninger i Forbindelse med den langvarige Stagnation i Forbruget, som var en Følge af den strenge og vedholdende Vinter, tvang tilsidst Importørerne til at søge Lagrene realiserede, selv med ikke ubetydelige Opofrelser.

Bekjendt med de store Lagre af Bord, som henlaa usolgte ved Vaarens Indgang, besluttede de ledende Exportører fra Nedrebotten at fastholde de Priser, hvortil Salgene ved Udgangen af den foregaaende Høst havde fundet Sted. Efterspørgslen forblev alligevel meget træg under de første Maaneder, idet Kjøberne fastholdt sin Beslutning om først at realisere sine egne betydelige Lagre, inden de begyndte med nogen større Import af ny Vare. Ligesom under næstforegaaende Aar paavirkedes de svenske Exportører af russiske Afskibere, især fra det Hvide Hav, hvilke syntes at have tabt al Besindelse, og som ved uden Omdømme at paatvinge uvillige Kjøbere sin Tilvirkning under en Periode af usædvanlig Stagnation, inden 3 Maaneder bragte den af dem forlangte Pris ned med omkring 30 sh. pr. Std., beregnet efter „Deals“ Dimensioner. Endskjønt Sagbrugene ved Nedrebotten noksaa længe atholdt sig fra en Konkurrance, som antagelig vilde have medført et yderligere Prisfald, fandt de sig dog nødsagede til lidt efter lidt at følge den nedadgaaende Bevægelse, idetmindste indtil omkring 15 sh. pr. Ton. Under Forsommeren blev det dog bekjendt, at Lagrene af Hvidehavs 3ia og 4 a, som nærmest konkurrerede med svenske 4 a og 5 a, paa det nærmeste var udtømte, og heraf forarsagedes en Vending i Markedet. Hertil kom yderligere, at den store Udvidelse af Sydafrikas Grubedrift fremkaldte en aldeles uventet Efterspørgsel under Sommer og Høst, især efter 3 $\times$ 9 Tommers Planker, saa at ved Skibningstidens Udgang ikke blot de store Lagre var udtømte, men ogsaa Bestillinger indløb, som uagtet en Stigning i Prisen af 10 sh. udover den paa det engelske Marked gjældende ikke kunde effektueres.

Markedet for „Battens“ og „Scantlings“, som i Virkeligheden ikke blev paavirket af Konkurrancen fra Hvidehavet, aabnedes med livlig Efterspørgsel, men Priserne veg senere med omkring 5 sh. Derimod forblev Priserne paa Gran „Battens“ og „Boards“ faste under hele Sæsonen, paa samme Tid, som der var megen Efterspørgsel efter smælere Bord, baade Furu og Gran, men især de førstnævnte, hvad der ligetil Sæsonens Slutning medførte en stadig Værdiforøgelse for disses Vedkommende.

Omsætningen af Gulvbjælker — „Floorings“ — forblev usædvanlig livlig. Norske Afskibere, som til en Begyndelse viste megen Fasthed, nedsatte dog ved Skibningens Begyndelse sine Priser, uden at dette egentlig var paakaldt, hvoraf, som sædvanlig, en Indskrænkning af den umiddelbare Efterspørgsel blev Følgen; Exportørerne lod sig dog ikke heraf formaa til videre Indrømmelser. Under Sommerens Løb absorberede de store Behov i Sydafrika alle tilgængelige Lagre af tør 6½“ Vare, medens livlig Efter-

spørgsel i London foranledigede Kjøberne til at kontrahere om Leverancer istedenfor at afvente Konsignationer, som ogsaa inden denne Forretningsgren synes at blive gammeldagse. Herved steg Priserne med fulde 10 sh. udover de under Vaaren gjældende, og selv med denne Forøgelse blev ikke alle Behov fyldte.

I et af det betydelige Trælastfirma Churchill & Sem offentliggjort Cirkulære udtales om de svenske Skibninger, at de har opretholdt sin Anseelse og Popularitet, idet Kjøberne deraf altid trygt har kunnet indgaa Aftale om Leverance, sikre paa, at de under et givet Mærke altid erholder samme Kvalitet, Tilvirkning og Beskaffenhed, som de er vant til. Denne Tillid har muliggjort, at Flertallet af svensk Skibninger af „Deals“ og „Battens“ har kunnet sælges til Leverance fra Fartøissiden og i mange Tilfælde tages direkte til det Sted, hvor de skulde benyttes, hvad der ikke gav Rum for stor Fortjeneste for Mellemhænderne. Importen er skeet i smaa Kvantiteter paa hvert enkelt Konossement, men burde man vistnok paa begge Sider være varsom med ikke at drive en saadan Deling af en Ladning for vidt. Svenske høvlede Bord synes ikke i saa høj Grad som de norske at modsvare Fordringerne i London. Ligeoverfor de norske siges alene den Anmærkning at kunne gøres, at man vanskelig kan faa nok af dem. De modsvare helt ud Markedets Fordringer og finder stedse livlig Afsætning, til antagelig mere lønnende Priser end paa noget andet Sted.

Trækubber til Gadebrolægning vinder stadig mere Indpas her, og da dertil næsten udelukkende anvendes nordisk Virke, turde en Stigning af det allerede nu ikke ubetydelige Forbrug kunne paaregnes. Under Hensyn hertil har man troet at burde hidsætte nedenstaaende velvillige Meddelelser fra den Ingeniør, som i Egenskab af „Surveyor to the Board of Works for the Strand District of London“ antagelig har havt Anledning til at erhverve den mest omfattende Erfaring i saadan Brolægning.

Siden 1877, meddeler han, har fortsatte Forsøg med forskellige Slags Gadebrolægning inden denne Londons livligst trafikerede Bydel vist, at Benyttelsen af Træ medfører, praktisk talt, fuldkommen Frihed for Larm, paa samme Tid som den er billigere og holdbarere end selv den haardeste Granit. Om Brolægningens Ydre holdes frit for Smuds, hvilket her sker ved rigelig Oversprøjtning om Natten ved Slinger, samt om den under den koldere Aarstid bestrøes med Stensalt, byder den det bedste Fodfæste for Hestene, selv i Bakker med stærk Stigning.

Til saadan Brolægning benyttes (ikke under Tryk) kreosoterede Furu-klubber (Baltic Timber), som paa et Underlag af Portland Cement og Sand sættes med $\frac{3}{8}$ Tommes Mellemrum i bituminøs Mastix (naturlig Asphalt). Paa Anmodning af Regjeringen i Kolonien Queensland er nylig Forsøg i mindre Maalestok blevne anstillede med derfra importeret haardt Træ — „Kauri“ — uden Benyttelse af Fuger; men om dettes Fortrin er det endnu umuligt at udtale nogen Mening.

Betræffende Varigheden af heromhandlede Brolægning med Furukubber giver nedenstaaende Tabel nærmere Oplysninger:

Gade.	Første Gang brolagt med Træ.	Træbrolæg- ningen fornyet.	Beskaffenhed i Marts 1896.	Første Bro- lægnings Varighed.
Strand, nordre				
Side . .	1877	Septbr. 1890	God	13 Aar
„ søndre do. .	1884	Novbr. 1892	—	8 -
„ vestre Del .	1883	—	—	9½ -
„ østre do. .	1884	—	—	8 -
„ St.Clements	—		Kunrepareret, endnu god.	12
Serle Street . . .	Jauuar 1876	April 1891	God	15
Chandos do. . . .	„ 1877	Septbr. 1886	Omlagt 1896	9
Agar do.	„ —	—	—	9 -
Carey do.	„ —	April 1891	God	14 -
Soho Square . . .	„ 1879	Septbr. -	—	12 -
Chancery Lane. .	„ 1883	April 1895	—	10 -
Soho Street . . .	April 1888	Ikke fornyet	—	
Bow Street . . .	„ —	—	—	

Træmasse. Importen og Forbruget af dette Raamaterial for Papirfabrikationen befinder sig i stadig Stigning. Importen beløb sig saaledes

i 1891 til	156 609	Tons	til	Værdi	£	851 389
i 1892 -	190 946	—	-	—	£	981 025
i 1893 -	215 584	—	-	—	£	1 180 310
i 1894 -	279 745	—	-	—	£	1 432 400
i 1895 -	297 094	—	-	—	£	1 574 400

Med Hensyn til de Lande, som deltager i denne Import, savnes endnu detaljerede Opgaver for noget senere Aar end 1894; men den fordelte sig da paa følgende Maade:

fra Norge	hidførtes	162 346	Tons	til	Værdi	£	694 919
- Sverige	„	51 998	—	—	-		344 021
- Canada	„	23 751	—	—	-		82 841
- de Forenede							
Stater	„	13 191	—	—	-		48 489
- Tyskland	„	7 422	—	—	-		76 287
- Holland	„	7 316	—	—	-		66 563
- Rusland	„	6 639	—	—	-		50 880
- Østerrige	„	2 848	—	—	-		29 560
- Danmark	„	1 842	—	—	-		17 878
- Portugal	„	1 622	—	—	-		13 641
- Belgien	„	505	—	—	-		4 561
- andre Lande	„	285	—	—	-		2 760

tilsammen 279 765 Tons til Værdi £ 1 432 400

Sammenlignes Totalimporten under 1894 med den for 1895, viser den sidste en Forøgelse paa 17 329 Tons. Da imidlertid Importen fra Sverige

samtidig øgedes med 31 706 Tons og fra Norge med 11 552 Tons, eller tilsammen 43 258 Tons, følger heraf, at en Nedgang har fundet Sted i Importen fra andre Lande, ligesom at de forenede Riger i endnu højere Grad end tidligere dominerer dette Marked. Ifølge Meddelelser i „Board of Trades Journal“ foreligger der dog en Mulighed for en større Konkurrence fra Canada. Der udtales herom følgende:

Canadas Tilvirkning af Træmasse gaar langsomt, men sikkert fremad, og uden Tvivl eier denne Industri der en stor Fremtid, da den bør kunne beseire alle Konkurrenter. Af saadanne indtager Norge og Sverige den første Plads. Førstnævnte Land har hidtil fyldt næsten Halvdelen af den britiske Import og Sverige en Fjerdedel deraf. Forespørgsler inden Papirindustriens vigtigste Centra, — London, Lancashire og Skotland — er dog enstemmig blevne besvarede derhen, at den kanadiske Træmasse er at foretrække for den skandinaviske, idet den er af jævner Beskaffenhed, finere og af seigere Textur samt værd fra 5 sh. til 10 sh. pr. Ton højere Pris. Exporten deraf befinder sig ogsaa i jævn Stigning og beløb sig i 1890 til en Værdi af £ 168 180, i 1891 til £ 208 619, i 1892 til £ 355 303, i 1893 til £ 455 893 samt i 1894 til 547 217.

I s.

Da Norge er uden Konkurrent ved Importen af denne Vare til Storbritannien og dertil kommer, at sidstnævnte Lands klimatiske Forhold umuliggjør indenlandsk Isindsamling i nogen større Udstrækning, medens her indsamlet Is selv under derfor gunstige Vintre stedse i Renhed og Holdbarhed staar tilbage for den norske Blokis, foreligger alle Betingelser for, at de norske Handelshuse, som befatter sig med Export af denne Nødvendighedsvare, saa at sige holder Markedet i sin Haand. Erfaring synes dog at vise, at saa ingenlunde er Tilfældet, og sidste Aars Resultat opgives at være faldt alt andet end gunstigt ud for de norske Exportører. Aarsagen hertil turde være den sædvanlige: Overproduktion og Mangel paa Samhold, hvortil kommer, at Isforraadene inden London disponeres af et Faatal Firmaer.

Det aarlige Forbrug i London er beregnet at udgjøre 150 000 Tons. Detailsalget besørges hovedsagelig af Fiskehandlerne, hvilke ifølge Opgave af sagkyndig Person betaler for Isen, frit leveret i Butikken, omkring 25 sh. pr. Ton, medens de igjen ved Afhændelse til private Konsumenter forlanger omkring 50 sh. Af egen tiaarig Erfaring ved jeg dog, at lige til den tredobbelte Pris forlanges ved Salg af saa store Stykker, som kan rummes i et for en mindre Husholdning afpasset Isskab.

At Forbruget i private Husholdninger herigjennem indskrænkes til det mindst mulige, ligger i Sagens Natur, og antagelig vilde, saafremt Isen her ligesom i Nordens større Byer, til en rimelig Pris leveredes direkte fra Islagrene, selv til mindre Konsumenter, Anvendelsen heraf snart naa et lignende Omfang som i Nordamerika, med mangedobbelte saa stor Efterspørgsel og Forsyning deraf; særlig til Husholdningsbrug turde den norske Blokis stedse komme til at foretrakkes for anden, enten naturlig eller kunstig.

Det hovedsageligste Forbrug for Is sker for nærværende ved Konser-

vering af Fisk, ved Bryggerier samt ved Svineslagterier. For at tilfredsstille dette Behov er under de senere Aar talrige — antagelig omkring 30 — Fabrikker for Tilvirkning af kunstig Is blevne oprettede, ved hvilke dog Produktionsomkostningerne i Almindelighed synes at have oversteget den Pris, hvortil norsk Is har kunnet kjøbes. At desuagtet den dyrere Fabrikis ikke sjelden foretrækkes, opgives at bero derpaa, at Forbrugerne efter Gang paa Gang at være blevne vildledede gennem fra de norske Producenter modtagne Opgaver om Ishøstens Mængde har foretrukket gennem Kontrakt med Fabrikerne at sikre sig Levering.

Med de uafbrudte Fremskridt, som finder Sted inden de kemisk-tekniske Industrigræne, foreligger dog al Sandsynlighed for, at Produktionsomkostningerne for kunstig Is vil komme til at gaa ned til et Beløb, som i de fleste Tilfælde umuliggjør Salg af Naturis. I et nylig offentliggjort Prospektus for „The National Ice Producing Company Lmt.“ opgives saaledes, at Is nu med Tyler & Ellis' forbedrede Methode kan produceres for en Pris af 5 sh. pr. Ton, og denne Methode har fundet Anvendelse ved en her i London for kort Tid siden oprettet, hele Aaret rundt tilgængelig Skøitebane.

Hertil kommer sluttelig, at Behovet af Is for Afkøling af Rum bestemte for Opbevaring af mindre holdbare Fødevarer stadig bliver mindre, efterhaanden som saakaldte „Refrigeratorer“ — Koldluftsapparater — hertil anvendes, gennem hvilke billig og sikker Transport og Opbevaring af Kjød, Fisk, Smør, Frugt og lignende fra selv de mest afsidesliggende transatlantiske Havne er bleven muliggjort, uden Tvivl den vigtigste Opfindelse med Hensyn til den herværende Befolknings Proviantering, som er forekommet under indværende Aarhundrede.

Aarsberetninger

er indløbne fra Vicekonsulerne i

Blyth,	Middlesborough,
Cardiff,	Milford Haven,
Dover,	Newcastle,
Grimsby,	Plymouth,
Hull,	Rochester og
Liverpool,	Sheffield,
Manchester.	

af hvilke man tillader sig at hidsætte følgende:

Blyth.

Kuludskibningen fra Blyth, som tidligere Aar efter Aar har været i stadig Tilvæxt, udviser for 1895 for første Gang en Nedgang, om Aarets Skibning sammenlignes med det nærmest foregaaende Aars. Som det fremgaar af nedenstaaende tabellariske Oversigt over Skibsfarten paa samt Kuludskibningen fra Havnen under de sidste 5 Aar, er den omhandlede Nedgang noksaa betydelig (187 000 Tons); men under sidstforløbne Aar skibedes dog herfra med et rundt Tal 120 000 Tons mer end under 1893.

		Hele Skibsfarten.				Deraf				Skibning	
		Britiske.		Ikke britiske.		Norske.		Svenske.		af Kul	
		Antal.	Tons.	Antal.	Tons.	Antal.	Tons.	Antal.	Tons.	og Cokes.	
1895	{	Seilskibe . .	116	12 667	294	74 567	155	57 599	65	14 211	
		Dampskibe .	970	793 280	679	396 148	318	148 442	109	70 500	
		tilsammen	1 086	805 947	973	470 715	473	186 021	174	84 711	2 485 156

Af det utvivlsomt ugunstige Resultat af Skibningen under 1895 turde det dog være forhastet at slutte, at Kulskibningen herfra skulde være i Tilbagegang. Foruden den Indflydelse, som den almindelige Depression i Kultraden maa have udøvet paa Aarets Skibning, bør det nemlig tages i Betragtning, at de under de tvende nærmest foregaaende Aar (1893—1894) i forskellige Dele af Storbritannien forekommende vidtomfattende Streiker blandt Kulgrubearbejderne har tilført Blyth, ligesom forøvrigt ogsaa nærliggende Havne, en Kulskibning, som ikke staar i Proportion til den vanlige Efterspørgsel efter Distriktets fornemste Exportartikel, og som derfor ved Tilbagevendten af normale Forhold i andre kulproducerende Distrikter nødvendigvis maa aftage. Man turde derfor kunne betragte Nedgangen i Skibningen under 1895 som blot tilfældig og følgerig have Ret til at gaa ud fra, at Skibningen, saasnart der atter kommer mere Liv i Kultraden i det Hele, og efterhaanden som Havnens Bekvemmeligheder øges og Distriktets Produktionsevne benyttes og udvikles, atter Aar for Aar vil øges og inden kort Tid langt overskride Udskibningen i 1894.

De i sidste Aarsberetning omtalte nye „Kulrender“ paa Nordsiden af Floden nærmer sig nu sin Fuldendelse og turde inden et Par Maaneder være færdige. Nogen særlig betydelig forøget Tilførsel af Kul for Udskibning fra Havnen kan neppe med én Gang ventes som Følge heraf; men de øgede Bekvemmeligheder for Lastning vil selvfølgelig bidrage til, at hurtig Expedition for Fartøjerne her vil kunne paaregnes.

En naturlig Følge af den formindskede Kulskibning har, som det sees af ovenstaaende Tabel, været en tilsvarende Nedgang i Skibsfarten paa Havnen. Hvad særlig angaar den Andel, som de forenede Rigers Fartøier har havt i denne, vil man særlig fæste sig ved, at et saa ringe Antal svenske Fartøier under 1895 besøgte Blyth, efterat den svenske Skibsfart paa Havnen under de nærmest foregaaende Aar var tiltaget saa betydelig. Paa den anden Side bør det fremhæves, at, medens den samlede Drægtighed af de Fartøier, som i 1895 besøgte Havnen, var 85 000 Tons mindre end i 1894, udviser alligevel den norske Skibsfart en Forøgelse af ca. 4 000 Tons; Antallet af norske Fartøier var dog noget mindre end i 1894.

Kulpriserne har under Aaret været forholdsvis faste, men noget nedgaaende; paa Børsen i Newcastle noteredes i Begyndelsen af Aaret „bedst Northumbrian steam coals“ f. o. b. til 9 sh. à 9 sh. 3 d, og under December til 8 sh.

Ved de i Newcastle under Aaret afsluttede Befragtninger fra Blyth til nedennævnte Steder erholdtes følgende Fragter for Dampskibe: Alexandria 4 sh. 3 d—6 sh. 6 d, Bombay 7 sh. 6 d—11 sh. 9 d, Cronstadt 3 sh. 7½ d—4 sh. 3 d, Cartagena 6 sh. à 7 sh., Genua 4 sh. 3 d—6 sh, Hamburg 4 sh.—4 sh. 9 d, Havre 4 sh.—4 sh. 9 d, Kjøbenhavn 3 sh. 6 d—

4 sh. 3 d, Landskrona 3 sh. $10\frac{1}{2}$ d—4 sh., Libau 3 sh. $10\frac{1}{2}$ d—5 sh. London 3 sh. 5 d—3 sh. $7\frac{1}{2}$ d, Lübeck 4 sh. 3 d—5 sh., Malaga 6 sh. $4\frac{1}{2}$ d—8 sh., Palermo 5 sh. $4\frac{1}{2}$ d—6 sh., St. Petersburg 4 sh.—4 sh. 3 d, Plymouth 4 sh.—5 sh. 3 d, Stockholm 3 sh. $10\frac{1}{2}$ d—4 sh. $1\frac{1}{2}$ d, Swinemünde 3 sh. $4\frac{1}{2}$ d—4 sh. 6 d, Trondhjem 4 sh. 6 d.

Importen af Trælast er fremdeles ubetydelig. Arbejderne i det nye, saakaldte Importbasin er under Aarets Løb ikke skredne synderlig langt frem. Et Par Fortøiningspæleværker er opførte, og det i sidste Aarsberetning nævnte Kaianlæg (Wharf) opgives nu af Havneauthoriteterne at være færdigt for Afbenyttelse, om der end staar tilbage nogle mindre Arbejder. Vandstanden ved nævnte Kai, som nærmest er bestemt for Losning af Trælast fra mindre Seilskibe, opgives til $15\frac{1}{2}$ Fod ved „ordinary springtide“ samt 1 Fod ved laveste Lavvande, eller 2 Fod mere end ved nogen af de her-værende private Lossepladse. Ligesom ved de øvrige, forud tilgængelige Lossepladse, naar undtages Ydersiden af den ligeledes i sidste Aarsberetning omtalte Jeté, hvor Vandstanden ved Lavvande er 16 Fod, kan Fartøjerne altsaa heller ikke ved det nye „Wharf“ paaregne altid at ligge flot under Losning. Nysnævnte Jeté er dog endnu ikke taget i Brug for Losning af andet end Ballast.

Cardiff.

Fra de statistiske Opgaver, som foreligger, synes Forretningsvirksomheden i Cardiffs Distrikt under 1895 nærmest at have været en Gjentagelse af det foregaaende Aars. Kuludskibningen holdt sig paa samme Høide, kun ca. 120 000 Tons mindre, naar man fraregner Cokes og Patentfuel, eller 11 067 000 Tons. Frygten for en Streik blandt Kularbejderne i April, hvilken heldigvis ikke indtraf, bortdrev adskillige Kontrakter og forklarer let den tilfældige Nedgang i Efterspørgslen, som dog mod Aarets Slutning blev noksaa livlig og lover en øget Udskibning for 1896, særlig mod de lave Kulpriser, som har raadet lige siden April, nemlig 10 sh. til 10 sh. 6 d for det bedste Kul, 9 sh. 3 d til 9 sh. 6 d for anden Kvalitet f. o. b., hvortil de større Kulkontrakter for Levering under 1896 afsluttedes, eller omkring 1 sh. lavere end ved Indgangen af 1895.

Udskibningen af Jern og Staal (Jernbaneskiner m. m.) gik op til 42 000 Tons eller 4 700 Tons mere end i 1894. Markedet skal have været meget trykket, men blev dog livligere mod Aarets Slutning, og der noteredes for tunge Staalskiner £ 4. 10. 0 til £ 4. 15. 0 og for lette £ 4. 15. 0 til £ 5. 5. 0 f. o. b.

Udførselen fra Cardiff til Norge, sammenlignet med 1894, udgjorde:

		Kvantitet.		Værdi i £.	
		1895.	1894.	1895.	1894.
Kul	Tons	24 342	31 424	13 781	17 625
Staalskiner	„	1 844	9 069	6 684	39 973
Jern til Jernbaner	„	118	595	428	2 862
tilsammen		—	—	£ 20 893	60 460

Den samlede Indførsel af Træløst til Cardiff og Barry udgjorde:

Hugget Virke 532 911 Loads, saget do. 147 561 Loads, Træmasse 35 478 Tons.

Fra Norge importeredes følgende Varer:

Huggen Træløst 25 916 Loads, saget do. 16 190 Loads, Træmasse 33 212 Tons, Papir 90 Cwts., Kopper, gammelt 9 Tons, Jern, forarbejdet 630 Cwts., Hø 3 Cwts., Kjød, serveret 25 Cwts., Margarin 80 Cwts., kondenseret Melk 75 Cwts., Frugt 10 Bushels, do., syltet 20 Cwts.

Fra Sverige importeredes:

Huggen Træløst 12 202 Loads, saget do. 40 261 Loads, Jern, Malm 19 020 Tons, do., Tack- 100 T., do., forarbejdet 150 Cwts., Staal, ubearbejdet 1 362 T., Træmasse 1 465 T., Linfiller 4 T., Papir 70 Cwts., Tin, Malm 3 Tons.

Om end Board of Trades Opgaver over Træimporten til Cardiff viser Nedgang, siges dog Omsætningen at have fundet Sted til fordelagtigere Priser. Planker, Battens og Bord saavel fra Østersøen som fra Norge har været meget efterspurgt, og skjønt Lagrene ved Aarets Udgang ikke var ubetydelige, realiseredes de let til de faste Priser, som forlangtes.

For Grubetømmer og Pitprops, som indførtes fra Norge i noget mindre Mængde end under 1894, noteredes cif. Prisen gennemgaaende til 23 sh. 6 d à 24 sh. pr. Load à 50 Kubikfod. Af Minetømmer anvendes næsten intet i dette Distrikt, hvorimod det sendes med Jernbane til „The Midlands“. Oplaget var ved Aarets Udgang ubetydeligt. Den norske og svenske Pitprops har at konkurrere med den franske, som betinger en Pris af omkring 15 sh. 6 d pr. Ton, og de mest efterspurgte Dimensioner er 3" til 4" i Top, og Længden fra 4½ til 6½ Fod. Disse mindre Dimensioner kjøbes efter 100 à 72 løbende Fod, alt efter Overenskomst.

Af Træmasse synes den herværende Ely Papirfabrik hvert Aar istand til at anvende øgede Kvantiteter. Forøgelsen gik under 1895 op til 10 000 Tons. Selskabet er imidlertid selv interesseret i norske Træmassefabrikker.

En svensk Export til Cardiff, som turde have en Fremtid for sig, er Gellivara Malm. Dowlais Jernværk hersteds, et af de største i Landet med stor Kapital, aabnede nemlig i September sidstleden et Valseværk for Staalplader og har allerede modtaget en større Ordre fra den engelske Regjering. Med forceret Bygning af Krigsskibe under nogle Aar bliver Dowlais Værker sikkerlig fuldt optagne med at levere Plader, og uagtet de har egne Gruber i Spanien, anvendes Gellivara Malm til Blanding med den spanske. Femten Tusind Ton ventes hid i den nærmeste Fremtid fra Luleå.

Saavel den norske som den svenske Skibsfart paa Cardiff og Barry er gaaet betydelig ned som Følge af de yderst lave Fragter, særlig til La Plata, hvorhen norske Fartøier gjerne søger Last. Da det har været umuligt at erholde noget Udbytte ud af de raadende Kulfragter, har Rederierne foretrukket at sende Fartøierne i Ballast.

Antallet af hidkomne svenske Fartøier gik saaledes ned fra 81 Fartøier og 45 298 Tons til 70 Fartøier og 39 947 Tons. Af norske Skibe ankom 465 paa tilsammen 259 728 Tons mod 459 paa tilsammen 283 046 Tons under 1894. Udklareringerne af norske Fartøier gik endnu mere ned, nemlig fra 477 Fartøier og 298 019 Tons til 458 Fartøier og 254 257 Tons.

Den optjente Fragt af norske Fartøier udgjorde :

Fra Norge:

£ 44.21 pr. 100 Tons Drægtighed af lastede Fartøier mod £ 44.06 i 1894,

fra andre Lande:

£ 66.33 pr. 100 " — " — — " £ 82.42 - —

Den hele Fragtfortjeneste:

£ 55.99 pr. 100 Tons Drægtighed " — — — " £ 67.81 - —

Til Norge:

£ 33.74 pr. 100 Tons Drægtighed af lastede Fartøier mod £ 43.37 i 1894,

til andre Lande:

£ 81.56 pr. 100 " — " — — — " £ 80.08 - —

Den hele Fragtfortjeneste:

£ 78.20 pr. 100 Tons Drægtighed " — — — " £ 77.99 - —

Dover.

Udførelsen af de ydre Havnearbeider, som Dover Harbour Commissioners har paataget sig, skrider stadig fremad; men det vil endnu tage flere Aar, før man er kommen saa langt, at Dampskibe og andre Fartøier, som maatte komme hid for Kul, for Ordre eller for andet Øiemed, kan finde sikkert Ly. Den østre Molo rager allerede frem over Vandet, og naar den bliver færdig, vil der findes en fuldstændig beskyttet ydre Havn. Den Indflydelse, dette vil have paa Dovers fremtidige Betydning, er uberegnelig. Beliggende ved den snevreste Del af Kanalen, gjennem hvilken, praktisk talt, al Trafik til og fra Nordsøen maa passere, tilgængelig ved ethvert Tidevand uden nogensomhelst Fare, og uden at nogen Forandring af Kursen behøves, samt tilbydende Bryggeplads langs Kaier i direkte Forbindelse med Jernbane, vil Dover som Anløbshavn byde paa Fordele, som mange Dampskibsredere tør antages at ville benytte sig af.

De stadige Uheld, som foraarsages ved den farlige Indseiling til andre Havne, og Udgifterne og Tidstabet ved en Afgivelse fra Kursen, særlig for store Passagerdampskibe, maa i Tidens Løb virke til Gunst for Dover.

Regjeringen besluttede tidlig ifjor Sommer at konstruere en stor Marinehavn hersteds, og Ingeniører er nu beskjæftigede med at tage Maalinger og med andet foreløbigt Arbeide, forinden Planerne kan fuldstændiggjøres, hvorefter Konstruktionen vil blive paabegyndt, og jeg haaber i min næste Aarsrapport at kunne give yderligere Oplysninger om Sagens Stilling.

Grimsby.

Træløst. Uagtet Sæsonen begyndte sent paa Grund af den lange og strenge Vinter, var Importen af denne Artikel forholdsvis god. Firmaet Seddon Shepherd & Co. limited indstillede under Aarets Løb sine Betalinger; de øvrige Firmaer i denne Branche ansees sikre.

Importen for de 2 sidste Aar stiller sig saaledes:

Deals, Battens og Bord i 1895 267 092 Loads, do. i 1894 232 410 Loads; Forøgelse 34 682 Loads.

Tømmer af alle Slags i 1895 4 653 Loads, do. i 1894 91 855 Loads; Formindskelse 87 202 Loads.

Tømmeret er som tidligere bleven hidbragt væsentlig ved saakaldte „Baltic tramps“, og Fragterne var fremdeles lave, nemlig fra Archangel 35 sh. til 37 sh. 6 d pr. Std., Onega 33 sh. til 34 sh. 6 d, Gefle og Cronstadt 20 sh. til 21 sh. 6 d, Wiborg 22 sh. 6 d til 25 sh., Kotka 20 sh. til 21 sh. Nedrebotten 20 sh. til 22 sh. 6 d, Øvrebotten 22 sh. 6 d til 25 sh. pr. Standard.

Jernmarkedet. Jern og Staal bliver fremdeles alene hidbragt som Ballast under Trælasten, væsentlig fra Stockholm og Gefle. Der importeredes i 1895 af Jern 13 137 Tons, Staal 284 Tons, tilsammen 13 371 Tons mod 10 358 Tons under 1894, altsaa en Forøgelse af 3 013 Tons.

Af Jernmalm importeredes under 1895 8 880 Tons, hvoraf fra Norge 6 980 Tons.

Kulmarkedet. Som Følge af den store Konkurrence med andre Havne ved Humberen og paa Østkysten forøvrigt var Exporten af Kul ikke saa stor som i 1894. Hovedmassen af Kullene kommer til Grimsby fra South Yorkshire og Derbyshire og exporteres til Norge, Sverige, Danmark, Tyskland og Rusland. Totalexporten i 1895 var 782 582 Tons mod 863 482 Tons i 1894, altsaa en Nedgang af 80 900 Tons. Heraf skibedes til Norge 82 378 Tons i 1895 mod 96 126 Tons i 1894, og til Sverige 267 404 Tons i 1895 mod 250 368 Tons i 1894. Priserne var under Aaret for „Best South Yorkshire“ 10 sh. 6 d à 11 sh., for Secunda „hard steam coals“ 9 sh. à 9 sh. 9 d og for „steam cobbles“ 8 sh. 6 d à 9 sh. 3 d, alt f. o. b. her.

Det bør bemærkes, at den store Udførsel af Kul herfra under 1894 forårsagedes ved Streikerne i Skotland.

Kulfragterne har været: til Christiania £ 3.15.0 til £ 4, til Stockholm £ 4 à 4.10.0, Norrkøping £ 4.15.0 à £ 5.5.0, Ystad £ 4.10.0 à £ 5.0.0, Trelleborg £ 4.10.0 à £ 5, Malmø og Øresundshavne £ 4.5.0 à £ 5, Åhus £ 4.10.0 à £ 5, Cronstadt £ 4 à 4.10.0, Kjøbenhavn £ 4.10.0 à £ 5, alt pr. Keel.

Af Is importeredes under 1895 74 711 Tons mod 70 512 Tons under 1894, altsaa en Forøgelse af 4 199 Tons, hvilken Forøgelse maa tilskrives

den varme Sommer. Isfabrikken har været i stadig Virksomhed med en tilsvarende Produktion som under foregaaende Aar, omkring 5 000 Tons. Resultatet er fremdeles et saadant, at det ikke opfordrer til nogen Udvidelse, idet Produktionsprisen for den kunstige Is er ca. 10 sh. 6 d pr. Ton.

Prisen for norsk Is direkte fra Vandet har været 11 sh. pr. Ton f. o. b., medens den for Sommerlevering fra Ishuset har været fra 2 sh. til 2 sh. 3 d pr. Ton f. o. b. Cif-Prisen har været fra 8 sh. 6 d til 9 sh. 3 d, og Fragterne omkring 7 sh. pr. Ton.

Fisk. Fiskehandelen vedbliver at være Grimsbys vigtigste Indtægtskilde. Resultaterne af samme under 1895 var bedre end tidligere Aars. Særlig er Fangstevnen bleven betydelig forøget, idet omkring 20 nye Dampsmakker er føjede til den lokale Flaade. Adskillige Fartøier er gaaet tabt i Aarets Løb.

Kvantiteten af den ilandbragte Fisk beløb sig i 1895 til 85 000 Tons mod 80 000 Tons i 1894. To norske Fiskesmakker har hidbragt Ladninger af Torsk og Flyndre fra Island og Færøerne. Flere Ladninger fersk Makrel er bleven importeret fra Norge i smaa norske Dampskibe, ligesaa en Del fersk Sild fra Norge og Sverige via Hull med Rutebaadene.

Der har ikke været nogen Forandring i de faste Dampskibsruter. Det svenske Dampskib gaar alternativt med Wilsonlinjens Dampskib mellem Grimsby og Malmø, medbringende hertil Emigranter og Gods.

Hull.

Handelsvirksomheden blev i Begyndelsen af Aaret naturligvis berørt af den usædvanlig lange og kolde Vinter, som saa længe holdt Østersøhavnene lukkede, og heri maa Grunden udentvivl søges til, at Tonnagen af ankomne Fartøier var noget mindre end i 1894, nemlig 3 255 518 Tons mod 3 400 647 under 1894. I Betragtning af de ovenfor berørte Omstændigheder kan dette Resultat ikke kaldes absolut utilfredsstillende.

Forretningsvirksomheden hersteds har i hvert Fald kunnet foregaa uden nævneværdige Afbrydelser gennem Streiker eller Arbejderdisputer, og i de fleste Brancher har den almindelige økonomiske Forbedring, som har fundet Sted under Aaret, ogsaa gjort sig følt her.

I de følgende vigtige Importartikler viser der sig en Forøgelse sammenlignet med de tvende foregaaende Aar: Hvede, Bomuldsfrø, Linfrø, Trælast og Jern; derimod var der Nedgang i Importen af Byg, Havre og Mais. Hvedeimporten naaede det høie Beløb af 3 479 530 Quarters, en Forøgelse af 628 155 Quarters. Denne Import er gaaet stadig fremad under det sidste Decennium, og er nu 3 Gange saa stor som for 10 Aar tilbage. Omtrent $\frac{1}{3}$ af sidste Aars Import kom fra Rusland; næst i Rækken staar Importen fra Vestkysten af Amerika og Kurrachee.

Den store Import, om end tilfredsstillende fra Konsumenternes Synspunkt, forringede Værdien af Beholdningerne, som derfor maatte sælges til lavere Priser end dem, hvortil Lagrene senere kunde kompletteres.

Blandt Kjøbmændene her gjør der sig gjældende en Tendens til at sælge ved Ankomsten heller end at magasinere, da det ikke vilde lønne sig at gaa til de dermed forenede Udgifter.

Nedenfor hidsættes en Opgave over Importen af de vigtigste Artikler:

Hvede 3 479 530 Quarters, Byg 549 224, Havre 254 887, Mais 376 571, Linfrø 767 828, Rapsfrø 167 776 Quarters, Bomuldsfrø 206 763 Tons, Oliefrøkager 17 320, Jern 111 822 Tons, Tømmer 157 367 Loads, Planker 437 630 Loads, Tjære 17 169 Tønder, Smør og Margarin 750 262 Cwts., Flesk 345 615, Poteter 253 395 Cwts., Faar og Lam 11 269 St., Levende Kvæg 2 677 St.

Skibningen af Kul var noget mindre end under det foregaaende Aar og beløb sig til 2 190 016 Tons mod 2 256 824 Tons i 1894. Heraf exporteredes 944 169 Tons mod 978 009 Tons i 1894. Baade hvad Mængde og Pris angaar, har Aarets Forretninger været utilfredsstillende. Formindsnelsen af Kvantiteten rammer væsentlig Kul fra West Yorkshire paa Grund af den tiltagende Konkurrence af skotske Kul, som produceres med mindre Udlæg til Arbeidsløn. Exporten af „South Yorkshire Hards“ har dog holdt sig. Det fremhæves stærkt her, at en Reduktion af Jernbanetaksterne er nødvendig, om Hull skal kunne konkurrere med gunstigere beliggende Havne.

I Aarets Løb er Spørgsmaalet om Havnens Stilling med Hensyn til Jernbaneforbindelser bleven aktuelt gennem et Forslag fra Direktørerne for The North Eastern Railway Co. og The Hull & Barnsley Railway & Dock Co. om en Sammenslutning af disse to Selskaber. Det vil erindres, at Hull Dock Kompaniets Linjer i 1893 overtoges af The North Eastern Railway Co., som lovede at foretage Forbedringer og Udvidelser, og til Beskyttelse for det konkurrerende Hull & Barnsley Railway & Dock Co. blev det bestemt, at sidstnævntes gjældende Tarif skulde staa ved Magt, medmindre de to Selskaber maatte blive enige om noget andet.

Forslaget om Amalgamation blev ivrig støttet af Firmaet Thomas Wilson Sons & Co., som gjorde gjældende, at de Betingelser, hvorunder Hull arbejder, forhindrer The North Eastern Railway Co. fra at udvikle Havnens Hjælpekilder, særlig med Hensyn til de korte, kontinentale Ruter. Men af Kjøbmænd og det store Publikum blev Forslaget mødt med bestemt Opposition, og det er for nærværende bleven opgivet.

Af norske Fartøier indklareredes:

Fra Norge 116, 32 378 Tons, Sverige 44, 12 610, andre Lande 85, 59 152, indkjøbte i Hull 2, 1 937 Ton, ialt 247, 106 077 Tons.

Udklarede norske Fartøier:

Til Norge med Ladning 44, 13 605, i Ballast 50, 16 051, til Sverige med Ladning 26, 11 184, i Ballast 23, 8 530, til andre Lande med Ladning 33, 12 289, i Ballast 72, 45 980, tilsammen 248, 107 639 Tons.

Af den samlede her indklarede Tonnage var i 1895: norske Fartøier 3.25 %.

Af Fartøier af alle Nationaliteter ankom der til Hull fra de forenede Riger: Fra Norge 247, 142 341 Tons.

Nedenstaaende Opgaver giver Exempler paa de under Sæsonen opnaaede Fragter:

Archangel til Hull f. o. w. 34 sh. 3 d à 38 sh., August 35 sh. 6 d à 37 6 d, September 36 sh. à 40 sh., Oktober 37 sh. 6 d.

Mesane f. o. w. 38 sh. 9 d, Juli—August 40 sh.

Soroka f. o. w. 32 sh. 6 d, Juni 33 sh. 9 d.

Cronstadt, Oktober 27 sh. 6 d, November 32 sh. 6 d.

Kotka, Mai 21 sh. 6 d, Juli 24 sh., Oktober 24 sh. 6 d.

Hallsta, August 24 sh.; Haparanda, September 25 sh. 6 d, Oktober 33 sh. 9 d.

Örnsköldsvik, Oktober 23 sh. 6 d, Söderhamn, September 21 sh., Oktober 22 sh. 6 d.

Sundswall f. o. w. 21 sh., August 21 sh. 6 d.

Nyhamn, Juni 20 sh.; Munksund, Juli 22 sh. 6 d.

Gefle, Oktober 20 sh., November 24 sh. 6 d.

Härnäs f. o. w. 20 sh.; Windau, Oktober 24 sh.

Nedenfor hid sættes en Opgave over den væsentligste Import til Hull fra Norge:

Trælast, huggen 18 796 Loads, do., saget 7 681 Loads, Træmasse 10 820 Tons, Fisk 459 868 Cwts., Tran 1 705 Tønder, Is 25 348 Tons, Smør 845 Cwts., Margarin 2 654, Papir 39 813 Cwts., Fyrstikker 18 344 Kasser.

Desuden under 1895: Flesk 320 Cwts., Øl 10 Kasser, Ost 159 Cwts., Kobber 92 Cwts., Tongværk 127 Cwts., Fløde 13 Spand, Drogerier 105 Cwts., Frugt og Grøntsager 141 Kollis, Mel 419 Cwts., Vildt 919 Kollis, Glas 494 Cwts., Huder 3 293 Cwts., Heste 16 Stkr., Horn 387 Cwts., Hø 9 Tons, forarbejdet Jern 1 822 Tons, Pigjern og gammelt Jern 259 Tons, Gjødsel 105 Tons, Kjød 1 984 Cwts., Pap 1 176 Cwts., Malm 108 Tons, Pasteboards 402 Cwts., Filler 2 337 Baller, Faar 397 Stkr., Skind 1 324 Cwts. og 8 445 Kollis, Uld 78 Baller, Yellow Metal 3 057 Cwts., Poteter 15 268 Cwts.

Der er en stor Forøgelse af Importen af Smør fra Sverige. Delvis skyldes dette dog den Omstændighed, at det Smør, som ellers gaar over Kjøbenhavn, sendtes via svenske Havne, saalænge Øresund var tilfrosset. Totalimporten af Træmasse har ogsaa holdt sig, uagtet denne Forretningsbranche udentvivl maa have lidt under Konkurrancen med Manchester, — og Importen af Jern fra Sverige viser ogsaa Fremgang.

Hvad Fisk angaar, viser Opgaverne for 1894 en meget stor Indførsel under nævnte Aar; men herved bør mærkes, at dette væsentlig hidrører fra

Sæsonen 1893—94, medens i Sæsonen 1894—95 den hidbragte Kvantitet var betydelig mindre, og Resultatet viste sig i bedre Priser. Ved Omtale heraf i sidste Aarsberetning bemærkede jeg, at det maatte befrygtes, at dette bedre Resultat vilde opmuntre til Overspekulation og forceret Export under den kommende Sæson, forudsat at Fisket vilde tillade en saadan, og det maa meget beklages, at dette virkelig indtraf. Efter Udtalelser af de i Branchen Interesserede synes der ikke at kunne være Tvivl om, at sidste Sæson i det store og hele har bragt særdeles utilfredsstillende Resultater, og at de lave Priser, som har været raadende, direkte skyldes for stor Tilførsel. Der siges, at Markederne næsten bestandig holdes overfyldte, saa at de aldrig faar Anledning til at faa solgt sine Beholdninger til fordelagtige Priser. Det fremhæves ogsaa, at der, særlig fra ét Distrikt i Sverige, sendes store Kvantiteter Sild, der har været af altfor liden Størrelse til at tiltrække Kjøberne, og som maa have realiseret mindre her, end om den var bleven solgt til Gjødningfabrikkerne i Sverige; den bidrog alene til at overfylde Markedet og ødelægge Efterspørgselen efter god Sild. Exportørerne fraraades derfor bestemt at paadrage sig Omkostningerne ved at pakke og forsende saadan Sild; kun vel sorteret Fisk burde sendes.

Den herværende Fiskeindustri i sin Almindelighed har modtaget et Fremstød gennem Adoptionen af et nyt Slags Fangstredskab for Dampsmakker, hvorved Nettet holdes aabent ved Hjælp af to Brætter, som staar op og ned, istedenfor som hidtil, og som endnu brugt af Seilsmakkerne, ved en Bjælke over Aabningen af Nettet. Dette nye Redskab benyttes nu af samtlige Dampsmakker hersteds med det Resultat, at Fangstudbyttet har været større, og at man er bleven opmuntret til yderligere Bygning af Dampsmakker. Et forøget Behov for Is har ogsaa været en Følge, og det vil bemærkes, at Importen fra Norge under de sidste Aar stadig er tiltaget, saa at den ifjor var næsten dobbelt saa stor som i 1892. Som bekendt har imidlertid de vigtigste Forbrugere af Is, Eierne af Dampsmakkerne, istandbragt Kompanier for at forsyne dem, saavidt gjørligt, med kunstig Is af eget Fabrikat. Der er to Selskaber her, The Ice Co. Lmt. og The Humber Ice and Coal Co. Lmt. De opgives hver at skulle kunne producere 50 à 60 Tons daglig, hvilket Resultat det førstnævnte Selskab opnaar med blot én Maskine, det andet derimod med to. Prisen var tidligere sat til 15 sh. pr. Ton, og dette tillod Uddeling af et Bonus af 5 sh. pr. £ til de Konsumenter, som besad Aktier. For nærværende er Prisen 12 sh. 6 d. Det synes at være hævet over Tvivl, at den kunstige Is falder billigere end den naturlige; men paa samme Tid siges sidstnævnte at være meget bedre i den Henseende, at den smelter lettere og derved mere fuldstændig trænger ned mellem Fisken. Man bruger derfor at blande de to Sorter.

The Hull Ice Co. Lmt. har for Tiden under Bygning en ny Fabrik, som antages at ville blive fuldendt omkring Udgangen af Juni d. A. og sætte Selskabet istand til at fordoble sin Produktion. Om end derfor Forholdene inden Fiskeribedriften peger mod en stadig større Konsumtion af Is, synes det antageligt, at den norske Is inden lang Tid vil have at møde en forøget Konkurrence. Det er maaske tvivlsomt, om den nye Fabrik vil blive færdig til den nævnte Tid. Jeg har ikke bragt i Erfaring, at nogen naturlig Is, andet end importeret, nogensinde er bleven indsamlet i dette

Distrikt, ihvertfald ikke her i Hull for Fiskeribedriften, og sidste Vinter gav ialfald liden eller ingen Anledning til saadan Indsamling.

Med Hensyn til Importen af Vildt synes der ikke længer at forekomme saa mange Klager over Pakningen, skjønt der fremdeles er Grund til at fremhæve, at Vildtet, saavidt det lader sig gjøre, bør være omhyggelig sorteret og specificeret, samt at enkelte Afsendere endnu ikke har indseet Nødvendigheden af at lade Specifikationerne naa Modtagerne i god Tid, som omhandlet i sidste Aars Rapport. Jeg har ogsaa hørt omtale, at en større Forsendelse er hidkommet for Paaskeugen, en Tid, da Markederne er meget ugunstige. Antagelig har man i Norge havt den Tro, at Paaskeugen netop skulde være en heldig Tid, medens Markedet da faktisk alene er gunstigt for Fisk. Forholdene ifjor var i denne Henseende ganske exceptionelle. Paa Grund af den raadende Influenza blev der givet Katholikerne Dispensation for det Aar, hvad der fremkaldte større Efterspørgsel efter Vildt. Men dette er ikke Tilfældet iaar, og Resultatet er, at den ovennævnte større Forsendelse ikke straks kunde disponeres.

Liverpool.

Man skulde have kunnet vente sig en Nedgang i Skibsfarten paa Liverpool til Fordel for Manchester Kanalen, som aabnedes for Trafik den 1ste Januar 1894, og som, efter det første Trafikaars Arbejder og Forbedringer, ved Indgangen af 1895 tør have befundet sig i tilnærmelsesvis fuldfærdig Stand. Men ifølge Opgaver fra herværende Toldkammer er Skibsfarten til og fra Havne udenfor Storbritannien og Irland uformindsket:

	Ankomne.		Afgaaede.	
	Antal.	Tons.	Antal.	Tons.
1895	4 059	5 965 959	3 176	5 863 805
1894	4 174	5 842 095	3 418	5 024 409,

og under Mersey Docks & Harbour Boards Finantsaar 1ste Juli 1894—30te Juni 1895 har saavel den samlede Drægtighed som Fartøiernes Antal (Kystfarten iberegnet) tiltaget, nemlig fra 21 170 Fartøier og 8 787 501 Tons i 1893—94 til 23 943 Fartøier og 9 061 341 Tons i 1894—95, hvorhos Havneafgifternes Totalbeløb, til Trods for Nedsættelse af visse Vareslags, steg fra £ 998 472 i 1893 og £ 1 030 059 i 1894 til £ 1 056 741 i 1895. Under det sidste Decennium har Liverpools vigtigste Medbeilere paa Kontinentet, saavelsom Cardiff og Southampton tiltrukket sig en betydelig Del af den større Skibsfart, og Manchester Kanalen samt Preston har under de sidste to Aar vundet en Mængde Fartøier for sig; men Liverpool kan alligevel opvise et højere Total end nogensinde, 9 061 341 Tons i 1895 mod. 7 546 623 Tons i 1885.

I Konkurrancen med de store kontinentale Havne saavelsom Cardiff og Southampton og til og med London har Liverpool den store Fordel at være Havneplads for et stærkt konsumerende og stærkt producerende Fabrikdistrikt; og i Konkurrancen med andre Havne, som betjener dette Fabrikdistrikt, har Liverpool den Fordel at være den bedste naturlige Havn,

tilfald for store Fartøier, og at de kapitalstærke Rederier og det traditionelle Supremati, som for faa Aar siden kunde ansees næsten som et Monopol.

Af den paaviste Forøgelse i Liverpools Skibsfart har det britiske Flag vundet mest, medens det tyske har lidt betydelig og det amerikanske ganske er forsvundet. Den norske Skibsfart paa selve Liverpool har aftaget betydelig, siden Manchester Kanalen og Prestons Skibsdokker aabnedes. Den udgjorde nemlig i 1895 260 Fartøier paa 150 074 Tons mod i 1894 310 Fartøier paa 181 446 Tons og i 1893 368 Fartøier paa 226 102 Tons.

Den svenske Skibsfart, som for den overveiende Del drives af Dampskibe med Pitprops og anden Trælast til Garston, har holdt sig omtrent paa samme Standpunkt.

Hvad den norske Skibsfart har tabt i Liverpool, har den derimod gjenvundet i Manchester, Runcorn og Preston; og det viser sig, at begge Landes Deltagelse i Varetilførslen til Lancashire Fabrikdistrikt (gjennem Liverpool, Manchester med Runcorn, Preston og Fleetwood) fra og med 1891 har holdt sig ved omkring 600 Fartøier og 350 000 Tons eller omkring 50 Fartøier og 50 000 Tons højere end i 1889 (1890 danner en Undtagelse og bør neppe opstilles til Sammenligning).

Gjennemsnitsdrægtigheden af samtlige Fartøier, som tog Del i den udenlandske Skibsfart paa Liverpool, er steget fra 1 353 Tons i 1893 og 1431 Tons i 1894 til 1470 Tons i 1895; men de hidkomne norske Fartøiers Middeldrægtighed var blot 577 Tons i 1895 mod 590 Tons i 1894 og 619 Tons i 1893.

Medens de kapitalstærke engelske Rederier lægger an paa at drive Langfart med stadig større og større saavel Seilskibe som Dampskibe, kun egnede for store Havne, har de norske Rederier ved Nybygning og Indkjøb her erhvervet sig stadig flere forholdsvis smaa Dampskibe, paa 300 à 400 Tons, som særlig passer til at føre Træmasse og Fragtladninger, selv til mindre let tilgængelige Havne. Det er ogsaa i Importen af Træmasse og Frugt til Lancashire, at den norske Skibsfart har fundet Erstatning for, hvad den har tabt i Importen af Trælast og Bomuld fra Nordamerika.

Det pekuniære Resultat af Skibsfarten paa Liverpool under 1895 viser sig for de svenske Fartøier noget bedre og for de norske noget slettere end i 1894, dog selv for de norske bedre end i 1893.

Lasterne fra Pitchpine Havnene (Pensacola m. fl.) samt Brasilien og La Plata har givet højere Fragtfortjeneste end i 1893, medens Fortjenesten paa Fragterne fra det Stille Hav har aftaget stærkt.

Forholdsvis faa Fartøier gik hjem til Norge i Ballast, nemlig 16 mod 39 under 1894, og det hele Antal lastede og ballastede norske Fartøier, som gik hjem til Norge, var alene 34 mod 61 under 1894.

Jeg tror at have gode Grunde til at antage, at selv sidstforløbne Aars Fortjeneste for vore Landes Skibsfart har været lidet under et Middelsaars, og at indeværende Aar kommer til at vise sig noget gunstigere.

Det mest fremtrædende Træk i de senere Aars norske Skibsfart paa Lancashire er den Smidighed, Rederierne har vist ved øieblikkelig at møde den Efterspørgsel efter mindre Fartøier, som er forårsaget ved Udførelsen af Manchester Kanalen og Dokkerne i Preston samt ved den hurtig voxende Import af Frugt fra Middelhavet og Portugal.

I Forbindelse hermed fortjener det at nævnes, at disse Dampskibe meget sjelden har Brug for konsulær Assistance, og at Konsulatafgiften udgjør en noksaa betragtelig Byrde, da Fartøierne sjelden besøger samme Havn mer end 5 Gange om Aaret, men paa den anden Side meget ofte har at erlægge Afgiften én Gang ugentlig. Omendskjønt Konsulatafgiften udgjør en ikke ubetydelig Faktor i Konkurrancen mellem vore og de britiske Seilskibe og af denne Grund bør ønskes afskaffet, kan det dog ikke negtes, at den har større Berettigelse med Hensyn til disse. Men den er en tung Byrde for Dampskibene.

Manchester.

Bomuld. I Distriktet Oldham har ingen Udvidelse af Spinderierne fundet Sted i Aarets Løb. Tre Spinderier er komne under Likvidation, medens et Væveri har mødt en lignende Skjæbne. Flere private Forretninger, baade i Spinderi- og Væveribranchen, har maattet sammenkalde sine Kreditorer, medens andre har solgt sine Maskiner, antagelig paa Grund af den ulønnende Drift. Antallet af Tener, anvendt i Produktionen af „low & medium counts“ af amerikansk Bomuld er gaaet ned i Aarets Løb. Nogen Forøgelse i Tenernes Antal har fundet Sted i Fabrikationen af egyptisk Garn, idet nogle faa nye Spinderier er satte i Gang i Distriktet Bolton. Betydelige Udvidelser er ogsaa foretagne i de forskjellige Spinderier i Lancashire og Cheshire. I Blæse- og Karterummene har store Forandringer fundet Sted, idet nyt Maskineri har afløst det gamle. En lignende Fornyelsesproces har gaaet for sig med Hensyn til Spindemaskinerne, om end ikke i fuldt saa stor Udstrækning, skjønt Ombytningen, om de gode Tider atter vendte tilbage, vilde fortsættes med større Hurtighed. Alle disse Forandringer er blevne foretagne her i Distriktet, saavel som i Belgien, Tyskland, Østerrige, Frankrig, Rusland etc., fordi Spinderierne finder, at de paa Grund af den stærke Konkurrence maa have det bedste Maskineri, om de skal kunne følge med —, ellers nytter det ikke at forsøge. De bedste Maskinleverandører i Oldham, Messrs. Platt Brothers Lmt. og Asa Lees & Co. Lmt. har fremdeles fuldt op af Bestillinger. Ved Siden af denne Ombyttten af gammelt med nyt Maskineri er nye Spinderier under Opførelse, især i Tyskland og Østerrige, og 5 Spinderier paa omkring 40 000 Tøner hver i China, medens Indien og Japan, Rusland og de Forenede Stater ligeledes stadig udvider sin Virksomhed paa dette Omraade.

Den nye „Factory & Workshop Act, 1895“ traadte i Kraft den 1ste Januar d. A. Den indeholder et stort Antal Forskrifter sigtende til at fremme Fabrikarbeidernes Sundhed og Sikkerhed, og visse Bestemmelser er udvidede til at gjælde ogsaa for Værfter, Bagerier, Vaskerier og andre Industrier, paa hvilke The Factory Act hidtil ikke fandt Anvendelse. Det er

et stort og betydeligt Lovarbeide, som vil faa en meget vidtrækkende Indflydelse paa dette Distrikts Industrier.

Efterspørgselen efter Bomuldsgarn og Bomuldsvarer har i mange Retninger været i Tiltagende, men har dog neppe været tilstrækkelig til at opveie den formindskede Efterspørgsel fra Østen. De lave Priser ved Aarets Begyndelse skulde kunne antages at maatte have stimuleret Kjøbelysten i større Udstrækning, end det har vist sig at være Tilfældet; men antagelig er Kjøbernes Mod bleven saa alvorlig sat paa Prøve ved den foregaaende lange Periode af Værdiforringelse, at man manglede Tillid til at begynde nye Operationer. En usædvanlig stor Bomuldshøst i Amerika blev bragt paa Markedet, og man havde som Regel vanskeligt for at sætte sig ind i, at den følgende Høst maatte antages at ville blive saa meget mindre, saaledes som det siden viste sig at være Tilfældet. Den rapporterede Reduktion af det plantede Areal i Amerika viste først, at en Formindskelse i Tilførslen kunde imødesees. I Marts begyndte Priserne paa raa Bomuld at stige, paa Grund af Spekulation, og skjønt Fluktuationer fandt Sted, var dog Tendensen en opadgaaende: men først i September blev det almindelig bekjendt, at Veirforholdene havde været saa ugunstige, at Tilførslen vilde blive særdeles ringe. Ivrig Efterspørgsel bragte Priserne til hurtigt at stige, og den forhøiede Pris paa Garn og Manufaktur, som tvang Sælgerne til ogsaa at forlange mere, afholdt de store konsumerende Markeder fra at købe. De udenlandske Kjøbmænd troede ikke paa Stigningen til Trods for de livlige Indkjøb af Bomuld, og det pludselige Fald i Priserne i Oktober viste, at deres Opfatning havde været korrekt, og at Stigningen skyldtes, til en vis Grad, Spekulation. Det maa indrømmes, at de herværende Importører kun i ringe Udstrækning købte Bomuld, da Markedet endnu stod lavt, og at de ikke helt ud beregnede sit Bohov under den paafølgende Stigning; derimod var der desværre en god Del Efterspørgsel, medens Priserne havde naaet omtrent sit høieste Punkt. De fremmede Markeders Utilbøielighed til at købe under de raadende høie Priser har gjort det vanskeligt selv for de Producenter, der itide havde gjort sine Indkjøb, at fortsætte Driften med Udsigt til Udbytte, og det vil da let forstaaes, at de, som var mindre heldig stillede, har havt en vanskelig Tid at gennemgaa. I det Store og Hele har Fabrikanterne arbeidet med ringe Fortjeneste, da de høie Priser, som man har maattet forlange, kun uvillig akcepteredes, og delvis Standsning sømt indskrænket Arbeidstid har altfor ofte været det uundgaaelige Resultat.

Exporten af Bomuldsvarer af alle Slags under de første 11 Maaneder af hvert Aar siden 1892 har været:

1892	4 453 986 300 Yards, Værdi £ 44 531 042
1893	4 215 939 300 — — - 42 958 490
1894	4 879 112 100 — — - 46 306 202
1895	4 623 198 400 — — - 42 758 583

Af Bomuldsgarn har Exporten under de første 11 Maaneder af hvert Aar siden 1892 udgjort:

1892	216 348 300 $\mathcal{H}$, Værdi £ 8 951 881
1893	190 092 700 - — - 8 337 301
1894	216 452 100 - — - 8 547 968
1895	234 561 900 - — - 8 581 988

Uagtet disse Tal kvantitativt synes tilfredsstillende, er det dog sikkert, at en god Del af Omsætningen skyldes de lave Priser, som Spinderierne har akcepteret. Ved Aarets Begyndelse var Garnmarkedet meget trykket, og uagtet Priserne var lavere end nogensinde, var alligevel Beholdningerne store og Ordrene faa. Et Forsøg blev fra Spinderiernes Side gjort paa at organisere en Bevægelse for Reduktion af Arbejdslønnen, men dette lykkedes ikke. Uagtet nu og da Spinderierne arbejdede med Held, var det modsatte i Almindelighed Tilfældet, og Aaret kan ikke sees tilbage paa som tilfredsstillende for Spindereiindustrien.

Opgjørene for 100 Bomuldsspindrier i Oldham og nærliggende Centrer for denne Industri viser, at 72 Kompagnier har havt et Overskud for Aaret af henimod £ 113 438, medens 28 Kompanier har havt et Tab af £ 37 975, hvorfor der altsaa bliver en Nettofortjeneste af henimod £ 75 000. Iaar har 47 Kompanier en Kreditbalance af £ 62 718, medens 53 Kompanier viser et Underskud af £ 398 469. Om end de anførte Tal viser nogen Forbedring i Sammenligning med 1894, er det dog klart, at Industrien i det Hele har givet et meget utilfredsstillende Udbytte af den anvendte Aktiekapital, idet en Anbringelse af Kapitalen i Statsobligationer vilde have svaret bedre Regning. Selv om den Rente, der er svaret af den laante Kapital, beregnet efter en liberal Rentefod, lægges til Nettofortjenesten og og fordeles over hele den anvendte Kapital, vilde Indtægten neppe blive større end af Statsobligationer; hertil kommer, at Netto Deficiten £ 335 751, øiensynlig vilde kræve en Fortjeneste af næsten 5 % blot for at dække samme.

Bomuldsarbeidere. Uagtet de er blevne haardt rammet under det forløbne Aar som Følge af Lukning af Spindrier og Indskrænkning af Virksomheden, har Arbejderne dog, i det Hele taget, ingenlunde befundet sig i nogen daarlig Stilling. Medlemmerne af The Operative Spinners Association har betalt Extra-Afgifter for, som de haaber, at bringe sin Forening i en endnu stærkere Position, end den indtog forud for den 20 Ugers Stansning af Arbejdet i 1892—93. Centralfondet siges at være bleven forøget med £ 20 000, medens Afdelingerne skal have samlet et Reservefond af £ 50 000, eller ialt 70 000. Og dette, uagtet der har været flere Arbeidere uden Sysselsættelse, end Tilfældet har været for tidligere Aar, naar der bortsees fra Streiker. Dette er værd at lægge Mærke til, thi det viser, hvilke Opofrelser Arbejdsklassen i Lancashire er villig til at gjøre for at forsvare og forbedre sine Arbejdsvilkaar. Det er at haabe, at Tolerance og Moderation paa alle Punkter vil faa Lov at raade. Hvis den Overbevisning slaar Rod blandt Arbejderne, at de under Hensyn til det store Reservefond, som de besidder, kan fravriste Arbeidsgiverne den ene Indrømmelse efter den anden, og at de kan forme dem efter sin Vilje, ligesom Pottemageren former sit Ler, vil den Tid maaske være nær, da Arbejderne vil slaas et Slag, som baade vil ødelægge Kapitalisternes Virksomhed og ramme dem selv, og hvis Virkninger deres Efterkommere vil komme til at føle. Hvad Anskuelse de end maatte have om Forretningsvirksomheden, Spindrierne Ledelse etc., er dog Arbeidsgivere og Arbeidere enige i Ønsket om at se Bomuldsindustrien florere. Der er ingen, som antager, at Arbejderne bevidst ønsker at ødelægge samme; men naar en Industri ikke udvider sig, vil selv en Begynder i Handelsvidenskab forstaa, at der er noget galt paa Færde. Det er dette, Arbejderne vil have at tænke over og finde et Middel mod.

Jern. Jern- og Staalindustrien er lykkeligvis nu, da dette skrives, meget forskjellig fra, hvad den var for 12 Maaneder siden. Der er kommen

nyt Liv i Forretningerne over hele Landet, og Priserne saavel paa Raavaren som paa Manufaktur er stegne betydelig siden Midten af Aaret, en Stigning, der berettigedes baade ved den forøgede Efterspørgsel og ved det Faktum, at Ordre faktisk er indløbne til de høiere Priser. Bedringen er ikke bleven modvirket af nogen Overdrivelse. Det ansees som en heldig Omstændighed, at Stigningen denne Gang ikke er foranlediget ved Efterspørgsel fra de Forenede Stater, hvad Erfaring har vist at være et tvivlsomt Gode, idet Prisfaldet som Regel har været ligesaa hurtigt som Stigningen og sædvanligvis endende i en lavere Pris end ved Udgangspunktet. Medmindre specielle Omstændigheder skulde indtræffe, antages det ikke, at Staterne i nogen Udstrækning vil spille nogen Rolle paa dette Marked; deres Masovne er allerede istand til at levere tilstrækkeligt Pigjern for deres Fabrikanters Behov, og om end deres Valseværkers Produktionsevne muligens for en kortere Tid ikke vil strække til for at møde Kravene paa hurtig Levering, vil dog denne Vanskelighed uden Tvivl snart forsvinde. Man har med nogen Bekymring lagt Mærke til, hvorledes deres Produktionsevne udvikles, og man behøver blot at lægge Mærke til deres Produktion af Jernblik for at forstaa den kolossale Nedgang i Exporten fra Wales, siden de begyndte denne Industri. Med Hensyn til de forskellige Kjøbere af Jern og Staal vil det bemærkes, at medens de Forenede Stater, som ovenfor nævnt, ikke kan ventes at findes blandt dem i nogen større Udstrækning, Mexico derimod hurtig arbejder sig op, og at hele Central- og Syd-Amerika nu har Fred, (naar undtages den endnu raadende Revolution paa Cuba), hvad der lover godt for Fremtiden. Der har været livlig Virksomhed i Minerne baade i Syd-Afrika og Vest-Australien, og ihvorvel der fra Tid til anden er indtruffet Uheld, har dog i det Hele de rentebetalende Kompaniers Værdier holdt sig, hvad man neppe kan undres over, naar det bemærkes, at alene Produktionen fra de Guldminer, hvori der for Tiden arbeides, i Syd-Afrika, allerede beløber sig til omkring £ 10 000 000 aarlig. For de nyligere dannede Kompanier vil Maskineri etc. behøves, med den Følge, at Guldforraadet vil blive end yderligere forøget, hvad der naturligvis vil bidrage til at fremme Handelsvirksomheden. I Australien og New-Zealand begynder Forretningslivet at vende tilbage til sundere Tilstande, hvad der for en stor Del skyldes de høiere Priser, som koloniale Varer her har opnaaet. Udvikelse af Jernbanenettet i Indien vil yderligere lægge dette Land aabent for Handel; men det er utilfredsstillende at se den Nedgang, som har fundet Sted i Exporten derhen af Staal og Jern fra Storbritannien til Fordel for kontinentale Rivaler. Nedgangen beløber sig til næsten 40 % i 10 Aar. Maskinfabrikanter har adskillige Bestillinger at effektuere; de, som leverer Maskineri for Væverier og Spinnerier, er som Regel optagne med Export til fremmede Lande, som før eller senere maa antages at ville optræde som aktive Konkurrenter ligeoverfor Lancashire.

I Kjedelindustrien, for hvilken Manchester maaske danner det vigtigste Centrum her i Riget, har der været en hel Del Stigen og Fald, men Fabrikkerne har som Regel havt meget at gjøre.

Den af „Trades Union Organisations“ leverede Statistik over Antallet af anvendte Arbeidere, hvilken er en noksaa god Maalestok for den industrielle Virksomhed i sin Helhed, er ogsaa tilfredsstillende. Antallet af ledige Medlemmer har fremdeles aftaget, idet Antallet af dem, der modtog Understøttelse af „The Amalgamated Society of Engineers“ og „The Steam Engine Makers Society“, ved Udgangen af 1895, blot var det halve af, hvad det var i 1894 og i dette Distrikt lavere end det har været for de sidste fire Aar.

Kul. Naar undtages, at den usædvanlig lange og strenge Vinter under Aarets tre første Maaneder fremkaldte en øget Efterspørgsel efter Huskul til langt frem paa Vaaren, har Kulmarkedets Stilling under de forløbne 12 Maaneder været alt andet end tilfredsstillende. Prisen paa alle Slags „round coal“ har havt en nedgaaende Tendens. Gruberne har havt at indskrænke sin Produktion i højere Grad, end Tilfældet har været for Aar tilbage; men til Trods herfor har Tilbudet langt oversteget Efterspørgslen. Ved Aarets Indgang stod de bedre Kvaliteter af Huskul, leveret ved Grubeaabningen, i 10 sh. 6 d til 11 sh. for bedste Wigan Arley, 9 sh. 6 d til 10 sh. for „Pemberton four foot“ og „seconds Arley“, og 7 sh. 6 d til 8 sh. for de lavere Kvaliteter af Huskul. Den usædvanlige Kulde, som vedvarede lige ind i Marts, holdt Gruberne i fuldt Arbejde for at tilfredsstille det store Behov for Huskul. Priserne var ikke alene faste, men havde endog en opadgaaende Tendens, og om der end ikke blev kvoteret nogen Forhøjelse af Priserne, blev dog Maximumssatsen den almindelige Basis for Salg. Da imidlertid Vinteren var over, forandredes strax Stillingen. Forinden man var kommen langt ind i Marts, maatte Gruberne indskrænke Arbeidstiden, og Priserne faldt med 3 d ligetil 6 d pr. Ton. Under hele den følgende Sommer og Høst forblev Huskulmarkedet i en meget trykket Stilling; i mange Gruber arbejdedes blot 2 à 3 Dage om Ugen, og Priserne daledede efterhaanden, indtil 10 sh. blev den fulde Middelpris for bedste Wigan Arley, 8 sh. 6 sh. til 9 d for Pemberton four foot og second Arley samt 6 sh. 6 d til 7 sh. for ordinære Huskul ved Grubeaabningen. I Oktober fremkaldte Vinterindkjøbene og Frygten for en mulig Fornyelse ved Aarets Udgang at Spørgsmaalet om Arbeidslønnen en forholdsvis livlig Efterspørgsel, som satte Gruberne istand til at arbejde med omtrent fuld Tid, og som bragte Priserne til at gaa op, i Almindelighed med 6 d pr. Ton. Ved Aarets Udgang havde imidlertid Efterspørgslen igjen aftaget; mange Gruber saa sig nødsaget til at indskrænke Arbeidstiden, og Priserne holdt sig kun med Vanskelighed ved 10 sh. à 10 sh. 6 d for bedste Wigan Arley, 9 sh. à 9 sh. 6 d for Pemberton four foot og second Arley samt 7 sh. à 7 sh. 6 d for ordinære Huskul. Med Hensyn til de lavere Kvaliteter af „round coal“ passende for Jern- og andre Industrier og Dampmaskiner, kunde Stillingen vanskelig have været mere utilfredsstillende for Grubeaaberne. Naar undtages, at Efterspørgslen efter Huskul under de tre Maaneder af Aaret hjalp til at omsætte en Del af de daarlige Kvantiteter af „round coal“, som ellers almindelig sælges for industrielle Øiemed, har ordinære „round coals“ helt igjennem været omtrent usælgelige, og Priserne har været tvungne ned til et lavere Punkt, end det vides at have været Tilfældet for de sidste 8 eller 10 Aar. Under den tidligere Del af Aaret solgtes „common round coals“ ved Grubeaabningen til 6 sh. 6 d à 7 sh. pr. Ton; men eftersom Efterspørgslen efter Huskul aftog, uden at det viste sig noget stærkt Behov for Kul til Industrierne, tvang de overdrevne Beholdninger, som bragtes i Markedet, Sælgerne til at acceptere overmaade lave Priser for at realisere Oplagene. For almindelige Indlandssalg blev det vanskeligt at erholde mere end 6 sh. for gode Kvaliteter af Damp- og Smedekul ved Grubeaabningen, og for Kul til Skibning accepteredes villig 5 sh. 6 d pr. Ton, ja Sælgere, som befandt sig i Vanskeligheder gik endog helt ned til 5 sh. Selv det fornyede Liv i Jernmarkedet og andre Industribrancher har ikke havt nogen nævneværdig Indflydelse paa Priserne for de lavere Kvaliteter af round coal, idet det stigende Behov for Industriøiemed endnu kun delvis er kommen.

op mod den overdrevne Produktion, og ved Aarets Udgang repræsenterede fremdeles 6 sh. 6 d Gjennemsnittsprisen ved Grubeaabningen for Indlandssalg af gode Kvaliteter af Damp- og Smedekul, og 5 sh. 6 d 6 sh. for Skibning. De overordentlig lave Priser, som Grubeieerne var nødtte til at akceptere for de lavere Kvaliteter af round coal, førte uden Tvivl til den Haardnakkethed, hvormed der konkurreredes om Kontrakterne til Gasværker og Jernbaner, med et Fald i Priserne til et, som det synes, aldeles unødvendig lavt Niveau. Ifjor sluttedes Gaskulkontrakterne i Gjennemsnit til fra omkring 7 sh. pr. Ton for ordinære Kul til 8 sh. 6 d for de bedre Kvaliteter af harpede Gaskul ved Grubeaabningen. Iaar var Priserens rangeret fra 6 sh. 3 d til 6 sh. 6 d for „Wigan four foot gas coal“ og fra 6 sh. 6 d til 7 sh. for delvis harpede Arley Kul, ved Grubeaabningen, og et Par Kontrakter, som afsluttedes længere ud i Sæsonen, akcepteredes endog til omkring 3 pence under de nævnte lave Priser. For Lokomotivkul sluttedes Kontrakter med Jernbanekompanierne til omkring 6 d under sidste Aars Priser, idet Middelprisen var 6 sh. 3 d pr. Ton ved Grubeaabningen. Kul for Maskiner har under de sidste 12 Maaneder vist forholdsvis liden Forandring i Priserne. Tilbudet har naturligvis rettet sig efter Efterspørgslen efter round coal, og dette har bidraget til fastere Priser for de bedre Kvaliteter af Smaakul. Ved Aarets Indgang betingede ordinære Kvaliteter 3 sh. 6 d, gode Middelsorter 4 sh. 3 d til 4 sh. 9 d; bedste Kvalitet 5 sh. ved Grubeaabningen, og med Undtagelse af enkelte lave Kvoteringer for daarligere Sorter er 3 sh. 6 d forbleven Middelprisen for ordinære Smaakul og 4 sh. 6 d 5 sh. for de bedste Kvaliteter omtrent hele Aaret rundt.

Middlesbrough.

Forretningsvirksomheden har under 1895 i det Hele været tilfredsstillende, idet vore vigtigste Industrier gradvis er kommet sig efter det alvorlige Tryk i 1894. Priserne har, særlig hvad angaar Pigjern (Rujern) fulgt den almindelige Bedring, indtil Skibsbygningsstreikerne i Belfast og ved Clyden og senere Begivenhederne i Amerika og Transvaal saavelsom de politiske Forviklinger i Østen rystede alle Markeder saaledes, at en Værdiforringelse blev den naturlige Følge.

Den samlede Produktion af Pigjern af alle Kvaliteter i dette Distrikt gik under Aaret op til 2 916 439 Tons mod 2 963 419 Tons under 1894, og Beholdningerne ved Aarets Udgang udgjorde 305 669 Tons mod 230 663 Tons i 1894.

Den samlede Skibning herfra af Pigjern beløb sig til 985 092 Tons mod 935 211 Tons under 1894, og af forarbejdet Jern og Staal til 379 371 Tons mod 379 059 Tons under 1894.

Kulmarkedet i det nordøstlige England viser en betydelig Nedgang i Exporten under 1895, sammenlignet med det foregaaende Aar, og Middlesbrough har maattet bære sin Del af denne Nedgang, som dog delvis forklares derved, at Udførslen under 1894 paa Grund af Streiker i andre Distrikter blev større, end ellers vilde have været Tilfældet. Priserne gik ogsaa en Del ned i Aarets Løb.

Produktionen af Salt saavelsom Skibningerne deraf har atter vokset under 1895.

Exporten herfra til Norge har i 1895 bestaaet af følgende Varer og Kvantiteter:

Pigjern 13 456 Tons, forarbejdet Jern og Staal 6 499 T., Kul 2 843 T., Cokes 1 637 T., Thomasphosphat 4 600 T., Salt 6 893 Tons.

Trælastimporten fra Norge og Sverige har under 1895 ialfald ikke været mindre end før. Den samlede Import af Trælast til Middlesbrough viser imidlertid en Forøgelse, som væsentlig skyldes Skibninger fra Rusland, hvilket Land nu konkurrerer stærkt, idet Sælgerne er villige til at rette sig efter de af herværende Kjøbere opstillede Betingelser.

Importen af Træmasse har aftaget betydelig siden Aabningen af Manchesterkanalen.

Milford Haven.

Denne Havns Handelsomsætning har i 1895 været af en lignende Karakter som under foregaaende Aar. Importen af Trælast har været indskrænket, og Importen af Is har at kæmpe mod en stærk Konkurrence fra en større Isfabriks Side. Fiskeindustrien synes at faa fast Fod her, idet Havnens Indbyggere har begyndt at sætte Penge i Dampsmakker. Hidtil har Fisket været drevet enten af Folk andenstedsfra eller med laant Kapital.

Newcastle on Tyne.

I Indførslen til Tyne fra de forenede Riger er der under Aaret 1895 liden Forandring. Kvantummet af norsk Smør er saaledes det samme som i 1894, nemlig 728 Tons, og af Fisk, i Lighed med det foregaaende Aar, mindre end det, som indførtes fra Norge, før Englandsruten kom istand. Af Faar indførtes 6 000 mod 151 i 1894. Fra Island var Indførslen 37 800. Fragtbeløbene for norske Varer med Englandsrutens Skibe viser Tilbagegang. I 1895 var det samlede Beløb for Rutens 3 Dampskibe £ 3 788 mod £ 4 620 i 1894. Denne Tilbagegang har dog kun vist sig i den Afdeling, hvis Udgangspunkt er Trondhjem; thi medens Gjennemsnitsfragten for denne er reduceret fra £ 73 til £ 47 pr. Reise, viser den anden Afdeling en Stigning fra £ 7. 5. 0 til £ 12 pr. Reise.

Det vil heraf fremgaa, at nogen Nødvendighed for, at norske Produkter ved denne Rute skulde komme til sin Ret, ikke er tilstede. Det forhenes end ydermere, at vort sparsomt befolkede og fra Englands Centrum afsides liggende Grevskab herfor aldrig har havt nogen Betingelse. Om end det tør haabes, at det hører Fremtiden til at oparbejde en Export af Faar fra Vestlandet, passende for engelsk Marked, burde det maaske ikke tabes af Syne, at en saadan Export kun gaar for sig i Høstmaanederne, og at den maa antages at kunne foregaa med andre Dampskibe med en lignende Lethed som den, der i Aarrækker har fundet Sted fra Vestlandet til Skotland ligesom ogsaa til Newcastle, før og efter Englandsruten kom istand.

Antallet af norske Sømænd, hjemsendte over Newcastle i det forløbne Aar, er 333. Samtlige, foruden Syge og Nødlidende, tilhørte Besætningerne paa 68 forliste Skibe. Af disse havde 16 Kl. A 1, 35 A 2 og Resten med enkelte Undtagelser B 1. Blandt Forlisene var 12 Fartøier blevet forladt i Søen, hvoraf A 2* var stærkest repræsenteret. Af konderede Skibe var der ialt 9, hvoraf 6 havde Klasse A 2 og 3 B 1.

Juhlin Dannfelt.

Indhold: London Side 301.

Beretninger om Handel og Skibsfart.

Uddrag af Aarsberetninger fra de forenede Rigers Konsuler
for 1895 m. M.,

No. 10.

udgivet ved Departementet for det Indre.

1896.

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

Genua.

Skibsfarten 1896.

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	38	15 433	-	-	38	15 433	-	-	109 159	
” Sverige til Hoved- stationen	3	3 323	-	-	3	3 323	-	-	30 688	
” Sverige til Vicekon- sulsstationerne . . .	1	1 111	-	-	1	1 111	-	-	8 100	
” andre Lande til Ho- vedstationen	70	71 450	-	-	70	71 450	-	-	895 902	
” andre Lande til Vice- konsulsstationerne .	4	4 819	-	-	4	4 819	-	-	35 776	
Ialt	116	96 136	-	-	116	96 136	101	89 454	1 079 620	
II. Afgaaede:										
Til Norge fra Hovedsta- tionen	-	-	1	93	1	93	-	-	-	
” andre Lande fra Ho- vedstationen	5	1 302	108	89 602	113	90 904	-	-	2 484	
” andre Lande fra Vice- konsulsstationerne .	-	-	6	7 450	6	7 450	-	-	-	
Ialt	5	1 302	115	97 145	120	98 447	103	91 313	2 484	

Af svenske Skibe ankom 5, dr. 2 813 Ton.

Erlagte Konsulatafgifter af norske Skibe ved Hovedstationen Lire 7 021.70, ved Vicekonsulsstationen L. 608.05, hvoraf tilfaldt Konsulskassen L. 304.02. Af svenske Skibe ved Hovedstationen L. 248.15. Ialt tilfaldt Konsulskassen L. 7 573.87. Expeditionsafgifter af norske Skibe L. 400.80, svenske L. 32.50.

Aarsberetning dateret 4de Mai 1896:

Af de 15 norske Seilskibe, som lossede her i 1895, og som havde en Gjennemsnitsdrægtighed af 445 Reg. Tons, ankom 1 fra Falmouth med Porce-lænjord, 1 fra Finland med Tjære, 1 fra Archangel med Beg, 2 fra Island med Klipfisk, 3 fra Pensacola med Pitchpine, 1 fra Progresso med Farvetræ, 1 fra Laguna med do., 2 fra Buenos Aires med Talg, 2 fra Bangkok med Teak-Træ og 1 fra Makassar med Coprah-Nødder og Ibenholt. Af de herfra i 1895 afgaaede 17 norske Seilfartøier opnaaede kun ét en mindre Stykgodsfragt, medens de øvrige forlod Genua i Ballast.

Af de 101 norske Dampskibe, som i 1895 ankom til Havne i General-konsulatets Distrikt, vare 37 befragtede fra Norge med Fiskevarer samt endel Stykgods, 1 sammestedsfra med Trælast og gamle Jernbaneskiner, 4 fra Sverige med Trælast og gamle Jernbaneskiner, 38 fra England med Stenkul og tildels Jern, 12 fra det sorte Hav med Kornvarer, 1 fra Island med Klipfisk, 6 fra Newfoundland og Labrador med Klipfisk, 1 fra Savannah med Bomuld og 1 fra Sicilien med Vin. Af de fra Norge hertil ankomne Dampskibe tilhørte 10 den norsk-spanske Linie; med denne Linie indførtes væsentlig Fiskevarer samt endel Stykgods, Hesteskøsm, gamle Jernbaneskiner m. v., hvorhos den fra Spanien og Portugal havde endel Fragt af Stykgods, Vin, Tunfisk, Sardinier m. v. Af de i det hele ankomne 101 Dampskibe forlod endel af Fiskeskibene Genua med Restladning til andre Steder i Italien, medens de øvrige — paa et Par ubetydelige Vin- og Marmorfragter nær — afgik herfra i Ballast. De til Distriktet i 1895 ankomne norske Dampskibes Gjennemsnitsdrægtighed udgjorde 886 Reg. Tons; i de foregaaende Aar var Gjennemsnitsdrægtigheden: i 1885 469 Reg. Tons, i 1886 512 R. T., i 1887 438 R. T., i 1888 633 R. T., i 1889 834 R. T., i 1890 683 R. T., i 1891 819 R. T., i 1892 692 R. T., i 1893 966 R. T. og i 1894 981 R. T.

Genua besøgte i 1895 i det hele af følgende Antal italienske og fremmede Fartøier:

Fra italienske Havne:

	Seilskibe.		Dampskibe.	
	Antal.	Tons.	Antal.	Tons.
Italiensk Flag . . .	2 169	150 979	812	408 873
Fremmede Flag . . .	5	1 066	51	65 352
tilsammen	2 174	152 045	863	474 225

Fra andre Lande:

	Seilskibe.		Dampskibe.	
	Antal.	Tons.	Antal.	Tons
Italiensk Flag . . .	420	132 306	681	849 216
Fremmede Flag . . .	114	34 793	1 810	2 323 100
tilsammen	534	167 099	2 491	3 172 316
I det hele ankomne	2 708	319 144	3 354	3 646 541

Dette Antal fordeler sig saaledes paa de forskjellige Nationers Flag:

Italienske 4 082, norske 111, svenske 5, danske 27, tyske 149, hollandske 90, belgiske 25, engelske 1 013, franske 102, spanske 53, østerrigske 243, montenegrinsk 1, bulgarsk 1, tyrkisk 1, græske 156, russisk 1, chilenske 2, tilsammen 6 062.

Det høieste Antal til Genua siden 1880 ankomne Skibe udviser 1889, efter hvilket Aar Antallet er gaaet nedad med omtrent 10 %, medens den samlede Tonnage er stegen med omtrent 22 %. Nedgangen i Antal falder paa Seilskibene, medens Dampskibenes Antal fra 1889 er gaaet op fra 2 996 til 3 354. Gjennemsniidsdrægtigheden er i de sidste Aar stegen saavel for de ankomne Seilskibe som for Dampskibene, idet den udgjorde:

for Seilskibe: i 1889 83 Reg. Tons, i 1895 118 Reg. Tons,
 „ Dampskibe i — 953 — i — 1 087 —

Italienske Skibe ankom i 1880 til Genua i et Antal af 4 271 med en Tonnage af 979 967 Reg. Tons og i 1895 i et Antal af 4 082 med en samlet Drægtighed af 1 541 374 Reg. Tons, hvoraf Dampskibe i 1880 Antal 901 af Drægtighed 605 334 Reg. Tons og i 1895 Antal 1 493 af Drægtighed 1 258 089 Reg. Tons, en Forøgelse, der giver et korrekt Billede af Genuas stedse stigende Betydning som Handels- og Trafikcentrum. Den største Tribut til denne betydelige Forøgelse er leveret af de store italienske Dampskibsselskaber „Navigazione Generale italiana“ (tidligere Florio & Rubattino), der underholder Fart paa Middelhavet, det sorte Hav, Indien, Østasien og Sydamerika samt „La Veloce“, der underholder regelmæssig Fart mellem Genua og Sydamerika.

Engelske Fartøier besøgte Havnen i 1880 i et Antal af 607 af Drægtighed 505 960 Reg. Tons og i 1895 i et Antal af 1 013 af 1 320 625 Reg. Tons, altsaa nu over 2 $\frac{1}{2}$ Gange saa stor Drægtighed som for 15 Aar tilbage.

Ogsaa den tyske Skibsfart paa Stedet har været i rask Tilvæxt, væsentlig siden Igangsættelsen af Norddeutscher Lloyds Fart paa Østasien og Australien, i hvilke Ruter Genua er fast Anlæbssted saavel paa Tur som Retur. I de sidste Aar har dette Selskab ogsaa underholdt en regelmæssig Rute mellem Genua og Newyork, alternerende med et andet tysk Dampskibsselskab „Hamburg-Paket-Dampfschiffsgesellschaft“. I samtlige disse Linier er anbragt Fartøier af betydelig Tonnage med fortrinligt Udstyr. Genua er tillige fast Anlæbssted for Sloman-Linien, der underholder regelmæssig Fart mellem Hamburg og forskjellige Middelhavshavne. Den betydelige Fremgang af den tyske Skibsfart her paa Stedet, hvortil der i 1880 alene ankom 57 tyske Seil- og Dampskibe, viser sig af følgende Ziffre:

1890	137	Fartøier af	202 636	Reg. Tons,
1891	103	—	181 090	—
1892	144	—	452 974	—
1893	175	—	338 821	—
1894	192	—	394 112	—
1895	149	—	369 456	—

I samme Tidsrum er den franske Skibsfart paa Genua stadigt gaaet tilbage. Stedet besøgte i 1873 af 673 franske Seil- og Dampskibe af 523 616 Reg. Tons Drægtighed og i 1895 alene af 102 Fartøier af 69 188 Reg. Tons.

Af østerrigske 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, 1894 253 af 203 314 Reg. Tons og i 1895 243 af 200 315 Reg. Tons.

Procentvis betragtet har dog intet Lands Skibsfart hersteds tiltaget i den Grad, som den græske, der fra 1891, da der ankom 19 Fartøier af 7 761 Reg. Tons, senere jevnt har hævet sig til forrige Aars Antal, nemlig 156 Fartøier af 136 654 Reg. Tons. Det er især den livlige Sortehavsfart, der har bragt den græske Skibsfart hersteds saa betydeligt op.

Forholdet mellem Seil og Damp, forsaavidt angaar Dampskibsfarten paa Genua, vil findes belyst ved de ovenfor indtagne Ziffre over den samlede Skibsfart paa Stedet i hvert af Aarene 1880—1895.

De Befragtninger, som vore Dampskibe i 1895 havde paa Genua, vare, som ovenfor anført, følgende :

Kulfragter fra England. Disse Fragter stode ogsaa i 1895 meget lavt. I den største Del af Aaret vare de mellem 5 og 6 sh. pr. Ton. Høieste Fragt var 6 sh. 6 d, laveste 4 sh.

For gamle Jernbaneskiner fra Sverige 8 sh. 6 d—10 sh. pr. Ton,
 fra Norge 9 sh.—9 sh. 6 d, fra Stralsund 12 sh. pr. Ton.
 „ Træløst fra Norge (Fr.hald) 22 frcs. pr. Standard.
 „ Hesteskosøm i Kasser fra Norge (Stykgods) 15 sh. pr. Ton.
 „ Korn fra Sortehavet 9½ frcs. indtil 14 frcs.
 „ Sukker i Sække fra Odessa 10 frcs.
 „ Bomuld fra Savannah ⅞ d pr. H.

Fiskefragterne fra Norge have, som tidligere, for det meste været bestemte i rund Sum og lade sig derfor vanskelig opgive i Rate pr. Vog eller Ton. I enkelte Tilfælde have de dog været stipulerede pr. Ton og have da udgjort 60 frcs. pr. Ton for Stokfisk og 30 frcs. pr. Ton for Klipfisk. For Tran har Fragten udgjort 5 frcs. pr. Tønde (i et enkelt Tilfælde 6 frcs.).

Maanedsbefragtninger. (Time-Charter). Medens Genua i tidligere Aar jevnlig besøgte af Dampskibe, der vare maanedsbefragtede for Kystfart paa Italien og paa andre Middelhavslande, er dette i de sidste 3 Aar omtrent

ophørt, idet der i 1893 og 1894 intet Dampskib i Maanedsfraagt paa Middelhavet ankom hertil og i 1895 alene ét (Drægtighed 324 Tons, Maanedsfraagt frcs. 5 625). Aarsagen til Tilbagegangen i denne Trade er dels at søge deri, at Omsætningen under Italiens langvarige finansielle Krise i det Hele er gaaet stærkt tilbage, og dels i den tiltagne Kystfart mellem Adriaterhavet og Rivieraen, hvori der er anbragt et stort Antal Skibe i regelmæssige Ruter med mange Anløbssteder og saa lave Fragter, at de Handlende finde det hensigtsmæssigere og billigere at betjene sig af disse Kommunikationsmidler end at befragte egne Dampskibe for sine Varer og overtage den dermed forbundne Risiko. Fra Steder udenfor Middelhavet ankom hertil i 1895 10 norske Dampere i Time-Charter med vekslede Fragter, alt efter Skibenes Størrelse.

Af Fragter for Seilfartøier kan nævnes:

For Pitchpine fra Pensacola	92 sh. 6 d—95 sh. pr. Std.
„ Porcelænjord fra Falmouth	10 sh. pr. Ton.
„ Teak-Træ fra Bangkok	70 sh. pr. Load.
„ Farvetræ fra Progresso (Yucatan)	30 sh. pr. 1 015 Kg.
„ — „ Laguna	52 frcs. pr. 1 015 Kg.
„ Talg fra Buenos Ayres	25—27 sh. pr. Ton.
„ Tjære fra Uleåborg	4½ frcs pr. Ton.
„ Beg fra Archangel	28 sh. pr. Ton.
„ Dividivi fra Maracaibo	39 sh. pr. Ton.
„ Coprah fra Macassar	46 sh. 3 d pr. Ton.
„ Planker fra Normaling	58 frcs. pr. Std. (⅓ mindre for Dækslast).

Med Undtagelse af en Fragt af Marmor og Granit til Algier samt et Par mindre Stykgodsfragter erholdt vore Fartøier i 1895 ingen Befragtning fra Genua. Stedet har sin store Betydning som Importsted, medens Udførselen er mindre betydelig. Fragterne herfra falde ogsaa temmelig uregelmæssig til de forskjellige Aarstider, og det vil derfor, selv for Seilskibe, være vanskeligt at blive liggende her i Paavente af, hvad der muligens kan byde sig.

Da der hyppig fremkommer Spørgsmaal angaaende de Dampskibslinier, der udgaa fra Genua eller have optaget Stedet i sine faste Ruter, vedlægges der nærværende Indberetning en Opgave over samtlige Linier med Tilføjelse af deres herværende Agenter. (Bilag No. 1).

Ligeledes vedlægges en Opgave over Havneafgifter (Bilag No. 2).

Over de hersteds etablerede Havneketümer for Losning og Lastning indeholdt Generalkonsulatets Aarsberetning for 1893 detaillerede Meddelelser, hvilke med senere tilkomne Tilføielser vedlægges nærværende Indberetning som Bilag (No. 3) tilligemed endel eksempelvis opstillede Beregninger over Fartøiernes almindeligste Udgifter ved Anløb af Genua (Bilag No. 4).

De i Bilag No. 3 omhandlede Straffebestemmelser for Overtrædelse af Toldreglementerne og for Contraband blive fra Myndighedernes Side altid anvendte med stor Strenghed, og det vilde derfor være ønskeligt, om der fra Rederiernes Side kunde virkes mest muligt til Udbredelse af nøiagtigt Kjendskab til disse Bestemmelser blandt Skibsførere og Mandskaber. Dette er saa meget nødvendiggere, som flere af disse Bestemmelser ere temmelig vilkaarlige og ramme

Handlinger, hvis Foretagelse eller Undladelse i sig selv ikke egentlig kan siges at være nogen Forgaelse, men alene er stemplet som saadan af fiskale og administrative Hensyn, hvorfor det er nødvendigt specielt at lære Bestemmelserne at kjende, idet deres Gjenstand paa Forhaand ikke vil staa i Sømandens Bevidsthed som noget Delikt. Mange ere de Tilfælde, hvori saavel Førere som Mandskaber for subjektivt uskyldige Handlinger ere blevne rammede af forholdsvis høje Bøder, hvor det alene ved største Anstrængelse fra Generalkonsulatets Side af og til kan lykkes at erholde en Nedsættelse.

I det hele frembyde Forholdene i de italienske Havne ikke faa Vanskeligheder for de nordiske Skibsførere, saavel paa Grund af de mange ukjendte Forholde og Bestemmelser, som paa Grund af Sproget, der i Almindelighed hindrer Skibsførerne i direkte Forhandling baade med Myndighederne og med Varemottagerne. I Italien vil derfor ikke alene Konsulaternes Raad og Veiledning være af stor Betydning, men det er i Almindelighed ogsaa af største Interesse at skaffe Fartøjerne en dygtig og paalidelig Skibsmægler, til hvem Førerne med fuld Tillid ville kunne henvende sig, og det kan ikke noksom anbefales at vise den største Forsigtighed ved Valget af saadan. Skibsmægleren vil i Almindelighed være den, til hvem Skibsføreren først henvender sig, og det viser sig desværre ikke sjelden, at Konsulens Befatning med Fartøjernes Anliggender ligeoverfor Myndigheder og Varemottagere først søges, naar et uheldigt Raad eller Undladelse af at foretage en eller anden Forsigtighedsregel allerede har bragt Skibsføreren i en eller anden Uleilighed, som det tidt kan volde Vanskelighed nok at faa afviklet.

Det frie Valg af Skibsmægler til Varetagelse af Fartøjets Interesse under Udlosningen er imidlertid i adskillige Tilfælde Rederiet og Skibets Førers afskaaren allerede ved Fragtslutningen, idet der i Certepartierne hyppig findes indtaget en Klausul om, at Føreren skal være forpligtet til paa Lossestedet at overdrage Skibets Klarering til en i Certepartiet nærmere opgiven Person. Hvis nu denne tillige var Vareafsenderens Repræsentant, vilde Forholdet ved første Betragtning være nogenlunde klart, da det kunde synes rimeligt, at Afsenderen gjorde Sit for i enhver Henseende mest muligt at varetage sine Interesser ved Ladningens Fremkomst, men det mærkelige ved dette høist eiendommelige Forhold er, at Skibets Klarering i Certepartierne i Almindelighed er overdraget Varemottageren eller en af ham nærmere angiven Person, — en Ordning, der tydelig viser, at Interesser, der ikke ligge ganske klart i Dagen, her er medvirkende.

I Certepartierne sees under de her beskrevne Omstændigheder stipuleret en ofte temmelig betydelig Mulkt, som Fartøjet vil have at betale for det Tilfælde, at Skibets Klarering overdrages en anden Mægler end den i Klausulen angivne Person. Foruden Forpligtelsen til at benytte en bestemt Skibsmægler er der i Certepartierne for Kulfragter ikke sjelden ogsaa fastsat en bestemt Taxt for Stivedorerne, hvilken ofte i ganske betydelig Grad overstiger de almindelige Priser paa Stedet.

Da Varemottageren i mange Tilfælde ikke selv befatter sig med Skibsmæglerforretninger, forekommer det hyppigt, at Skibets Klarering af ham overdrages en virkelig Skibsmægler mod Deling af Klareringskommissionen, og det sees endog, at vedkommende Indehaver af den omhandlede Certepartiklausul udbyder og sælger sin Ret til at expedere et Fartøj ganske, som om det dreiede sig om en almindelig Handelsvare.

At den omhandlede Certificatklausul er yderst generende og resikabel for Skibsførerne, er selvfølgelig, og det forekommer derfor ikke saa sjældent, at disse enten søge at komme bort fra det hele Forhold ved at betale den stipulerede Mulkt eller antage en anden Skibsmægler til personlig Assistance ved Siden af den i Certepartiet omforenede Rekommandatær. I begge Tilfælde ville Udgifterne paa denne Konto betydelig forøges.

Det hele Forhold viser, at Skibsklareringen ved disse Certepartiklausuler er flyttet over paa et fuldkommen fremmed Forretningsomraade. Istedetfor at et Skibs Klarering i Virkeligheden skulde være et Anliggende, der kun burde vedkomme Rederi og Fører, og istedetfor at der ved Valg af Repræsentant for Fartøjet alene burde have været Øie at finde den Person, der paa den bedst mulige Maade skulde kunne varetage Skibets Tarv, er det hele paa en saa kompliceret Maade her blandet sammen dels med Befragtningsspørgsmaalet, dels med Betingelserne for Kjøbet af den indehavende Ladning, at det ofte er ganske vanskeligt at finde Traaden i dette indviklede Net af forskellige Interesser.

Det omhandlede Forbehold er i Formen stillet af Befragteren, men da det er vanskeligt at eftervise, hvad Interesse denne skulde have af at binde Skibets Expedition paa Lossestedet til Varemodtageren, synes deraf at fremgaa, at det i Almindelighed vil være denne sidste, der har stillet Betingelsen ved Kjøbets Afslutning, og Skibsklareringen, der i sig selv alene er et Skibsfartsanliggende, er saaledes delvis flyttet over fra Befragtnings- til Varemarkedets Omraade.

De Fragter, der hyppigt ere paabundne denne Klausul, er Kul- og Trælastfragter (dog i Almindelighed ikke Trælast fra Amerika). For trælastfragtede Fartøier har Forholdet tidt ledet til ikke ubetydelige Vanskeligheder. Skibsføreren vil ofte med al Agtpaagivenhed have vanskeligt for at gaa fri for alle de Observationer, der ved Udlosningen fremkommer for nøiagtigt Maal og for Følger af paastaaede Mangler ved Lastens Stuvning, og dobbelt vanskeligt bliver det ham, naar hans Repræsentant skal være enten Varemodtageren selv eller en af denne betalt Skibsmægler.

At det imidlertid ikke er let at komme bort fra dette Forhold, er indlysende, da en stor Del af de paa Fragtmarkedet udbudte Fragter ere paaheftede en saadan Klausul, og Fragten i Almindelighed stipuleres adskilligt lavere, hvis Rederiet vil være fri derfor.

Skibsrederne ville vistnok i Almindelighed være i Besiddelse af saavidt detaillerede Opgaver over de økonomiske Byrder, som Klausulen medfører, at en Kalkul, ialfald tilnærmelsesvis, paa Forhaand kan opgjøres over den Reduktion i Fragten, som deraf i Virkeligheden bliver en Følge, og den økonomiske Side af Sagen vil saaledes staa nogenlunde klar allerede ved Befragtingens Afslutning. Men den Støtte, som en Skibsfører skulde have af sin Repræsentant, og som han i et Land med fuldt fremmede Forholde saa høilig tiltrænger, vil under de her beskrevne Forholde dog altid bortfalde, og mange ere visselig de Tilfælde, hvori det vilde vist sig fordelagtigere at have taget en noget mindre Fragt og ved Siden deraf havt Frihed i Valget af Rekommandatær under Ladningen. Selv om der ikke er nogensomhelst Grund til at befrygte Uærlighed eller ligefrem Forsømmelighed fra de gennem Certeparti-Klausul antagne Agents Side, vil det dog ofte være ganske betænkeligt at overlade dem et Fartøis Klarering, da de i mange Tilfælde er Kjøbmænd

eller Vare-Agenter, der lidet eller intet Kjendskab have til Skibsklarering og de i Forbindelse dermed staaende Forholde.

Vore Skibsrederier er vistnok fuldt opmærksomme paa Ulemperne ved disse Forholde, og der har fra deres Side været gjort gjentagne Forsøg paa at modarbejde den tiltagende Anvendelse af den omhandlede Klausul i Certepartierne, men Fragtmarkedets trykkede Stilling og den stærke Konkurrence har hidtil stillet afgjørende Hindringer mod Certepartiernes Frigjørelse derfor. Det er dog at haabe, at den Associationsaand, som fra de skandinaviske Skibsrederes Side for Tiden gjør sig gjældende, og den Kraft, hvormed de fælles Interesser varetages af nordisk Skibsrederforening, vil kunne bidrage til at begrænse eller med Tiden at hæve de her paaegede Ulemper.

Da Certepartierne for Pitchpine-Befragtninger fra Pensacola hidtil dels have indeholdt forskellige for Fartøjerne uheldige Bestemmelser, og dels have været affattede i en saa lidet præcis Form, at de ofte have givet Anledning til forskjellig Fortolkning med deraf følgende Tvistigheder mellem de kontraherende Parter, enedes de skandinaviske Skibsredere med de vundne Erfaringer for Øie i forrige Aar om Brugen af en ensartet Formel for disse Certepartier. Da ogsaa de italienske Skibsredere, specielt ved Rivieraen, ere adskilligt interesserede i denne Trade, anmodede nordisk Skibsrederforening Genuas Generalkonsulat om at gjøre Sagen bekjendt ogsaa hersteds for om muligt at virke til de italienske Skibsrederes Tilslutning ved Antagelse af den nye Centepartiformel. Generalkonsulatet har ogsaa foranlediget Spørgsmaalet behandlet i den henværende merkantile Presse, men da her ikke eksisterer noget dertil egnet maritimt Organ for deslige fælles Interesser, har Generalkonsulatet troet det nyttigt ogsaa at rette en Henvendelse til Genuas Handelskammer, der for Tiden har Sagen under Behandling*).

II.

Handelsbevægelsen til og fra Genua har i 1895, sammenlignet med de foregaaende Aar stillet sig saaledes:

Efter Vægt:		1885.	1886.	1887.	1888.
		Tons.	Tons.	Tons.	Tons.
Indførsel	.	1 817 502	1 850 682	2 074 601	2 003 342
Udførsel	. .	112 561	141 180	115 061	61 858
		1889.	1890.	1891.	1892.
		Tons.	Tons.	Tons.	Tons.
Indførsel	.	2 209 107	2 365 173	2 150 480	2 330 359
Udførsel	. .	79 794	115 171	115 372	448 589
		1893.	1894.	1895.	
		Tons.	Tons.	Tons.	
Indførsel	. . .	2 303 466	2 022 375	2 929 215	
Udførsel	. . .	121 236	134 095	324 326	

*) Efterat nærværende Aarsberetning var nedskreven, er der indløbet Underretning fra Genuas Handelskammer om, at dette fuldstændig slutter sig til de skandinaviske Skibsredere og vil anbefale de italienske Skibsredere Vedtagelsen af den nye Certepartiformular.

Efter Værdi.	1885. Lire.	1886. Lire.	1887. Lire.	1888. Lire.
Indførsel . . .	391 645 875	340 760 525	376 415 690	303 287 040
Udførsel . . .	82 929 125	98 198 183	79 572 755	67 932 752
	1889. Lire.	1890. Lire.	1891. Lire.	1892. Lire.
Indførsel . . .	384 372 789	400 282 548	387 560 711	367 672 657
Udførsel . . .	87 242 091	90 660 869	89 760 440	102 727 667
	1893. Lire.	1894. Lire.	1895. Lire.	
Indførsel . . .	382 870 845	362 673 170	420 667 000.	
Udførsel . . .	114 774 118	139 401 807	195 073 400.	

I 1894, det sidste Aar hvorfor Handelsstatistik for hele Italien foreligger, indførtes der til det hele Land Varer til en samlet Værdi af 1 260 559 231 Lire. Udførselen gik i samme Aar op til en Værdi af 1 115 798 160 Lire. Det vil af disse sidste Ziffre, sammenholdte med de ovenstaaende for Genua, sees, hvilken fremragende Plads denne Stad indtager som Handelsplads i Forhold til det øvrige Italien.

Som i de foregaaende Aar har Indførselen fra Norge og Sverige væsentlig været de tre Hovedartikler: Jern, Træ og Fisk. Udenfor denne Ramme ville de forenede Riger af flere Grunde have vanskeligt for at udvide sin Handel hersteds, idet Indførselen af Industriprodukter væsentlig vil være forbeholdt de større Lande, hvem en mægtig Industri tillader at kaste Masser af billige og tildels ringe Fabrikater ind paa det italienske Marked. Italien er de billige Varers Land. Told og Accése er saa stor, at den indførte Artikel i sig selv maa koste et Minimum for at vinde Afsætning. Begrændset til faa Vareslag, som den norske og svenske Indførsel i Italien altid vil blive, er dog den skandinaviske Import siden Begyndelsen af 70-Aarene gaaet ganske betydelig fremad. Der indførtes saaledes Varer fra Skandinavien:

I 1871 til en Værdi af 4 275 000 Lire, i 1880 5 711 000 Lire, i 1890 9 454 000 Lire, i 1894 10 545 000 Lire.

I disse Ziffre er imidlertid ogsaa Indførselen fra Danmark indbefattet. Hvor stor Del dette sidste Lands Import har udgjort af det hele Tal, har af de til Generalkonsulatets Raadighed staaende statistiske Opgaver alene kunnet erfares for 1894, i hvilket Aar Indførselen

fra Norge og fra Sverige gik op til en Værdi af Lire 9 600 000 og
„ Danmark „ - - - - „ 945 000.

Udførselen fra Italien til Norge og til Sverige dreiede sig i 1894 om Varer til et samlet Værdibeløb af Lire 2 453 000.

Den største Interesse for de forenede Rigers Forretningsrørelse vil for Italiens Vedkommende visselig altid komme til at ligge paa Skibsfartens Omraade. De ovenstaaende Ziffre for Skibsfarten paa Genua, Italiens vigtigste Indførsels-havn, ville i saa Henseende give et korrekt Billede af Landets stigende Betydning for vor Søfart. Alene Kulimporten fra England kan paa Grund af Italiens

tiltagende Industri og stærkt-udviklede Kommunikationsvæsen forudsees stadigt at ville beskæftige et betydeligt Antal af vore Godsdampere. Kulimporten til hele Italien udgjorde: I 1871 791 389 Tons, i 1880 1 737 746 T., i 1890 4 354 847 T., i 1896 4 696 258, og der er formentlig ingen Grund til at antage, at denne for vor Skibsfart saa vigtige Import skal gaa tilbage.

Jern og Staal. Nøiagtigt at angive vor Import af Jern og Staal er, som oplyst i tidligere Aarsberetninger, umuligt, da disse Varer aldrig indføres i direkte Fartøier, men altid i mindre Partier over Hull og Hamburg, hvorved de i en Flerhed af Tilfælde komme til at figurere i Toldvæsenets statistiske Opgaver som engelsk og tysk Vare. Toldvæsenet opgiver Indførselen af svensk Jern i forrige Aar at have været 762 404 Kilogram, hvoraf 400 374 Kilogr. Stangjern og 362 030 Kilogr. Støbejern. Efter al Sandsynlighed er dog disse Ziffre betydeligt for lave. Antagelig har Importen været omkring 1 200 000 Kilogram eller endog noget derover.

Indførselen af svensk Jern og Staal er i de foregaaende Aar anslaaet til:

1887: 1 425 000 Kilogr., 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, 1895: 1 200 000 Kilogr.

Grundpriserne for de forskjellige Sorter Jern have, sammenlignet med de foregaaende Aar, været noterede saaledes (i Lire italiane — Papir):

Massiaux. Svensk Lire 15, engelsk Lire 15, tysk Lire 16.

Billets. Svensk Lire 18, engelsk Lire 16, tysk Lire 17.

Barres. Svensk Lire 20, engelsk Lire 18, tysk Lire 19.

Alt pr. 100 Kilogram cif. Genua.

Jernindførselen fra andre Lande til Genua i 1895 har været:

	Stangjern.	Støbejern.
fra Belgien . . .	1 072 057 Kilogr.	3 251 510 Kilogr.
„ Tyskland . . .	1 494 548 —	— —
„ England . . .	2 811 245 —	12 295 292 —
„ Spanien . . .	—	11 273 647 —

Indførselen af fremmed Jern til Italien har allerede nogen Tid været van-skeliggjort paa Grund af den kraftige Maade, hvorpaa den indenlandske Jern-Industri støttes fra det Offentliges Side baade gennem Beskyttelsestold og andre Begunstigelser. Til Jernbanerne og ved Marinens Værksteder anvendes saagodtsom udelukkende indenlandsk Materiale, og til den indenlandske private Dampskibsbygning bruges ogsaa fortrinsvis indenlandsk Jern, idet der ved Til-deling af offentlig Understøttelse til Dampskibsfarten nøie paasees, at der til vedkommende her i Landet byggede Fartøier ikke uden yderste Nødvendighed har været anvendt andet end italiensk Materiale, en Regel, der endog fremtidig kan ventes betydelig skjærpet. I hvilken Grad disse Begunstigelser af den italienske Industri ville være af hæmmende Indflydelse for den svenske Indførsel hersteds, er ikke let at udtale sig om. Saavidt forstaaes, er det svenske Jern paa Grund af sine fremragende Egenskaber nødvendigt for visse Slags Arbejder, og det skulde saaledes forsaavidt antages at kunne hævde sin Plads trods det raadende Beskyttelsessystem for den italienske Jernindustri,

men at dette skulde forblive ganske uden Følger for den svenske Vares Stilling paa Markedet, er dog neppe at vente. Det er Generalkonsulatet meddelt, at det svenske Jern for en væsentlig Del her i Italien benyttes i den mindre Haandværksdrift (i Smidjerne), og da den italienske Haandværker er meget konservativ i Valget af sit Arbeidsmateriale, er det at forudsætte, at det fremdeles paa Grund af sin større Bøielighed vil blive foretrukket til Bearbejdelse i Smidjerne. Paa Sardinien og i Piemont skal det svenske Jern især være stærkt søgt for Bearbejdelse i Smidjerne.

Af forarbejdede Jernvarer (seconda fabbricazione) var Indførselen i Genua i 1895:

Fra Sverige 40 396 Kilogr., Belgien 7 688, Frankrige 193 344, Tyskland 36 111, England 385 402, tilsammen 662 941 Kilogr.

Af brugte Jernbaneskinner og andet gammelt Jern som Raamateriale for Jernstøberierne indførtes der til Genua:

	1891. Kg.	1892. Kg.	1893. Kg.	1894. Kg.	1895. Kg.
Fra Norge . . .	—	—	2 012 000	2 315 000	1 908 000
„ Sverige . . .	6 400 000	6 629 000	8 700 000	1 889 475	5 546 375

Indførselen til Genua af gamle Jernbaneskinner og andet brugt Jern til Omstøbning var i 1895 i det hele 41 748 462 Kg., saaledes fordelt mellem de forskellige Udførselslande:

Norge 1 908 000 Kilogr., Sverige 5 546 375, England 25 463 705, Tyskland 8 560 930, Frankrige 269 452, tilsammen 41 748 462 Kilogr.

Priserne paa gamle Jernbaneskinner have været noterede saaledes:

Jernskinner: Double headed 60—65 sh., Bull headed 59—64 sh., Bridge 58—64 sh., Barlow 58—61 sh. pr. Ton cif Genua. Staalskinner: Double headed 55 sh., Bull headed 53 sh.*) pr. Ton cif Genua. For at indgaa og toldbehandles som Raamateriale — 1 Lira pr. 100 Kilogr. — Toldtariffens No. 200 (XII Kategorie) maa de brugte Skinner være opskaarne i Stykker, saa at de derved ere gjorte ubrugelige til Jernbaneskinner og saaledes tydelig vise sig at skulle tjene til Raamateriale for Støbning. Denne Forføjning er dog ikke nødvendig, naar Skinnerne ere bestemte til Jernstøberier, der arbeide under Toldvæsenets Opsigt.

Handelshuse i Genua, der arbeide i Jernbranchen: 1. Pietro Micheli figlio, Adr. Via Sottoripa 1 (Agentur), 2. Hannesen & Neuhaus, Via Pontereale 2 (do.), 3. Calame & Cortese, Piazza Demarini No. 1 (do.), 4. C. Rashe, Via Assarotti 54.

Hesteskosøm. Indførselen heraf var, sammenlignet med de foregaaende Aar:

	1886. Kg.	1887. Kg.	1888. Kg.	1889. Kg.	1890. Kg.
Norsk Vare	40 000	56 000	32 000	50 000	50 500
Svensk —	(Opgave mangler)		40 000	60 000	130 000

*) Fra en anden Kilde opgives Staalskinner Bull headed 60 sh.

	1891.	1892.	1893.	1894.	1895.
	Kg.	Kg.	Kg.	Kg.	Kg.
Norsk Vare	35 000	11 000	4 000	9 000	7 500
Svensk —	176 000	290 000	250 000	207 105	285 395

Priserne paa skandinavisk Hestekosøm variere, alt efter Numrenes Størrelse, fra 54—107 Lire pr. 100 Kilogram, Varen ufortoldet. Konkurrencen, som den skandinaviske Vare har at bestaa med tysk, schweizisk og østerrigsk Hestekosøm, er fremdeles meget skarp. Dertil kommer endnu det italienske Fabrikat fra Hestekosømfabrikkerne i Pinerolo og Valle d'Aosta, der ere anlagte for nogle Aar tilbage, og som tildels have været drevne under hertil ankomne skandinaviske Arbeidsformænds Ledelse. De italienske Søm kunne paa Grund af Beskyttelsestolden og paa Grund af, at de ikke have den lange Transport at betale, sælges henved 20 Lire billigere pr. Kvintal (100 Kg.) for enkelte Numres Vedkommende, og naar det skandinaviske Fabrikat ikke destomindre fremdeles kan indføres og vinde Afsætning, vidner dette særdeles heldigt om dets fremragende Kvalitet.

Foruden af den høie Indførselstold paa selve Varen, er denne Artikel i det sidste Aar ogsaa bleven rammet af en anden Bestemmelse, vedkommende Emballagen. Tidligere betaltes den for Hestekosøm bestemte Told, Lire 17.25 pr. 100 Kilogr., efter vedkommende Partis Bruttovægt, medens efter Art. 13 i Dekret af 10de Septbr. 1895 (traadt i Kraft 7de Oktober 1895) den indre Emballage, forsaavidt den tilhører en Kategori, der er belagt med høiere Told end selve Varen, nu fortoldes efter sit særskilte No. i Tarifen. Da nu Emballagen for Hestekosøm er Æsker af Karton, der ere underkastede en Toldsats af 80 Lire pr. 100 Kilogr., vil det sees, at den nye Bestemmelse ikke har været uden generende Virkning for den heromhandlede Artikel.

Træløst. Her til Distriktet indførtes der i 1895 fra Sverige 1 366 Standard og fra Norge 125 Standard. Indførselen i de sidste Aar i Genua var i det Hele (Kvantiteten opgivet i Cubik Meter)

	1888	1889	1890	1891	1892	1893	1894	1895
	Cub.M.	Cub.M.	Cub.M.	Cub.M.	Cub.M.	Cub.M.	Cub.M.	Cub.M.
Svensk	9 000	9 300	4 900	5 579	2 214	5 662	3 700	6 393
Norsk	—	—	—	—	—	—	632	585
Østerrigsk	6 000	5 200	4 850	7 460	10 348	18 641	11 030	1 273
Nordamerikansk	14 600	22 000	45 600	22 969	27 940	38 897	32 500	61 266
	29 600	35 500	55 350	36 008	40 502	63 200	47 862	69 517

Det skandinaviske Træ har været betalt: for „rosso“ 3×9 frcs. 235, $1\frac{1}{2} \times 9$ frcs. 245, „tombant“ 3×8 frcs. 210, „bianco“ 3×8 frcs. 200 pr. Standard cif. Genua. Fra Magasinerne sælges skandinavisk Træ i Dimension 3×9 i Almindelighed for omkring L. 1.15—1.20 pr. løbende Meter, Dimension 3×8 for omkring L. 1.02—1.07 pr. løbende Meter.

De i tidligere Aarsberetninger tidt omskrevne Forhandlinger angaaende Indførsel til Rivieraen af Trævillaer fra Norge og Sverige har endnu ikke ført til noget Resultat. Med Hensyn til denne Sag tillader Generalkonsulatet sig til Undgaaelse af Gjentakelser at henvise til sine i Aarsberetningerne af 1889 og 1893 afgivne Udtalelser. Da imidlertid Forespørgsler fra norsk og svensk Side endnu af og til modtages, vil det formentlig være af Interesse for vedkommende

Fabrikanter at erfare Resultatet af de med det herværende Tolddirektoriat førte Forhandlinger angaaende den eventuelle Told for Materialierne til saadanne Huse, angaaende hvilket Spørgsmaal der herskede Tvivl. Den underhaanden modtagne Udtalelse gaar ud paa, at Materialierne til Vægge og Afdelinger i Trævillaerne ville indgaa toldfrit (Toldtariffens § 163 a); ligesaa Tagtækningsmaterialet, saafremt dette er af Træ (Spon). Derimod ville de udskaarne Forsiringer belastes med en Told af 13 Lire pr. Quintal (100 Kg.), dersom de er afpudsede eller malede („puliti o depinti“), men alene med 6 Lire pr. Quintal, hvis de kun er raat tilsagede eller tilskaarne (Toldtariffens § 170 a og b). For at ingaa toldfrit maa Væg- og Tagmaterialierne forsendes som egen Expedition, ikke i Forbindelse med de toldbare Forsiringer.

Trælastimportører: 1) Fratelli Feltrinelli i Sampierdarena nær ved Genua (paa Vestsiden), 2) Andrea Sanguinetti, via Rivale 18, Genua, 3) Zanotti og Forni, Via Luocoli 20, Genua, 4) Antonio Barabino & Figlio i Bolzaneto (nær Genua), 5) Vincenzo Borzone, Genua. Agenter i Trævarer: Oscar Goetzlof, Piazza Pelliceria 5, G. O. Torre & Co., via dei Greci 2, Genua.

Træmasse. Den samlede Indførsel af Træmasse i Italien fra Østerrige, Tydskland, Schweiz, Norge og Sverige har siden 1886 aarlig udgjort:

	1886	1887	1888	1889	1890	1891
	Tons.	Tons.	Tons.	Tons.	Tons.	Tons.
Mekanisk . .	7 097	5 311	4 417	4 715	8 922	7 028
Chemisk . .	1 794	3 282	3 989	6 478	4 040	5 070

	1892	1893	1894	1895
	Tons.	Tons.	Tons.	Tons.
Mekanisk . .	4 752	3 860	3 476	3 195
Chemisk . .	7 449	8 094	9 349	10 780

Heraf skal der være kommet fra Norge og fra Sverige: i 1891 1 500 Tons, 1892 581 Tons, 1893 165 T. og 1894 280 Tons. Hvor stor Indførselen fra Norge og Sverige har været i 1895 har endnu ikke kunnet erholdes oplyst. Efter statistiske Meddelelser fra Genuas Toldkammer skulde der herover i 1895 være indført 116 Tons norsk og svensk Vare, men da der for denne Vare gjælder det samme som for Jern og Staal, nemlig at den største Del fra de forenede Riger ankommer i engelske og tydske Dampskibe over Hull og Hamburg, og Varen saaledes hyppig kommer til at figurere i Statistiken som indført fra England og Tydskland, er det sandsynligt, at Indførselen af norsk og svensk Træmasse over Genua har været betydelig større end af Toldstatistiken angivet.

At opgive de almindelige Priser paa denne Artikel er vanskeligt paa Grund af den ujevne Klassifikation. Da den største Afsetning og det betydeligste Forbrug deraf foregaar i Milano og Omegn, har Generalkonsulatet ogsaa iaar henvendt sig til det derværende Handelsmusæums Direktion der meddeler, at der i de sidste Aar har været noteret pr. 100 Kg.:

	1893.		1894.		1895.
Cellulose, 1ste Kvalitet	35—59 Lire		44—48 Lire		38—50 Lire
— 2den —	28—35 —		27—33 —		24—34 —
Mekanisk Træmasse	15—24 —		14—20 —		12—18 —

Cif. Genua eller italiensk Grændsestation. Musæet bemærker, at Priserne ikke kunde angives med større Nøjagtighed paa Grund af Varens overordentlig forskjelligartede Kvalitet. En Prisangivelse, der svæver mellem saa langt fra hinanden værende Ydergrændser har dog selvfølgelig lidet Værd.

Fiskevarer. Den samlede Import af norske tørrede Fiskevarer til Genua har ifølge Opgaver fra herværende Tolldirektion i 1895 udgjort 4 322 087 Kilogram. Heraf skulde der have været 3 492 087 Kg. Stokfisk og 830 000 Kg. Klipfisk. 2 421 193 Kg. ankom hertil i norske Fartøier.

Til Sammenligning med de foregaaende Aar hidsættes følgende Ziffre:

	Stokfisk.	Klipfisk.	Tilsammen.
1886	2 482 520 Kg.	1 323 555 Kg.	3 806 075 Kg.
1887	2 128 484 -	1 175 600 -	3 304 084 -
1888	3 152 970 -	2 140 625 -	5 293 595 -
1889	3 039 198 -	1 709 410 -	4 748 608 -
1890	2 753 352 -	1 890 447 -	4 643 799 -
1891	1 386 608 -	1 152 731 -	2 539 339 -
1892	2 349 090 -	1 185 413 -	3 534 503 -
1893	2 816 976 -	792 815 -	3 609 791 -
1894	2 595 785 -	1 186 615 -	3 782 400 -
1895	3 492 087 -	830 000 -	4 322 087 -

Den samlede Indførsel af tørrede Fiskevarer til Genua udgjorde i 1894 8 387 217 Kg. og i 1895 10 360 818 Kg. Sidstnævnte Tal fordeler sig paa følgende Lande saaledes:

fra Norge	4 322 087 Kg.
- Danmark	1 511 187 -
- Frankrige	176 941 -
- Britiske Besiddelser i Nord-Amerika	3 084 723 -
- Nordamerika U. S.	1 094 658 -
- Spanien	117 301 -
- Andre Lande	53 921 -
	10 360 818 Kg.

Engrospriserne fra Genuas Magasiner for vore Fiskevarer efter de forskjellige Sorteringer, sammenlignet med Priserne for Fisk fra andre Lande, stillede sig i Løbet af 1895 saaledes: (pr. 100 Kg., Varen ufortoldet)

		Norsk				
		Vestre.	Finmarksfisk.	Klipfisk.	Labrador.	Islandsfisk.
Januar 1895	Lire	83.50	72.50	—	52.50	47.00
Februar —	-	83.50	73.50	—	53.00	49.00
Marts —	-	83.50	73.50	—	53.00	49.00

			Norsk			
			Vestre.	Finmarksfisk.	Klipfisk.	Islandsfisk.
April	1895	—	85.00	78.00	—	56.00
Mai	—	—	83.00	75.00	—	—
Juni	—	—	78.00	70—75	59.00	58.00
Juli	—	gammel	78.50	—	55.50—60.00	54.00
		ny	85—87	—	—	—
August	—	gammel	75.00	—	54.00	54.00
		ny	78.00	—	—	—
September	—	—	78.00	—	—	53.00
Oktober	—	—	83.00	—	—	53.50
November	—	—	83.00	—	—	51.50
December	—	—	82.50	85.00	—	45.50

Betalingen for Salg fra Magasinerne er selvfølgelig forudsat i italienske Papirpenge, angaaende hvis Kurs henvises til Afsnittet om Pengevæsen.

Som omtalt i tidligere Aars Indberetninger, har den lettere Kommunikation mellem Norge og Italien havt tilfølge, at der i altid større Udstrækning sendes Fisk hertil i mindre Partier, dels med den norsk-spanske Linie, der én Gang om Maaneden udstrækker sine Reiser til Italien, og dels med engelske og tyske Dampskibe via Hull og Hamburg. Dette gjør det selvfølgelig muligt for et stedse tiltagende Antal Kjøbmænd at optræde som selvstændige Importører, medens tidligere Indførselen i Italien var koncentreret paa temmelig faa Hænder. De tidligere til Italiens Importssteder ankomne Partier lagredes dengang i de større Importørers Magasiner for derfra at distribueres til Detailhandlerne. En stor Del af disse sidste finder det nu fordelagtigere at sætte sig i direkte Forbindelse med de norske Exportører, og man ser nu ofte ganske smaa Partier, lige ned til 10 Baller, ja stundom endog mindre, ankomme til Smaa-Importører over Hull og Hamburg. Den stigende Tendents til Detail-Indførsel har selvfølgelig havt en betydelig Indflydelse paa denne Handel, idet der paa begge Sider er kommet til at deltage flere og flere Huse deri. De større Exportører i Norge, der har sine tilvante Forbindelser, reflektere i Almindelighed ikke paa de mindre Bestillinger, og disse blive saaledes for den væsentligste Del effektuerede af norske Huse, som tidligere ikke var direkte interesserede i Fiske-Indførselen hersteds. Da saa mange flere Huse paa begge Sider i de sidste Aar er blevne delagtige i denne Handel, der ikke altid er saa ganske let, har det ikke kunnet undgaaes, at der ofte er opstaaet adskillige Differentser mellem Sælger og Kjøber, men noget større og betydeligere Tab herved vides dog ikke at være forekommet for norske Exportører. Det turde dog være at tilraade at vise nogen Forsigtighed ved Indledelsen af nye Forbindelser i denne Branche, specielt da ofte ganske unge Folk paa de italienske Indførselspladse uden større Kapital og uden tilstrækkeligt Kjendskab til hele denne Handelsbranche gjøre Forsøg ved direkte Bestillinger. Forinden saadanne modtages, vil det være forsigtigst at indhente Oplysninger gennem vedkommende Konsul paa Stedet.

Den hele Fiske-Indførsel til Italien fra Norge har ifølge officielle Opgaver udgjort: i 1888 14 324 700 Kg.; i 1889 13 695 400 Kg.; 1890 13 660 700 Kg.; 1891 11 887 000 Kg.; 1892 13 134 600 Kg.; 1893 14 427 300 Kg.; 1894 14 313 800 Kg.; 1895 13 171 300 Kg.; altsaa aarlig-aars omkring 13 à 14 Millioner Kilogram.

Fra samtlige fremmede Lande indførtes der af tørrede Fiskevarer til Italien

i 1871: 38 232 900 Kg., 1880 42 902 500, 1890 45 318 800, 1894 49 635 200 Kg.

En mærkelig Omstændighed ved det italienske Fiskemarked er den spredte Konsumtion af de forskellige Fiskesorter. Der gives Landsdele, hvor kun en enkelt tilvant Fiskesort er afsættelig, og at indføre anden Fisk end den, som Befolkningen paa det enkelte Sted gennem Tiderne har vænnet sig til, har gjennemgaaende vist sig yderst vanskeligt og ofte ligefrem umuligt. Den norske Stokfisk finder Afsætning i den største Del af Norditalien, i Venedig, Ancona, Toscana, Neapel, Calabrien, Messina og Bari, medens den norske Klipfisk, der er uafsættelig i Venedig og i Genua med Omegn (hvor Befolkningen foretrækker Islandsfisk, Labradorfisk og Lavé [fransk]), finder sin betydeligste Afsætning i Rom og Omegn, i Livorno, Ancona, Neapel og Bari.

Indførselen af norsk Røgesild til Genua har i forrige Aar været temmelig ubetydelig, idet der ikke kan sees at være ankommet mere end omkring 400 Tønder (eller Kasser). I 1894 indførtes 400 Tdr. og i 1895 540 Tdr. Indførselen af Røgesild er hersteds forbunden med ikke ringe Risiko, da den under indtrædende Varme er let udsat for Bedærvelse. Da saadanne Tilfælde flere Gange er indtrufne, er dette formentlig den væsentligste Aarsag til den ringe Indførsel. Den engelske Røgesild findes stadigt paa Markedet hersteds og vinder ikke ringe Afsætning, uagtet den i Kvalitet staar langt under den norske. En væsentlig Aarsag til den engelske Vares lettere Afsætning er selvfølgelig dens lavere Pris, idet den baade i og for sig er billigere efter Vægt, og derhos er mindre af Volum, saa at den stykkevis i Detail koster meget mindre. Den engelske Sild skal, efter hvad der er oplyst, væsentlig konsumeres af Arbejderbefolkningen, medens de Partier af norsk Røgesild, der i Aarenes Løb er indført her, for den største Del skal være bleven forhandlet i Detail gennem den finere Viktualiehandel. Det tør haabes, at de sidste Aars ubetydelige Indførsel af denne Vare ikke er et Tegn paa, at Forretningen fra norsk Side er opgiven, og for saa Tilfælde undlader ikke Generalkonsulatet at henlede Opmærksomheden paa Vigtigheden af at vælge den rette Aarstid for Indførselen af Røgesild. Efter hvad der er udtalt fra Sagkyndige, bør Røgesilden altid sendes hertil senhøstes mod Vintertiden. Større Partier, der muligens kunne blive henliggende nogen Tid paa Lager, før de blive afsatte, bør ikke komme hertil senere end i Midten af November. De i tidligere Aar hertil ankomne Partier var i Almindelighed afsendte uden synderligt Hensyn til Aarstiden, og deri er antagelig at søge Aarsagen til de hyppigt forekomne Tilfælde, hvor Varen er bleven bedærvet og har medført store Tab for de Handlende.

Torskelevertran. Indførselen af norsk Torskelevertran var i de sidste Aar: 1888 816 Tdr., 1889 815 Tdr., 1890 2 113 Tdr., 1891 1 200 Tdr., 1892 1 307 Tdr., 1893 1 927 Tdr., 1894 2 503 Tdr., 1895 1 851 Tdr.

Priserne er paa Grund af stærk Efterspørgsel stegne ganske betydelig. De opgives fra paalideligt Hold i 1895 at have været:

- a. for extra fin, hvid i Blikbeholdere med Trækasse Lire 210,
- b. for lys i Træfustage - 180,
- c. brun i Træfustage - 90,

franco bordo Genua, 3 % Svinding, 3 Mdrs. Accept *).

Hvaltran. Heraf indføres der fremdeles endel Partier fra Norge, men da Varen for den væsentligste Del kommer med engelske og tyske Dampskibe over Hull og Hamburg, er det vanskeligt at angive Importens Størrelse. Indførselen synes i 1895 at have været omtrent den samme som i 1894, nemlig omkring 500 Tønder. Den største Import af Hvaltran er fra Japan over England. Af denne Vare siges der i 1895 at skulle være ankommet til Genua over 4 000 Tønder. Hvaltran anvendes i Italien væsentlig i Garverierne samt til Jutefabrikation. I Landdistrikterne bruges ogsaa Hvaltran for endel som Lampeolie, fornemmelig i Minerne og ved Tunnelarbejder. Nogen Pris-Notering for denne Vare findes ikke. Ved Forespørgsel hos Forhandlerne er følgende Priser blevne opgivne: for brun 33 frcs., rød 35 frcs., gul 40 frcs., lysegul 45 frcs., hvid 50 frcs. (i Guld), cif. Genua, alt pr. 100 Kg. En Tønde skal indeholde 170 Kg. netto.

Af mindre Indførselsartikler kan nævnes:

Ansjos, Delikatessesild og finere Fiskekonserver. Ifølge Toldstatikken skulde heraf i 1895 fra Norge og Sverige være indført til Genua 1 483 Kg.

Af svensk Smør sees i 1895 at være indført 588 Kg. Dette kan dog neppe antages at have været til Forbrug her paa Pladsen, hvor Konsumtionen af Smør i det hele taget er temmelig ringe, idet der i Husholdningerne i stor Udstrækning anvendes Olivenolie, hvor der i Norden bruges Smør. Tilgangen af Smør er her ogsaa temmelig let fra de store Meierier i Omegnen af Milano, og da det derfra kommende Produkt er usaltet og saaledes her foretrækkes fremfor det temmelig stærkt saltede Exportsmør fra Norden, er det neppe rimeligt, at det fra Sverige ankomne Parti har været bestemt for Genua. Antagelig maa det enten være solgt til Skibsforraad eller har været bestemt til videre Export til Sydamerika, hvortil der i det hele over Genua, gaar adskilligt af denne Artikel.

Af kondenseret Melk i Blikdaaser er der ankommet enkelte Partier fra Norge til de herværende Skibshandlere.

Af Gjede- og Lammeskind kommer der fremdeles endel mindre Partier, bestemte til Garverierne og Handskefabrikerne i Milano og Turin.

Skandinavisk Skibsmæglerfirma: H. Trumpy, Via Fossatello 16, Genua.

Skibshandel: Johs. Brunken, Piazza Principe og Union Ship Chandlery Stores, Via S. Lorenzo 8 r.

*) En herværende Forretningsmand op giver den 29 April 1896 følgende Priser for Tran: Renset, i Blikbeholdere 295 Lire, naturlig hvid 245 L., almindelig lys (Couleur Marsala) 160 L., lysebrun (color rubino) 88 L., alt for 100 Kg. netto, cif. Genua.

Pengeforholde. Kursen paa italienske rentebærende Statspapirer (Rendita italiana), der i 1890 bevægede sig mellem 94.00 og 98.50

1891	—	—	90.00 - 96.00
1892	—	—	92.00 - 97.20
1893	—	—	90.35 - 97.00
1894	—	—	85.10 - 91.05

begyndte i 1895 med en Kurs af 90.75 og havde i Aarets Løb følgende Noteringer: 1ste Februar 92.20, 1ste Marts 92.02, 1ste April 93.60, 1ste Mai 92.95, 1ste Juni 93.87, 1ste Juli 92.60, 1ste August 93.22, 1ste Sept. 94.42, 1ste Oktbr. 95.17, 1ste Novbr. 93.42, 1ste Decbr. 93.25, 31ste Decbr. 92.67*).

Italienske Papirpenge, der i 1893 og 1894 havde staaet meget lavt, saa at Agioen i de nævnte Aar endog havde været oppe i 15 % og derover, hævede sig i den første Del af 1895 ikke ubetydeligt, men sank atter henimod Aarets Slutning paa Grund af Krigen i Afrika. Der har saaledes i Aarets forskellige Maaneder været følgende Gjennemsnitskurser: Januar 6.43 %, Febr. 6.12 %, Marts 5.62 %, April 5 %, Mai 5.22 %, Juni 4.80 %, Juli 4.20 %, August 5.12 %, Septbr. 4.80 %, Oktbr. 5.37 %, Novbr. 7.65 %, Decbr. 9.07**).

Aaret 1895 har i mange Henseender været vanskeligt for Genuas økonomiske Forholde, og mange Brancher af Forretningslivet have maattet føle Tidens Tryk. Efterat Pladsen havde været temmelig stærkt berørt af Creditemobiliars og Banca Generales i 1893 og 1894 med kort Mellemrum stedfundne Betalingsindstillinger, indtraf i Juli Maaned 1895 det her paa Pladsen etablerede Bankierhus Fratelli Bingens opsigtsvækkende Fallit, hvilke medførte store Tab saavel for Handlende som for Kapitalister og derhos foraarsagede stor Uro og Forbittrelse i vide Kredse. Fallitten havde dog ingen lokal Krise tilfølge.

Trods langvarige Vanskeligheder af forskjellig Art har dog ogsaa i 1895 Stedets Forretningsforholde vist sig at være gennemgaaende sunde, og det tør vistnok siges, at Genua i det forløbne Aar paa en særdeles rosværdig Maade har hævdet sin Anseelse for pekuniær Soliditet.

Sundhedstilstanden har det hele Aar været tilfredsstillende, og rene Sundhedspas har altid kunnet udfærdiges.

Generalkonsulatets Kontor er beliggende paa Piazza del Portello No. 2.

Harald Asche.

*) Rendita italiana staaer for nærværende (ultimo April 1896) i 90.97.

**) Agioen er for nærværende (ultimo April 1896) 8.45 %.

Bilag No. I.

Fortegnelse over Dampskibslinier, der udgaa fra eller i
regelmæssig Rute anløbe Genua.

- I. Den subvenerede norsk-spanske Linie, som udstrækker hveranden af sine 14-daglige Ture mellem Norges Vestkyst og Spanien til Genua, der saaledes har Anløb af denne Linie 1 Gang maanedlig. Fra Genua afgaa Dampskibene til en anden italiensk Havn og derpaa hjem. Liniens Agent i Genua er H. Trumpy, Via Fossatello 16.
- II. Navigazione Generale Italiana (Florio & Rubattino), der underholder en udstrakt Dampskibsfart paa forskellige Linier, hvoraf skal nævnes: a) Genua—Alexandria—Bombay med Fortsættelse til Singapore og Hong-Kong, b) Genua—Alexandria, c) Genua—Alexandria—Massaua med Fortsættelse til Aden, d) Genua—Saloniki—Constantinopel—Odessa, e) Genua—Smyrna—Odessa, f) Genua—Marseille, g) Genua—Palermo—Venedig, h) Neapel—Genua—Montevideo—Buenos Aires m. fl. Kontor Via Balbi 40, Genua.
- III. La Veloce, der underholder Fart paa La Plata, Brasilien og Central-Amerika. Kontor Piazza Nunziata 18. Indskrivningskontor for Passagerer Via Andrea Doria 44—48 r.
- IV. Società di Navigazione Puglia di Bari, Kystfart i Adriater- og Middelhavet samt paa La Plata. Agent G. Giglio e figli, Vico Conservatori del mare 47 r.
- V. Cyprien Fabre & Cie, Fart paa La Plata, samme Agent som IV.
- VI. Norddeutscher Lloyd, Fart paa a) Østasien (Shanghai), b) Australien, c) Genua—New-York. Agenter Fratelli Leupold, Piazza San Siro 10.
- VII. Sloman-Linien, Hamburg—Barcelona—Genua og Kysten sydover til Sicilien og tilbage til Udgangsstedet. Agent G. Cabella, Piazza San Siro 6.
- VIII. „Hamburg-Amerika-Paket-Aktiengesellschaft“, Genua—Hamburg—New-York—Vestindien. Agent F. Scerni, Piazza Banchi.
- IX. „Z-Line“, Genua—Sicilien—Liverpool. Agent G. Cabella, Piazza San Siro 6.
- X. Société Cockerill de Seraing, Genua—Sicilien—Antwerpen. Agent H. Trumpy, Via Fossatello 16.
- XI. Prince-Line, til La Plata og Vestindien. Agent Henry Coe, Adr. Piazza Senarega.
- XII. Wilson-Line, Hull—Genua—Neapel og Retur. Agenter Carr Bro's & Klein, Via al Pontereale 2.
- XIII. Kosmos-Line, Genua—Sydamerikas Vestkyst. Samme Agenter som XII.
- XIV. Compagnie Fraissinet, Fart Genua—Marseille—Sydspanien og Portugal samt paa Syd-Rusland. Agent V. Sauvaigue, Piazza Campetto 7.
- XV. Danske Forenede Dampskibsselskab, Kjøbenhavn—Antwerpen—Barcelona—Genua—Livorno—Civita Vecchia—Neapel—Sicilien og Retur via Spanien. Agent F. W. Mowinkel, Piazza Pelliceria 5.

- XVI. Gelatly-Hankey, Sewel & Co., Genua—Antwerpen—England. Agenter G. B. Gastaldi & Cie., Piazza Nunziata 19.
- XVII. Kon. Nederl. Stoombot-Matschappy, Genua—Amsterdam. Agenter Fratelli Leupold, Piazza San Siro 10.
- XVIII. Leyland Line Genua—Sicilien—Liverpool. Agent John White, Via Luccoli 14.
- XIX. Compagnie Nederland, Amsterdam—Genua—hollandske Besiddelser i Asien. Agenter Fratelli Gondrand, Adresse Calata degli Zingari.
- XX. John Bruce & Co., Glasgow—Genua (2 Gange mdl.). Agent Henry Coe, Piazza Senarega.
- XXI. General Steam Navigation Company, London—Italien (2 à 3 Gange mdl.). Agenter Granet, Brown & Co., Via Garibaldi.
- XXII. Cunnard-Line, Liverpool—Italien (2 Gange mdl.). Agent F. Figoli, Piazza San Marcellino 4.
- XXIII. Messageries maritimes, Marseille—Genua—Brasilien—La Plata. Agent A. Crilanowich, Piazza Fontane Marose.
- XXIV. Compagnie „Adria“ di Fiume, Kystfart i Middelhavet og Adriaterhavet samt Brasilien og La Plata. Agenter C. B. Gastaldi & Cie., Piazza Nunziata 19.
- XXV. Lloyd Austriaco (Triest), Kystfart Middelhavet og Adriaterhavet samt Brasilien og La Plata i Forening med No. XXIV. Agent V. Vanelli, Piazza San Lorenzo.

Bilag No. 2.

Havnekutymmer i Genua.

Genuas Havn har, som bekjendt, ingen naturlig Beskyttelse af Øer eller Forbjerge, men har i Tidernes Løb gennem stadige Udvidelser samt Bygning af Dæmninger og Moloer faaet sit nuværende Udseende. Den sidste store Udvidelse foregik efter den i 1870-Aarene i dette Øiemed af Hertugen af Galliera givne Dotation af over 20 Millioner Francs. Havnen, der er stærkt befæstet ved Forter paa begge Sider, frembyder fra teknisk Side særdeles Interesse og ansees i Almindelighed for at være et af Nutidens mest fremragende Værker paa Vandbygningskunstens Omraade.

Foruden det bekjendte høie Fyrtaarn ved San Benigno belyses tillige Havnen af tilstrækkelige Indseilingsfyre paa begge Sider.

Lodsplicht paahviler ikke de hertil ankommende Fartøier. (Om Lodspenge nærmere i Bilag No. 3).

Indkommen i Havnen maa Skibsføreren personlig eller ved sin første Officer fremstille sig paa Havnekapitaneriet med Sundhedspas og Maalebrev, hvorpaa Fartøiet strax erholder „libera pratica“ og bliver anvist Plads, medmindre Skibets Provenients fra smittet eller mistænkt Havn nødvendiggjør forudgaaende Lægevisitation eller lagttagelse af visse Forholdsregler fra Sundhedsvæsenets Side.

Langs de fleste Kaier er der lagt Jernbanespor, saaledes at de udlossede Varer kunne anbringes paa Wagon direkte til Bestemmelsesstedet, saafremt de ikke skulle oplægges paa herværende Magasin.

Havnevæsenet har paa de mest frekventerede Kaier ladet anbringe hydrauliske Kraner, der staa under Genuas Handelskammers Bestyrelse og Forvaltning. Efter dettes Reglement er vistnok ikke Benyttelsen af hydrauliske Kraner tvungen, medmindre det fra Havnevæsenets Side ansees nødvendigt at paalægge de Fartøier, der lægge til ved Kaier, hvor der er anbragt saadanne, at benytte dem. Men for Tiden anordner Havnevæsenet, at der ved disse Kaier af ethvert Fartøj ved Losningen anvendes mindst én hydraulisk Kran. Før Overladelsen af en saadan maa der gjøres skriftlig Anmeldelse til Handelskamret med nøiagtig Angivelse af Fartøiets Navn, Varernes Art og Vægt eller Kolliernes Antal. samt, i Tilfælde, ogsaa af de anvendte Lægteres Antal. Feilagtige Angivelser medfører Tab af Retten til at benytte Apparaterne (udenfor hvad der er tvunget), hvorhos Unøiagtigheder i Vægtopgaverne (dog med 10 % Tolerance) har tilfølge Opkrævelse af dobbelt Afgift samt Forpligtelse til at erstatte den Skade, som maatte resultere af Overbelastning. Adgangen til Apparaternes Benyttelse gaar efter Rækkefølge overensstemmende med Indskrivningsbogens Udvisende. Den Skibsfører, som lader sin Tur gaa ubenyttet, taber sit Numer og maa, for at faa Adgang til Apparaterne, paany lade sig indskrive, efter de øvrige allerede indførte Fartøier.

Betalingen skal efter Reglementet erlægges forskudsvis enten efter det for Apparaternes Benyttelse forelagte Tidsrum eller for det opgivne Vægtkvantum, dog i sidstnævnte Tilfælde med Adgang for begge Partier til endeligt Opgjør overensstemmende med det virkelig ud- eller indlossede Kvantum efter Arbejdets Tilendebringelse.

Ved Kranernes Udleie paa Tid kan det oprindelig fastsatte Tidsrum, saafremt det maatte vise sig utilstrækkeligt, forlænges efter Andragende til Handelskammeret, dog uden Præjudice for andre indskrevne Fartøier. Ligeledes har en Skibsfører Adgang til at tilbagelevere Apparaterne forinden Udløbet af det ham tilstaaede Tidsrum ved Anmeldelse herom 5 Timer forud. I saa Tilfælde godtgøres der ham Halvdelen af den forskudsvis erlagte Afgift for det Tidsrum, i hvilket han renoncerer paa Kranernes Benyttelse.

De flytbare hydrauliske Apparater anbringes ret ud for Fartøiets Lager eller, hvor Skibsføreren maatte forlange det. Ligeledes flyttes de under Lastningen eller Losningen efter Ønske, saafremt det dreier sig om Udlosning af mindst 100 Tons i den nye Stilling. Ved Benyttelse af de faste Kraner maa derimod Fartøierne selvfølgelig indtage den Plads, der bliver dem anvist.

(Om Afgifterne for Kranernes Benyttelse henvises til Bilag No. 3).

Kulladninger. Kullastede Fartøier bliver anviste Plads ved Passo nuovo, den inderste Vig af Havnen i Vest mod det store Fyrtaarn. Ifølge Certepartierne skal der i Almindelighed losses 500 Tons pr. Dag. For Stivedorerne er der i Certepartierne efter gjældende Coutume fastsat en Betaling af 6½ pence pr. udlosset Ton, deri dog ikke iberegnet Leie af Kurve, Anbringelse af Render m. v. For Brug af Kurve under den hele Losning betales: for store 3 og for smaa 2 Lire pr. Stykke; for Render 5 Lire pr. Stykke; for

Planker 1 Lire og for Bukker 2 Lire (heraf bruges sædvanligen 1 Sæt ved hver Luge). For Udlosning af et Skib paa omkring 1 800 Reg. Tons vil Leie af Kurver, Render og Planker m. v. dreie sig om 200 à 250 Lire. Veiningen besørges ved Udlosning af Kul af 2 Veiere, én for Skibsføreren og én for Lastemodtageren, hvoraf hver betaler sin Veier. Prisen er for nærværende 10 Centesimi pr. Ton. Kullene losses delvis i Lægtene og oplægges delvis paa de aabne Tomter indenfor Kaierne ved Passo nuovo, saafremt de ikke ere bestemte til videre Transport og saaledes losses direkte paa Jernbanewagon. Kulladninger, bestemte til det store Dampskibsselskab „Navigazione Generale Italiana“ losses ikke som de øvrige ved Passo nuovo, men anbringes enten i Lægtene eller i et gammelt Skib, der tjener Selskabet til Kuloplagssted og er beliggende ved Ponte Spinola i den centrale Del af Havnen.

Kornladninger. For saadanne er der i Almindelighed ikke fastsat et bestemt Kvantum at udlosse pr. Dag, hvorimod der som oftest vil findes stipuleret et vist Antal Dage for Ladningens Indtagning og Udlosning tilsammen, saaledes at hvad der maatte tabes paa den ene Kant atter indvindes paa den anden og omvendt. De Dampskibe, der ikke er saa heldige at have et fast Antal Indlastnings- og Udlosningsdage stipuleret i Certepartiet, maa rette sig efter Custom of the port, hvilken vistnok ikke er fuldkommen fast, men dog i Almindelighed kan sættes til 300 à 400 Tons pr. brugbar Arbeidsdag. Undertiden sees der dog for Udlosningen alene at være anført „to be received as fast as Captain can deliver“. Stivedorernes Godtgjørelse er her aldrig, som ved Kulladninger, fastsat i Certepartierne, og er saaledes underkastet de sædvanlige Forandringer efter Konjunkturerne paa Pladsen. For Tiden betales 30 à 40 Centesimi pr. Ton, alt iberegnet undtagen Kranerne. Kornladninger losses paa forskellige Steder i Havnen, hvor der findes Oplagssteder, dog væsentligst ved Ponte reale, Ponte Cristoforo Colombo og Ponte Adolfo Parodi, der alle ligge temmelig centralt i Havnen. For nogen Del bringes ogsaa de hertil ankomne Kornladninger direkte paa Jernbanewagon eller undertiden i Lægtene, saafremt Varen er bestemt til et nærliggende Sted ved Rivieraen eller endnu ikke er disponeret. Korn fra Sortehavet kommer altid løst og heises, saafremt det ikke losses i Lægtene, op fra Rummet i store Jernbeholdere, der tage omtrent en Ton, og bringes derfra over i flere paa Kaie anbragte, af Kjøbmanden leiede automatiske Apparater, der fylde Sækkene med det for samme bestemte Kvantum.

Veining eller Maaling af Kornlaster medfører her for Skibet en Udgift af ca. Lire 1.25 for et Kvantum af 100 Hektoliter.

Ved Kornlasters Losning hersteds forekommer hyppig en for Rederierne ikke ganske ubetydelig Ulempe, idet nemlig det Korn, der losses midlertidig i Lægtene, ikke — som paa andre Steder — bliver maalt eller veiet i samme Øieblik, det forlader Skibssiden, men hyppig bliver henliggende i Lægtene i uforholdsmæssig lang Tid, inden det disponeres af Kjøbmanden, og da endelig veies. Vistnok betales Fragten, efterhaanden som Udlosningen foregaar, men den definitive Saldering og Beløbets Remisse fra vedkommende Agent bliver dog paa denne Maade i væsentlig Grad forsinket. Der har flere Gange været søgt rettet paa denne utilfredsstillende Forretningsorden, men hidtil uden positivt Resultat.

Trælaster losses, forsaavidt den ankommer fra Sverige eller Finland, ved Passo nuovo, i den inderste Vig af Havnen ved det store Fyrtaarn, medens

derimod Pitchpine losses ved Mura delle Grazie i den ydre Havn. Heller ikke for Træløst er der i Certepartierne fastsat nogen bestemt Godtgjørelse til Stivedorerne. Seilskibene træffe, forsaavidt de ikke helt og holdent benytte sig af sine egne Mandskaber, i Almindelighed Akkord med en Stivedor for den Extrahjælp, som i det Hele tiltrænges. Dampskibenes Betaling til Stivedorerne dreier sig efter de for Tiden gjældende Priser om Lire 2.50 à 3.00 pr. Standard. Med Hensyn til Maaling er det Praksis, at der for Træløst fra Amerika af Skibet derfor betales omkring 1 Lira pr. Standard, medens Træløstladninger fra Sverige og Finland i Almindelighed her ikke blive maalte, saafremt Kapteinen udlosser det rette Stykke-Antal. Angaaende Tiden for Udlosningen er det Regelen, at Seilskibe have Clausulen „Custom of the part“, medens der for Dampskibe ikke er nogen fast Regel i saa Henseende; dog sees som oftest anført „as fast as Captain can deliver“.

Tørrede Fiskevarer. Disse losses i det saakaldte Darsena, et mindre lukket Bassin omtrent i Centrum af Havnen, hvor der er betydelige Magasiner for den Slags Varer. I denne Afdeling af Havnen findes ikke hydrauliske Kraner. For Udlosning af Fiskelaster bruges ikke professionelle Stivedorer, hvorimod Lasten altid udlosses af Skibenes egne Mandskaber, idet det dog er almindeligt, at Skibsførerne for at paaskynde Losningen efter muligt Behov tillige leier Sjauere fra Land. Hertil maa imidlertid tages dygtige og med Varen vel kjendte Folk, da de ellers ikke tillades anvendte af Ladningsmodtagerne. Dygtige Folk betales med 5 à 6 Lire pr. Dag. For Fiskelaster fra Finmarken fastsættes der i Certepartiet et vist Antal Voger, der skal losses pr. Dag, medens det for andre Fiskesorter som oftest er anført i Konnossementerne, paa hvor lang Tid vedkommende Parti skal være udlosset. Da der saagodtsom altid i Konnossementerne staar „Vægt ubekjendt“, foranstaltes som Følge heraf Veiningen af Varemottageren for egen Regning. Angaaende Virkningen af Klausulen „Vægt ubekjendt“ ved Fiskeladninger, der sendes „løse“, har Generalkonsulatet udførligen udtalt sig i Aarsberetningen for 1892 og tillader sig derfor at henvise dertil (Beretninger over Handel og Søfart No. 11, 1892, Side 342—344).

Jern. Nyt Jern kommer hertil aldrig fra Sverige som hel Last, men altid i mindre Partier, og der gjælder for Losningen saaledes ingen andre Regler eller Coutumer end for Stykgods i Almindelighed. Anderledes med gammelt Jern, hvoraf særlig brugte Jernbaneskiner i de sidste Aar ere indførte hertil i betydelige Kvanta saavel fra Norge som fra Sverige som Raa-materiale for Jernstøberierne. Af disse Skinner, der i Almindelighed udgjør en hel Ladning, udlosses der som Regel 250 Tons pr. Dag, saafremt Skibsføreren ser sig istand til at bringe et saa stort Kvantum af denne ikke let haandterlige Vare ud af Lasterummet. Stivedorerne betaltes tidligere med 1 Lira pr. Ton, men faa nu i Almindelighed ikke mere end 80 Centesimi. I Certepartierne sees som oftest Fragten bestemt „pr. Ton delivered“, og det skulde som Følge heraf være nødvendigt for Skibsføreren at foranstalte Lasten veiet. Da dette imidlertid for denne Vare vilde medtage uforholdsmæssig lang Tid og saaledes unødigen opholde Fartøierne, godtgjør Skibsførerne efter den her befulgte Coutume Varemottageren 1 % af Fragten for at modtage Lasten uden foregaaende Veining. I enkelte Certepartier sees dog Fragten ogsaa stipuleret „pr. Ton taken in“, og i saadant Tilfælde skulde egentlig Nødvendigheden af Veining ved Udlosningen for Skibets Vedkommende bortfalde,

men det synes, som om den omhandlede Fragtgodtgjørelse af 1 % er bleven coutumemæssig, idet der selv i saadant Fald gjøres Fordring derpaa, uden at dog Spørgsmaalet om denne Fordrings Retmæssighed vides endnu at være kommen til Domstolenes Afgjørelse. Jernlasten losses som Regel ved Ponte Cristoforo Colombo og Ponte Parodi.

Sukker ankommer hertil dels fra Java, dels fra europæiske Havne (Rouen, Calais, Dunkerque, Antwerpen, Stettin, Danzig og Odessa). Java-sukkeret kommer i Kurve (besti), medens Sukkeret fra de europæiske Udførselshavne kommer i Sække. Med Hensyn til Udlosningstiden er den almindelige Klausul „as fast as steamer can deliver“, men der sees dog ogsaa i enkelte Certepartier et bestemt Antal Liggedage. Der udlosses her som Regel 400 à 500 Ton pr. Dag. Veining af Sukkerlaster foretages sædvanligvis ikke hersteds. Sukkerladninger fra Europa betragtes nemlig i saa Henseende som Stykgods, saaledes at Skibsføreren er fri, naar rigtigt Stykketal leveres, medens der for Sukkerladninger fra Java i Almindelighed godtgjøres $1\frac{1}{2}$ à 2 % af Fragten for at undgaa Nødvendigheden af Veining. For Sukker i Sække betales der tidligere Stivedorerne omkr. 60 à 70 Centesimi pr. Ton og for Sukker i Kurve efter Omstændighederne af og til 10 Centesimi mere. Nu er Godtgjørelsen til Stivedorerne gaaet adskillig ned, idet der for Tiden uden Skjelen mellem Emballeringsmaaden erlægges omkr. 40 Centesimi pr. Ton. Sukkerladninger losses altid i den saakaldte Porto franco og bringes direkte ind i de derværende betydelige Oplagssteder for alle Slags Kolonialvarer.

Bomuldsladninger losses ved Kaierne ved Santa Limbania. Modtages „as fast as steamer can deliver“. Kapteinen staar ikke inde for Vægt, men kun for Stykketallet af de indtagne Baller. Stivedorerne betales tidligere med 15 Centimer pr. Balle og endog noget derover, men Betalingen er nu gaaet betydeligt ned, idet der for Tiden alene erlægges 10 Centesimi pr. Balle. Den sædvanligvis nødvendige Reparation af Ballerne medfører en Bekostning af 7 à 8 Centesimi pr. Stykke.

Farvetræ. Som Lossested for disse Ladninger findes ingen bestemt Kai, og Skibene anvises derfor Plads paa forskellige Steder i Havnen, alt eftersom Varen skal forblive her i Genua eller er bestemt til Videreforsendelse. Med Hensyn til Lossetiden er det i Almindelighed bestemt „to discharge according to custom of the port“. Denne er for Seilskibe paa omkr. 300 Tons 35 à 40 Tons om Dagen (3 à 4 Jernbanevogne). Lasten veies ombord af 2 Veiere, den ene for Skibet, den anden for Varemottageren. Veieren betales med 35 Centesimi pr. Ton. Varen losses ved Fartøiernes eget Mandskab og tildels ved leiede Sjauere.

Talg fra Sydamerika. Disse Ladninger losses som Regel ved Sancta Limbania. Lasten, der kommer i Tønder, skulde egentlig veies paa samme Maade som Farvetræ, men som oftest accepterer Skibsføreren enten Varemottagerens eller Jernbanens Vægt, hvorved Skibet spares for Veierudgift. Der udlosses i Almindelighed 30—40 Tons om Dagen. Varen losses ved Fartøiets eget Mandskab og tildels leiede Sjauere.

Begladninger. Disse losses i Almindelighed ved Kaierne udenfor Porta Cavour. Med Hensyn til Veining gjælder det samme som anført for Talgladninger. Af Lasten, der kommer i Tønder, udlosses i Almindelighed 15—20 Tons pr. Dag. Varen losses ved Fartøiets eget Mandskab og tildels leiede Sjauere.

Marmorladninger fra Genua til Amerika. Marmor i Blokke er saagodtsom udelukkende bestemt til Nordamerika, medens Marmor i Plader og Fliser gaar saavel til Nord- som Syd-Amerika. Lasten indtages altid ude paa Havnen fra Lægtene. Forsaavidt Lasten bestaar af Blokke, bringes den for det meste hertil søværts fra Avenza, en aaben Lasteplass i Nærheden af Carrara, øst for Spezia. Blokkerne bringes ved Indlastningen i Genua ombord i Skibene ved Dampkran, anbragt ombord paa en Ponton, der lægger sig ved det indlastende Fartøj. Marmor i Plader kommer til Genua fra Carrara dels med Jernbane, dels søværts ligesom Blokkerne. Forsaavidt angaar vore Skibe, har det hidtil for det meste været Seilfartøier, der har taget Marmorladninger, da Indlastningen medtager for lang Tid til, at Dampskibe i Almindelighed kan reflektere paa den Slags Fragter. Seilskibene har som Regel 30 à 35 Arbejdsdage for at indtage Lasten, alt efter Skibets Størrelse. Med Hensyn til Dampskibe lader der sig ikke opstille nogen bestemt Regel, idet Certepartierne har høist forskjellige Bestemmelser angaaende Indlastningstiden. Lasten indtages, forsaauidt angaar Dampskibe, ogsaa meget hyppig successive paa forskjellige Steder i Italien. Til Indstuvning af Lasten er Skibsførerne paa Grund af Varens Tyngde og vanskelige Haandterlighed nødsagede til at bruge i denne Branche særligt øvede Stivedorer, der betales temmelig høit. For en Last i Blokke erlægges saaledes 3 à 3½ Lire pr. Ton, Kranernes Benyttelse iberegnet, og for Marmor i Plader L. 1.20 à 1.50.

Manifesternes Affattelse. Skibsforraad. Bøder.

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 tillader nogen Forandring i nævnte Dokumenter. Uoverensstemmelser mellem Manifesternes Angivelser og den indehavende Ladning medfører Bøder.

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 Artikler 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 foretaget, 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 Udlivelse. 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-Kontraband i Italien er ved Lov af 15 Juni 1865 No. 2396 fastsatte til: a) en fast Mulkt af 51 Lire for hvert Tilfælde, 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 er tilstede, fastsættes dog altid den progressive Del af Bøderne til 20 Lire for hvert Kilogram, saaleds 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 Havne-Kapitaneriet (mod den i Bilag No. 3 nævnte Afgift) undgaa at befølge disse strenge Regler.

Skibshunde maa ikke være løse ombord. Specielt paasees dette meget strengt for Fartøier, der ligge ved Kai.

Bilag No. 3.

Havneafgifter:

Dampskibe, ankommende fra fremmede Lande

- a) for hvert Anløb Lire 1.00 pr. Reg. Ton,
- b) Abonnement for 12 Mdr. . - 4.00 - —

Dampskibe, ankommende fra italienske Havne

- a) for hvert Anløb Lire 0.50 pr. Reg. Ton.
- b) Abonnement for 12 Mdr. . - 2.00 - —

Seilskibe, ankommende fra Havne udenfor Middelhavet

- a) fra 1 til 100 Ton . . . Lire 0.50 pr. Reg. Ton,
- b) over 100 Ton - 0.80 - —

Seilskibe, ankommende fra fremmede Lande ved Middelhavet

- a) fra 1 til 100 Ton . . . Lire 0.50 pr. Reg. Ton,
- b) over 100 Ton - 0.60 - —
- c) Abonnement for 12 Mdr. . - 0.80 - —

Seilskibe, ankommende fra italienske Havne

- a) fra 1 til 50 Ton . . . Lire 0.20 pr. Reg. Ton,
- b) - 51 til 100 Ton . . - 0.40 - —
- c) - 101 og derover . . - 0.70 - —

Naar Havneafgift er erlagt i én italiensk Havn, kan vedkommende Fartøj frit anløbe andre italienske Steder uden Erlæggelse af ny Afgift i et Tidsrum af 30 Dage. Et Fartøj, som alene lossrer Varer, hvis samlede Vægt udgjør en Tiendedel eller derunder af dets Tonnage, betaler kun en Fjerdedel af den almindelige Havneafgift. Samtlige disse Afgifter tilfalde Staten, der er Eier af Landets Havne. Hverken af Fartøier eller af Varer er der nogen kommunal Afgift at erlægge til Bestridelse af det lokale Havnevæsen, Bryggeanlæg eller desl.

Lodspenge udgjør: for Fartøier, der stikke indtil 3 Meter dybt, fast Taxt 35 Lire om Dagen og 40 Lire om Natten, for dyberegaaende Fartøier dertil for hver Meter derover 20 Lire om Dagen og 21 Lire om Natten.

For Tjeneste over 12 Timer 5 Lire pr. Dag. Til den Lods, der fører et Fartøj ud af Havnen, betales Halvdelen af de ovenfor anførte, for Indløbet bestemte Taxter.

Benyttelse af Havnevæsenets hydrauliske Kraner:

a) for Tid: flytbare Kraner af 1 500 Kg. Kraft 12 Lire for 4 Timer, 15 Lire for 5 Timer; for 1 Time udenfor den almindelige Arbeidstid Lire 3.40 om Dagen og L. 5.10 om Natten.

faste Kraner af 3 300 Kg.s Kraft: 6 Lire pr. Time i den almindelige Arbeidstid, udenfor samme 8 Lire pr. Time om Dagen og 12 Lire om Natten.

faste Kraner af 6 600 Kg.s Kraft: efter samme Forhold henholdsvis 12—14—21 Lire.

faste Kraner af 10 000 Kg.s Kraft: efter samme Forhold henholdsvis 18—20—30 Lire.

b) pr. ud- eller indlosset Ton: flytbare Kraner af 1 500 Kg.s Kraft: i den almindelige Arbeidstid L. 0.20; udenfor samme: om Dagen L. 0.40, om Natten L. 0.36.

Faste Kraner af 3 300 Kg.s Kraft: efter samme Forhold henholdsvis L. 0.50—0.60—0.90.

Faste Kraner af 6 600 Kg.s Kraft: efter samme Forhold henholdsvis L. 0.75—1.00—1.50.

Faste Kraner af 10 000 Kg.s Kraft: efter samme Forhold som ovenfor henholdsvis L. 1.00—1.40—2.10.

Det staar Skibsføreren frit for at vælge Afgiftens Beregning efter Tid eller efter indlastet og udlosset Vægtkvantum. Dog udleies de flytbare Kraner i den almindelige Arbeidstid ikke paa mindre end halv Arbeidsdag (nemlig efter Aarstiden 4 eller 5 Timer).

Den almindelige Arbeidstid er: 1 Novbr.—31 Januar Kl. 8—12 og Kl. 1—5, 1 Febr.—30 April Kl. 8—12 og 1—5½, 1 Mai—31 Oktober Kl. 7—12 og Kl. 1—6.

Ballast koster: almindelig Grusballast L. 2.25 pr. Ton; Stenballast 3 à 4 Lire pr. Ton.

Vand koster: fra Vandbaadene 4 Lire pr. 1 000 Liter; fra Vandledningen 1 Lira pr. 1 000 Liter.

Vagthold mod Ildsvaade 3 Lire pr. Nat.

Fortøiningsafgifter vil for et Dampskib paa ca. 1 000 Reg. Tons dreie sig om 50 Lire.

Bilag No. 4.

Fartøiers almindelige Udgifter ved Anløb af Genua (heri ikke indbefattet Konsulatafgift, Post-, Telegrafporto og lign.).

A. Et Dampskib paa omkr. 1 200 Reg. Tons, ankommet til Genua med Kulladning fra England og afgaaet i Ballast.

Lods ind og ud	Lire	170.90
Fortøining (uden Anker)	-	50.00
(med Anker 100 L.)		
Havneafgift	-	1 200.00
Toldbodudgifter, Manifest, fremmed Sundhedspas	-	145.00
Vagthold for Ildsvaade (6 Nætter)	-	18.00
Stuernes Regning for Lastens Udlosning (6½ d pr. Ton)	-	1 423.50
Brug af Kurve, Render, Planker m. v.	-	205.00
Lastens Veining (10 Cent. pr. Ton)	-	231.10
Skibsmægler	-	130.70
		Lire 3 574.20

B. Et Dampskib paa noget over 300 Reg. Tons, ankommet til Genua med Fiskeladning fra Bergen og afgaaet med Restladning.

Lods ind og ud	Lire	67.50
Fortøining	-	10.00
Havneafgift	-	322.00
Toldbodudgifter, Manifest, fremmed Sundhedspas etc.	-	95.35
Vagthold for Ildsvaade (1 Nat)	-	3.00
Sjauernes Regning (varierende)	-	40.00
Toldvæsenets Certifikat for Partiets Udlosning (indsendes til Toldkamret i sidst anløbne spanske Havne)	-	20.00
Skibsmægler	-	50.00
		Lire 607.85

C. En Bark paa henved 400 Reg. Tons, ankommen til Genua med Ladning Farvetræ fra Vestindien og afgaaet i Ballast:

Lods ind og ud	Lire	75.00
Bugserbaad	-	175.00
Fortøining	-	75.00
Havneafgift (à 80 Cent. pr. Ton)	-	305.40
Toldbodudgifter, Manifest, fremmed Sundhedspas, Tilladelse til at tage Ballast etc.	-	150.50
Lastens Veining à L. 0.35 pr. Ton	-	153.00
Ballast	-	325.00
Skibsmægler	-	78.65
		Lire 1 337.55

D. En Skonnert paa henved 100 Reg. Tons, ankommen til Genua med Fiskeladning fra Labrador og afgaaet i Ballast:

Lods	Lire	35.00
Bugserbaad	-	52.00
Fortøjning	-	15.00
Havneafgift (à 50 Cent. pr. Ton)	-	47.00
Toldbodudgifter, Manifest, fremmed Sundhedspas	-	93.30
Stuernes Regning for Ladningens Udlosning	-	60.00
Ballast	-	100.00
Skibsmægler	-	52.00
Lire		454.30

Hamburg.

Skibsfarten 1895.

Norske Skibe.	Med Ladning.		I Ballast.		Tilsammen.				Brutto- fragter. Rm.
	Ant.	Ton.	Ant.	Ton.	Ant.	Ton.	Deraf Dampskibe.		
							Ant.	Ton.	
I. Ankomne:									
Fra Norge til Hovedsta- tionen	226	100497	6	3 045	232	103542	-	-	847 400
” Norge til Vicekon- sulsstationerne	18	5 895	-	-	18	5 895	-	-	51 700
” Sverige til Hovedsta- tionen	7	2 522	-	-	7	2 522	-	-	26 700
” Sverige til Vicekon- sulsstationerne	17	6 991	-	-	17	6 991	-	-	48 700
” andre Lande til Ho- vedstationen	135	81 338	47	20 775	182	102113	-	-	2 245 600
” andre Lande til Vice- konsulsstationerne . .	26	21 051	3	567	29	21 618	-	-	293 600
Ialt	429	218294	56	24 387	485	242681	329	151 577	3 513 700
II. Afgaaede:									
Til Norge fra Hovedsta- tionen	247	109258	33	13 104	280	122362	-	-	1 023 700
” Norge fra Vicekon- sulsstationerne	2	137	7	3 759	9	3 896	-	-	900
” Sverige fra Hovedsta- tionen	1	226	3	1 059	4	1 285	-	-	2 500
” andre Lande fra Ho- vedstationen	77	42 539	19	11 627	96	54 166	-	-	1 133 600
” andre Lande fra Vice- konsulsstationerne . .	71	50 579	36	18 701	107	69 280	-	-	9 500
Ialt	398	202739	98	48 250	496	250989	327	150 099	2 170 200

For Havari anløb 10⁶ Skibe dr. 3 185 Ton.

Af svenske Skibe ankom 204 dr. 83 614 Ton.

Erlagte Konsulatafgifter af norske Skibe ved Hovedst. Rm. 10 653.32, ved Vicekonsulaterne Rm. 2 025.40, hvoraf tilfaldt Konsulskassen M. 1 012.70. Af svenske Skibe ved Hovedst. M. 2 639.70, ved Vicekonsulaterne M. 851.07, hvoraf tilfaldt Konsulsskassen M. 425.54. Ialt tilfaldt Konsulskassen M. 14 731.26. Expeditionsafgifter, norske M. 2 333.70, svenske M. 1 903.20.

Aarsberetning dateret 13 Mai 1896.

Almindelig Oversigt over Forretningsaaet. I Modsætning til de to saa daarlige Aar 1893 og 1894 har Forretningerne i 1895 udviklet sig paa en heldigere Maade; paa de fleste Omsætningsomraader rørte der sig igjen en livligere Foretagelseslyst. Hertil virkede Rentefodens Tilbagegang og den dertil svarende høie Kurs paa Værdipapirer med fast Rente, idet den Kapital, der søgte Anbringelse, deltog stærkere end før i Forretningsforetagender, hvorved der igjen skabtes Arbeide, Fortjeneste og Kjøbeevne i videre Befolkningsskredse. I de forenede Stater fulgte der ovenpaa den i 1894 almindelige Forretningslammelse et Opsving; fra Aarets andet Kvartal af indløb der derfra talrige Bestillinger til Europa, af hvilke Tysklands Handel og Industri fik sin rige Andel. Mange Grene af Textilindustrien kunde neppe overkomme de indløbende Bestillinger. Ogsaa andre betydningsfulde Industriegrene var godt sysselsatte, saaledes Kul- og Jernindustrien, dels som en Følge af det større Forbrug af Kul og Jern i andre Bedriftsgrene, dels paa Grund af en forøget Udførsel til Udlandet. Her har navnlig den russisk-tyske Handelstraktat været af Betydning.

Varepriserne var ved Aarets Begyndelse i sin Almindelighed naaet saa lavt ned som neppe nogengang tidligere; for mange Varers Vedkommende indtraadte i Overensstemmelse med den bedre Forretningsstilling en Prisforhøielse. Dog gjorde netop enkelte af de største Verdensartikler en Undtagelse herfra. Enkelte, som Korn, Sukker, Petroleum, Bomuld og raa Huder, var underkastede store Prissvingninger, andre som Ris og Salpeter gik endog videre tilbage i Pris.

Af den største Betydning for Hamburg har det været, at Forholdene i de sydamerikanske Lande, med hvilke Hamburg underholder saa udstrakte og livlige Forbindelser, i det forløbne Aar har i betydelig Grad konsolideret og bedret sig. Forretningen med Argentinien var saaledes i Tiltagende og Tilliden til den større; undertiden var Tilløbet af Varer saa stærkt, at Dampskibslinjerne maatte forflere Transportleilighederne. I Brasilien vendte ordnede Tilstande tilbage; efter Urolighedernes Afslutning udviklede der sig en overordentlig livlig Indførsel til de sydlige Provinser. Paa Forretningen med Chile havde det en særdeles gunstig Virkning, at Landets Valuta som en Følge af de forberedende Skridt til Indførelse af Guldmyntfod undergik en stor Bedring.

Toldkrigen med Spanien vedvarede gennem hele det forløbne Aar og synes, til betydelig Skade for den tyske Handel, ikke at gaa nogen nær Afslutning imøde. Ligesaa lidt er Handelsstandens Ønske om en Handelstraktat med Portugal blevet opfyldt.

Handelsstanden klager over den Tendens til at gribe regulerende og kontrollerende ind i dens Virksomhed, som har skaffet sig Udslag i en Række af Rigsdagen forelagte Regjeringsforslag. I første Række kommer her Forslaget til Børslov, der vil fjerne de mange samfundsskadelige Udvækster paa Børs-livet og særlig hindre Børsspillet; de meget strænge og gennemgribende Bestemmelser i Forslaget føles imidlertid af Handelsstanden, som om den skulde stilles under en særlig Opsigt, og paastaaes at ville sammen med den uheldige ogsaa skade den legitime Handel. Til samme Klasse af Lovforslag hører Forslagene til ny Margarinlov, som opstiller meget strengere Bestemmelser for Handelen med Margarin end tidligere, og til en Lov angaaende Handelen med Gjødningssstoffe og Sædefrø, der søger at sikre Landbruget uforfalskede Varer. Endelig vil et Forslag til Lov om Erstatning og Straf for uærlig Konkurrence (unlauter Wettbewerbs) beskytte mod de mange Udslag af saadan, som Loven hidtil ikke har kunnet ramme. Skjønt Hensigten med disse Lovforslag gennemgaaende anerkjendes som god og rigtig, finder Handelsstanden Bestemmelserne at gaa altfor vidt og at paalægge Handelen unyttig hindrende og lammende Baand.

Pengemarkedet. For Bankforretningen opgives det forløbne Aar i det hele at have været temmelig gunstigt. Vistnok forblev Diskontoen lav, først i Aarets sidste Maaneder indtraadte en Forhøjelse; men det almindelige Opsving maatte ogsaa komme Banker og Bankiers tilgode. Den med Opsvinget følgende Spekulationslyst fremkaldte adskillige Udskeielser; Spekulationen holdt sig i Tyskland dog inden forholdsvis maadeholdne Grænser, og de tyske Børser blev derfor ikke i nogen større Grad draget ind i den i November over Børserne i Wien og Paris udbrudte Krise. Tvertimod kunde de tyske Børser optage fremmede Papirer, der faldt i Kurs udover den rimelige Grænse, særlig østerrikske, ungarske og italienske, hvorved de paa samme Tid drog Nytte af den ved Krisen hidførte lave Kursstand og virkede beroligende paa Paniken. Ogsaa Hamburg berørtes kun lidet af Krisen, og om end det almindelige Kurstab medførte Tab, saa blev derved dog det i sin Helhed gunstige Aarsresultat ikke i nævneværdig Grad forringet. I det forløbne Aar er to tyske Banker blevne oprettede i Valparaiso til videre Udvikling af Handelen mellem Tyskland og Chile.

Svenske og norske Papirer finder nu som før i Tyskland et godt Marked; dog mener man at have bemærket, at de norske Hypothekbankbreve efter sin Konvertering til $3\frac{1}{2}$ % har tabt adskilligt af sin Tiltrækning. Ogsaa i det forløbne Aar er betydelige Mængder af svenske Papirer kjøbt tilbage til Sverige; man drager her af disse Tilbagekøb i de to sidste Aar den Slutning, at den almindelige Velstand i Sverige er gaaet godt fremover.

Den økonomiske Udvikling i Tyskland. I tidligere Rapporter har jeg fremhævet den store Interesse, med hvilken Udviklingen af Næringsveiene omfattes i Tyskland; denne Interesse synes stadig at tiltage. Løsningen af de økonomiske Spørgsmaal sysselsætter Regjering, Rigsdag og alle Samfundsklasser i lige høi Grad; de politiske Spørgsmaal har maattet vige for de økonomiske. Særlig fremkaldt ved de overdrevne Fordringer, der fra protektionistisk og agrarisk Hold stilles til Statens Hjælp og Indgriben, paagaar der mellem de forskjellige Partier paa det økonomiske Felt en saa heftig Kamp, som man paa dette Omraade sjelden har seet; men Tyskland har i Folkets Arbeidsomhed, i Nationens Interesse for Næringernes Opkomst og i den Hjælp,

som man her forstaar at hente hos de anvendte Naturvidenskaber, alle Betingelser for at gaa heldig ud af en saadan Kamp. Det maa ligge i vor Interesse nøie at følge denne Kamps Udvikling og de Resultater, hvortil den maatte lede, og at tage Exempel af de Fremskridt, som herunder i Tyskland gjøres paa det økonomiske Felt.

Med den bekjendte laissez-faire, laissez-aller Teori, efter hvilken Næringsveiene skal skjøtte sig selv, har man i Tyskland afgjort og engang for alle brudt; man er ganske paa det rene med, at det er en af Statsmagternes allerførste Opgaver at virke til Næringsveienes Opkomst og, hvor det viser sig nødvendigt eller nyttigt, træde ledende og hjælpende til. Debatterne i den tyske Rigsdag og i de preussiske Kamre giver et levende Billede af saavel den Interesse, hvormed de økonomiske Spørgsmaal fra alle Hold følges, som den store Betydning, de forskellige Statsdepartementer med den der samlede Sagkundskab har for Nationens økonomiske Liv, og det uhyre Arbeide, med hvilket disse Departementer bidrager til Næringsveienes Udvikling. Netop i denne store Sagkundskab har man en stedse større Garanti for, at Staten kun griber i Næringslivet, hvor det er uundgaaelig nødvendigt eller utvivlsomt nyttigt. Det viser sig her, at en kraftig Ledelse fra Statens Side ingenlunde er uforeneligt med en kraftig Udfoldelse af det private Initiativ; tvertimod arbejder Stat og privat Foretagsomhed Side om Side.

Da Udbredelsen af Kundskaber spiller en saa stor og stedse betydningsfuldere Rolle i Arbeidet for Næringsveienes Fremme, tror jeg her at burde opgive, hvad f. Ex. Preussen i forrige Aar bevilgede til Formaal vedkommende Undervisningen i de saakaldte praktiske Videnskaber:

Haandværksundervisning, videnskabelige Formaal under Ministeriet for Handel og Haandværk	Mk. 3 025 828
Landbrugsskoler og videnskabelige Formaal under Ministeriet for Landbrug	„ 1 266 230
Dyrlægehøiskoler etc.	„ 957 354
Teknisk Undervisning	„ 1 947 257
Bergværksskoler	„ 558 530
	Mk. 7 755 199

hvortil kommer, hvad der bevilgedes til Universiteter, ved hvilke Fakulteter for tekniske Videnskaber, Landbrug, Forstvidenskab etc. findes.

Den Bevægelse, som i de fleste Lande nu paagaar for at ophjælpe den økonomiske Tilstand, og som i Tyskland har taget særligt Omfang, har, det kan man vel trygt sige, endnu ikke naaet frem til os. En Sammenligning mellem den Interesse, der vises de økonomiske Spørgsmaal hos os i Tyskland, vilde sikkert ikke falde ud til vor Fordel. Teorien om, at Næringsveiene skal skjøtte sig selv, er dybt indpodet i Nationen; man nøier sig fremdeles med at fortsætte de gamle Stridigheder om Protektionisme og Frihandel, og ingen af Parterne vil søge Hjælpen til Fremskridt først og fremst der, hvor den fornemlig er at finde, nemlig hos de anvendte Naturvidenskaber. Skjønt Studiet af disse Videnskaber skulde være mere paatrængende nødvendigt end nogetsteds hos os, hvor Naturforholdene er saa vanskelige, saa synes Betydningen deraf endnu ikke at være gaaet op for Nationen. Vi har ikke de nødvendige Lærestanstalter til Uddannelse af kompetente Mænd, der kunde gaa i Spidsen for vor

økonomiske Udvikling; vi har intet Fagdepartement for Næringsveiene, i Besiddelse af tilstrækkelig Sagkundskab til at indtage en ledende Stilling. Man vil hos os ud fra den bekvemme laissez-faire, laissez-aller-Teori i et og alt stole paa det private Initiativ, som om dette var almægtigt; vi kan af Tyskland lære, at de private Anstrængelser og en kyndig og mægtig Hjælp fra Statens Side saalangtfra udelukker hinanden, at de største Resultater først naaes, naar Stat og Privatmand her gaar Haand i Haand.

Vor Handels Natur. I en Rapport af 10de Januar d. A. omhandlede jeg de Bestræbelser, der gjøres hjemme for at fremme vor Export, der ved Siden af Raaprodukter kun omfatter nogle ganske faa Industriprodukter. Jeg fremhævede, hvorledes alle vore Anstrængelser synes at gaa i Retning af Export, og at lidet gjøres hos os for at ophjælpe den indenlandske Handel; vi burde søge at udnytte vore egne Raaprodukter i Landet og derved sættes istand til at underholde en større Befolkning. Der kan neppe være Tvil om, at vi vil blive tvungne til at slaa ind paa en anden Vei. Den protektionistiske Strømning, som gaar gjennem Verden, og som nu har naaet selv England, søger overalt at beskytte det indenlandske Arbeide og at udelukke det fremmede. Maaske er den Tid ikke fjern, da der overalt vil stilles Hindringer iveien mod Modtagelsen ikke blot af vore Varer, men ogsaa af vore Emigranter og af vore Sømænd ombord paa fremmede Nationers Skibe. Vi har ingen Kolonier, hvor vi kan anbringe vore Folk; vi maa vide at beskæftige dem inden vort eget Land. Under saadanne Omstændigheder bør vi, før den haarde Nødvendighed tvinger os dertil, være betænkte paa at gjøre os saameget som muligt uafhængige af Udlandet. Det er netop her, en af vore største Opgaver ligger. Vort Lands Resurser er saalangtfra helt udnyttede, at de ikke engang er fuldstændig undersøgte eller kjendte. Hvad der mangler os, er fremfor alt den nødvendige Kundskab og Indsigt til at udnytte vore Hjælpkilder.

Hvad her er sagt, udelukker ikke, at vi maa bestræbe os for at underholde gode og billige Forbindelser med Udlandet. Man har i de senere Aar hos os særlig ventet sig Fordele af at komme i nærmere Forbindelse med udeneuropæiske Lande. Selv har jeg med de store Resultater for Øie, som de talrige direkte Dampskibsforbindelser med udeneuropæiske Lande har bragt Hamburgs Handel, foreslaaet, at vi skulde forsøge at sætte igang nogle enkelte saadanne Linjer, nemlig til de forenede Stater, til Brasilien og til Ostindien, hvor Stof til saavel Export fra som Import til vort Land i nogen Udstrækning allerede foreligger, og paa hvilke Trafikken formentlig maatte kunne blive Gjenstand for en større Udvikling. Med det betydelige Antal af vore større Dampskibe, som nu arbejder under vanskelige Forhold, vilde det vel, naar Statstilskud ydedes, være forholdsvis let at oprette et Par saadanne Linjer. Selv de tyske Linjer paa udeneuropæiske Lande er for nogen Del baserede paa Anløb af europæiske Mellemlhavne, særlig Antwerpen og engelske Havne, og det samme maatte i højere Grad blive Tilfældet med vore; jeg fremsatte derfor i sin Tid det Spørgsmaal, om vore Linjer ikke kunde udstrækkes til at omfatte russiske Østersøhavne, hvor Beløbet for direkte Forbindelser med udeneuropæiske Lande stadig maa stige. Som Sagen nu staar, synes det af de skandinaviske Lande at skulle blive forbeholdt Danmark at besørge Forbindelsen mellem Norden og de udeneuropæiske Lande.

Jeg har imidlertid stadig fremhævet, at de enkelte Linjer, vi saaledes kunde være istand til at oprette, ikke vilde kunne bevirke en almindelig Hævning af vor Export; for at opnaa en Spredning af vore Varer over det hele

Verdensmarked blir vi endnu i en lang Fremtid nødt til at betjene os af Mellemmand, og jeg har ment at burde fremhæve de mange Betingelser, Hamburg med sine regelmæssige Dampskibslinier til alle Verdens Kanter, med sine egne Handelshuse rundt om i oversøiske Lande og sin ganske fremragende Handelsstand har for at kunne være en fordelagtig Mellemmand for os. Herunder har jeg særlig dvælet ved de talrige herværende Exportprøvelagere og anbefalet Oprettelsen af et særligt Prøve- eller Mønsterlager hersteds af vore Varer. Det maa være af Interesse at se, hvad den herværende østerrigsk-ungarske Generalkonsul i en nylig afgivet Beretning udtaler om de Hamburgske Prøvelagere; det heder heri:

„Som Mellemmand optræde her Export-Agenterne eller, som de i de senere Aar kaldes: Indehaverne af Export-Prøvelagre. Det første af saadanne Export-Prøvelagre blev oprettet af Foreningen „Börsenhalle“, altsaa under Børsens eller Handelskamrets officielle Patronat. Resultatet var helt utilfredsstillende. Derefter indrettede Private for egen Regning saadanne Prøvelagre for Exporten, og Resultatet overtraf alle Forventninger. For Øieblikket existere 121 saadanne større Prøvelagre, fordelt efter Brancher og tildels ligesaa storartet indrettede som Statsanstalter i andre Lande. Paa disse Export-Prøvelagre gjør Hamburger-Exportøren sine Indkøb, og ligeledes afslutter den oversøiske Kjøbmand sine Forretninger med disse, i ringe Maalestok med andre Agenter, men i intet Tilfælde med Fabrikkerne direkte. Ogsaa østerrig-ungarske Fabrikker er repræsenterede paa disse Prøvelagre, men langt fra tilstrækkeligt. Som en Følge deraf faar den oversøiske Kjøbmand, som kommer til Hamburg for at gjøre Indkøb, intet Kjendskab til Leveringsdygtigheden, Fremskridtet eller overhovedet til Existensen af mange af vore Industrigrene, og har som en Følge deraf hidtil ikke fundet nogen Foranledning til at gaa til Wien, Buda-Pest, Triest eller Fiume. Tilstedeværelsen af Prøvelagre af vore Frembringelser af den Art, som f. Ex. den ungarske Regjering har i Fiume, vilde derfor ogsaa være meget formaalstjenlig i Hamburg for at gjøre de fremmede Kjøbmænd opmærksomme paa vor Industri — selvfølgelig under Forudsætning af en efter Forholdene afpasset, ikke bureaukratisk Organisation.“

Hvad der her er udtalt om den fremskredne østerrigsk-ungarske Industri, maa i en ganske anden Grad gjælde om vor, der er i sin Begyndelse. Mit Forslag om Oprettelse af et Mønsterlager i Hamburg er blevet optaget til Behandling af den svenske Exportforening, men det synes her som saa ofte i vore Lande, hvor det gjælder nye Skridt paa det økonomiske Omraade, at være vanskeligt at finde fornøden Tilslutning. Maaske kunde man indrette det saaledes, at endel af de Gjenstande, der blir udstillede paa Stockholmsudstillingen næste Aar, efter dennes Slutning sendtes til Hamburg for at udstilles.

Overalt ser man de europæiske Industristater anstrænge sig for at aabne nye Markeder. Fra Statens Side oprettes der Mønsterlagere i eget eller fremmed Land; saaledes er der et tysk statsunderstøttet Mønsterlager i Chicago. Rusland har f. Ex. et Mønsterlager i Japan. Med Statsunderstøttelse har Handelskammeret i Lyon udsendt en Expedition af Fagmænd, ialt ikke mindre end 13 Personer, for at undersøge Mulighederne for en udvidet Export af franske Varer til Sydchina, og Handelskammeret i Bradford forbereder en lignende Expedition fra engelsk Side. Den private Foretagsomhed gaar Haand i Haand hermed. De store Industrigrene i Tyskland, som Jern- og Maskinindustrien, gaar i Spidsen; endel Storindustrielle i denne Branche har saaledes forenet sig om at undersøge Markederne i Sydamerika, Sydafrika og Indien.

ved særlige kompetente Udsendinge. Vore egne større Huse i Varer som Træ og Fisk burde vel føle sig mægtige nok til at optræde paa lignende Maade og ikke vente al Hjælp af de af Staten udsendte kommercielle Stipendiater, der kun delvis vil være istand til at opfylde de Forventninger, man stiller til dem, som ikke kan være Specialister paa alle Hold.

Jeg har ment det oplysende for vore Fabrikanter at give en Oversigt over Exporten fra Hamburg til udeneuropæiske Lande af Varer, der har eller i Fremtiden burde faa Betydning for vor egen Export; en saadan Oversigt findes under Bilag No. 1.

Kommunikationer. Det herværende Handelskammer har i længere Tid gjort Forestillinger hos den preussiske Jernbanedirektion i Altona i Anledning af den langsomme Jernbaneforbindelse med Jylland, der har været til lige megen Gene for Posten og for Persontrafikken. Man har nu givet efter for disse Forestillinger, og fra 1ste Mai d. A. vil der blive sat igang et Hurtigtog fra Hamburg til Wamdrup med Afgangstid Kl. 11 Aften istedetfor som nu Kl. 7 Eftermiddag. Det er endnu ikke blevet offentliggjort, hvad der i Tilslutning hertil vil ske fra dansk Side, hvor de jyske Handelskamre ivrig har arbejdet for et hurtigere Tog gennem Jylland; dog mener man, at Ankomsten til Fredrikshavn i Løbet af Sommeren vil kunne ske ca. Kl. 3 Eftermiddag. Idet man forøvrigt villig anerkjender det gjorte Fremskridt, fastholder dog Hamburgs Handelskammer Ønsket om, at det nye Nattog kunde gives en Kjørehastighed af 60 Kilometer istedetfor kun 45, og at Ankomsten til Fredrikshavn maatte ske allerede henved Kl. 12 Middag. Herunder spiller ogsaa Hensynet til Forbindelsen med Norge en betydelig Rolle; ved Hjælp af et saa hurtigt Tog gennem Jylland haaber man her at kunne vinde Post- og Persontrafikken til Vestnorge for denne Linje, ja maaske endog at faa istand en Postforbindelse over Fredrikshavn—Laurvig til Østnorge.

Tysklands og Hamburgs Handelsomsætning i 1895. Tysklands Handelsomsætning var i 1895, sammenlignet med 1894:

Aar.	Indførsel.		Udførsel.	
	Mængde. Tons.	Værdi. 1000 Mark.	Mængde. Tons.	Værdi. 1000 Mk.
1894	32 022 500	4 286 000	22 883 700	3 051 000
1895	32 536 200	4 217 000	23 830 600	3 416 000

Under Bilag No. 2 vil man finde en Sammenstilling af de vigtigere Varer, hvori i 1895 Omsætningen mellem Tyskland og de forenede Riger er foregaaet.

Hamburgs Handelsomsætning søværts var i 1895 sammenlignet med 1894:

Indførsel af	1894.		1895.	
	Tons.	1000 Mk.	Tons.	1000 Mk.
Fortæringsgjenstande . . .	1 820 200	522 922	1 959 800	581 184
Bygge- og Brændematerialier	1 700 400	26 628	1 744 400	26 065
Raastofte og Halvfabrikater	2 357 700	876 274	2 518 800	895 083
Manufaktur- og Modevarer	22 800	52 748	32 800	63 665
Industriprodukter . . .	96 400	87 487	113 300	95 436
Samlet Indførsel	5 997 500	1 566 059	6 369 100	1 661 433.

Udførsel af:

	1894.		1895	
	Tons.	1 000 Mk.	Tons.	1 000 Mk.
Fortæringsgjenstande . . .	1 364 500	470 374	1 440 000	448 766
Bygge- og Brændematerialier	247 200	8 824	300 400	11 710
Raastoffe og Halvmaterialier	797 600	288 488	828 800	324 081
Manufaktur- og Modevarer	41 700	170 617	53 200	197 078
Industriprodukter . . .	296 000	276 285	355 500	357 579
Samlet Udførsel	2 747 000	1 214 588	2 977 900	1 339 214

Hamburgs Handelsomsætning med de forenede Riger havde en Værdi af:

	1894.	1895.
Indførsel fra Norge	Mk. 15 449 270	Mk. 17 926 600
Udførsel til —	„ 49 322 380	„ 51 074 960
Indførsel fra Sverige	„ 13 594 590	„ 18 585 300
Udførsel til —	„ 35 676 090	„ 38 358 400

Bilag No. 3 giver en Fortegnelse over de Artikler, i hvilke Omsætningen mellem Norge og Hamburg er foregaaet. Bilag No. 4 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.

Landbrug og Landbrugsprodukter.

At det tyske Landbrug for Tiden gennemgaar en farlig Krise, benægtes ikke fra noget Hold. Landbrugets daarlige Stilling og Midlerne til at hjælpe derpaa har fremfor noget været Gjenstand for Regjeringernes og Rigsdagens Forhandlinger. Paa de ganske overdrevne Fordringer, som det saakaldte Agrarparti har stillet til Statens Hjælp og Beskyttelse, har Rigsregjeringen selvfølgelig ikke kunnet gaa ind; det bekjendte Grev Kanitzske Forslag om Statens Monopolisering af Kornhandelen afvistes af Regjeringen og forkastedes i Rigsdagen. Rigsregjeringen har imidlertid ved en Række Foranstaltninger, der af Agravene benævnes „smaa Midler“, men som i Virkeligheden er af megen Betydning, søgt at komme det nødlidende Landbrug til Hjælp. Saaledes er Lovgivningen for Beskatning af Brændevin reformeret til Fordel for denne med Landbruget saa nøie forenede Bedrift, og ved den Sukkerbeskatningslov, som nu foreligger for Rigsdagen, søger man paa lignende Maade at gjøre Røedyrkningen lønnende. Fremdeles er Jernbanefragterne for Transport af Gjødningsstofferne blevne betragtelig nedsatte; andre Tarifnedsættelser i Landbrugets Interesse synes at forestaa, saaledes en betydelig Nedsættelse af Tarifferne for Korn og Mel til tyske Søhavne, naar dets Udførsel til Udlandet paavises. Oprettelse af Kornoplugssteder ved Statshjælp er paatænkt. I Preussen er der blevet oprettet en „Preussische Central-Genossenschafts-Kasse“ med Sæde i Berlin ved Hjælp af en af Statsmidler ydet Driftskapital; denne Driftskapital fastsættes til 5 Millioner Mark, men efterat Kassen paa det første halve Aar har haft en Omsætning af 60 Millioner Mark, er Regjeringen nu indgaaet til

den preussiske Landdag med Forslag om at forhøje Driftskapitalen til 20 Mil-
lioner Mark. Kassen staar under Statens Kontrol og har til Hensigt at
ophjælpe de produktive Stænders, særlig Landbrugets, Personalkredit. Den
støtter sig herunder til de allerede eksisterende private „Genossenschaften“
inden Landbruget og tildels Haandværkerstanden, i første Række de Raiffeisenske
og Schulze-Delitzscheske Kreditforeninger, men ogsaa paa de talrige Foreninger
til Indkjøb af Raamaterialier, Gjødningsstoffer m. m. og til Salg af Landbrugs-
produkter (f. Eks. Meierier) o. s. v. Det er til saadanne Foreninger, den
oprettede Kasse skal yde billige Laan, altsaa ikke direkte til Enkeltmand. De
nævnte Kreditforeninger vil derved sættes istand til at nedsætte sin Udlaans-
rente. Samtidig skal Kassen modtage Foreningernes ledige Midler, om saadanne
findes, til bedst mulig Anbringelse. Kassen skal saaledes virke som et „Zentral-
ausgleichsstelle“ for alle denne Slags Foreninger i Preussen. Af denne nye
Indretning lover man sig en storartet Videreudvikling af Genossenschaftvæsenet,
der i Østpreussen endnu lader adskilligt tilbage at ønske; Landmændene skulde
herved befries for i Anledning af forbigaaende Kreditbehov, saaledes som det
regelmæssig forekommer, at maatte søge til den private dyre Kredit og til
Realkrediten. Saa vigtigt et Spørgsmaal som Landbrugs kreditten er
for os, burde vi nøie følge med, hvad der paa dette Omraade
sker i Tyskland. Ved Anlæg af saakaldte Smaabaner („Kleinbahnen“),
der særlig er i Landbrugets Interesse, har Preussen bevilget betydelige Summer.
Ved den Rigsdagen forelagte Børslov er det Meningen at indskrænke saa meget
som muligt de paa Landbrugsartiklernes Pris indvirkende Spil- og Spekulations-
forretninger; efter den Behandling, Børsloven har faaet i vedkommende Rigsdags-
komité, synes det, som om man herunder skulde ville gaa saa vidt som til at
forbyde al Terminhandel i Korn. Saa betydningsfulde imidlertid mange af
disse Foranstaltninger kan være, saa er det dog først og fremst af de tekniske
Fremskridt, som her ved Videnskabens Hjælp stadig gjøres, at det tyske Land-
brug vil kunne hente Styrke til at staa sig i Konkurrencen med Lande med
mere jomfruelig Jordbund.

Paa mange Hold finder man, at Regjeringen har været for eftergivende
mod Agrarernes Fordringer; til Værn mod disse og mod det agrariske „Bund
der Landwirthe“ er der iaar af Mænd af Kjøbmandsstanden og Industri-
kredse dannet en særlig Forening, „Schutzverband gegen agrarische Uebergriffe“.

Korn. I en Rapport af 3die November 1894 og min forrige Aarsrapport
gjorde jeg nærmere Rede for den fra 1ste Mai 1894 i Kraft traadte tyske
Rigslov, hvorefter der paa Forlangende ved Udførsel af Korn m. m. 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 eller af en Række andre, ved
Forordning af Bundesrath særlig bestemte Varer. Den tyske Kornudførsel, der,
naar undtages Exporten af Byg til England til Brug for de derværende
Bryggerier, var ifærd med ganske at uddø, har under den nye Ordning, der i
nogen Grad virker som en „skjult Exportpræmie“, igjen taget et betydeligt
Opsving. Der udførtes i:

		1893.	1894.	1895.
Hvede	. . . Tons	293	79 191	69 911
Rug	. . . „	270	49 712	35 992
Havre	. . . „	276	22 759	51 427
Byg	. . . „	8 235	19 405	49 014

Til vore Lande gik i: .

		1894	1895.
Til Norge	Rug Tons	3 336	2 296
„ Sverige	Hvede „	37 239	26 470
„ —	Rug „	17 278	8 146

Det sees heraf, at den mindre Udførsel af Hvede og Rug i det sidste Aar i Forhold til i 1894 væsentligt falder paa Udførselen til Sverige, der ifjor forhøiede sin Korntold meget betydelig.

M e l. Af Mel udførte Tyskland i:

	Ialt Tons	1894.	1895.
Til Norge	„	46 517	43 109
„ Sverige	„	40 475	10 156

Ogsaa her har altsaa Udførselen til Sverige og dermed den samlede Udførsel i det sidste Aar været betydelig mindre end Aaret før. I Norge sees de tyske Exportmøller i den sidste Tid at møde en generende Konkurrence med fransk Mel.

Kvæg og Kjød. I min forrige Aarsrapport redegjorde jeg for, hvorledes Tyskland afspærrede sig for Kvægtilførsel fra stadig flere Lande ved Indførselsforbud. Hvad vore Lande angaar, saa var Stillingen indtil 1ste Oktober f. A. den, at svenske Kvæg og Svin ligesom danske kunde indføres til enkelte bestemte tyske Havne, saaledes Hamburg, hvorfra de ikke maatte føres videre, og hvor de straks maatte nedslagtes; for norsk Kvæg var ingen Bestemmelser givne, og Indførselen deraf skulde saaledes være fri. Med 1ste Oktober f. A. traadte den nye Ordning i Kraft, hvorefter Drøvtyggere og Svin, der søværts indførtes til Tydskland, skal underkastes en Karantæne; samtidig forbydes Indførsel over den danske Landgrænse. Karantænen er principielt fastsat til 4 Uger, men kan af Bundesrath ligeoverfor Lande, hvor Sundhedstilstanden blandt Kvæget ansees for at være tilfredsstillende, afkortes til 10 Dage. Ligeoverfor de skandinaviske Lande er denne kortere Karantæne blevet bragt i Anvendelse; efter overstaaet Karantæne kan Dyrene frit sendes ind i det indre af Landet. Karantæneanstalter er oprettede i Hamburg, Altona (Bahrenfeld), Lübeck, Rostock, Kiel, Tønning, Flensburg og Apenrade. Fra den Regel, at den danske Landgrænse er spærret for Kvæginførsel, har Undtagelse været gjort for Maanederne April, Mai, September og Oktober, i hvilke ungt dansk Kvæg kan indføres til Græsning i Marskegnene; for denne Indførsel er der oprettet en Karantæne i Hvidding.

Om end Faren for Husdyrsygdomme kan have afgivet den fornemste Grund for Karantæneordningen, saa kan det dog ikke oversees, at den var en Indrømmelse til Agrarpartiet, der helst vilde se det tyske Marked afspærret ved en sammenhængende Række af Indførselsforbud, men som i Mangel deraf i en streng Karantæne saa et Middel til at hæve Kjødpriserne betydelig; det blev saaledes paa Forhaand i landbrugsinteresserede Blade aabent anført til en saadan Foranstaltning Gunst, at en Karantæne formentlig vilde virke som en Forhøjelse af Kvægtolden til det tredobbelte. Imidlertid er den ønskede Virkning kun for en mindre Del indtruffet; Priserne har ikke steget i den ventede Udstrækning, og selv den stedfundne forholdsvis moderate Prisforhøjelse menes kun for en

Del at være kommet det tyske Landbrug tilgode. Hvad Indførselen af Svin angik, var man af den Mening, at Karantænen vilde virke næsten som et Indførselsforbud, og Hamburg indrettede derfor slet ikke sin Karantæne for Modtagelse af Svin; men en saadan Virkning indtraadte ikke. Under saadanne Omstændigheder faar Regjeringen stadig høre af Agrarpartiet, at de tagne Forholdsregler ligeoverfor Kvægindførselen ikke er strænge nok. Som en af Agrarernes nærmeste Fordringer kan nævnes, at Kjød ved Indførsel skal ledsages af Dyrets Lunger og Indvolde, for at dets Sundhed skal kunne konstateres; herved vilde Indførselen i høi Grad vanskeliggjøres. Som et Fremtidsmaal staar det for Agrarerne at skaffe høie Kjødpriser ved Udelukkelse af fremmed Kvæg og Kjød fra det tyske Marked og derved at bringe den tyske Kvægavl op til selv at forsyne Tyskland med Kjød.

Imidlertid har et Par Tilfælde af „Schweineseuche“, der indtraf i Karantæneanstalten i Rostock blandt danske Svin givet Anledning til, at Indførsel af saavel levende Svin som Kjød af Svin fra Danmark er blevet forbudt; den store Indførsel af danske fede Svin, der var Agrarerne en Torn i Øinene, er derved stanset. Herved har Kiels Kommune, der havde indrettet sin kostbare Karantæneanstalt for en ikke liden Del paa Indførselen af danske Svin, lidt et stort Tab; Forestillinger er i denne Anledning gjorte af Kiels Handelskammer, men hidtil uden Nytte.

Den tyske Kvægimport var i 1895 betydelig mindre end i 1894, saaledes som følgende Tal viser:

	1894.	1895.
Kjør Stk.	153 310	113 712
Tyre „	14 625	11 199
Okser „	82 228	58 994
Ungkvæg „	106 408	88 044
(fra 2½ til 5 Aar).		
Kalve „	23 634	15 665
(under 6 Uger)		
Svin „	710 128	345 594

Foruden de mange Forbud skyldtes denne Mindreindførsel særlig Karantænen i Aarets sidste tre Maaneder. Ogsaa Indførselen af svensk Kvæg var efter Karantænenes Begyndelse mindre end det foregaaende Aar, men i sin Helhed var den større:

	1894.	1895.
Kjør Stk.	3 979	5 305
Tyre „	2 225	2 650
Okser „	3 873	3 079
Ungkvæg „	2 316	2 751
Svin „	1 824	3 612

Det maa forøvrigt erindres, at den svenske Indførsel i Virkeligheden er noget større end den i den tyske Statistik opgives, idet svensk Kvæg, der kommer over Kjøbenhavn, regnes som dansk.

Indførselen til Hamburg var:

	Hornkvæg.		Kalve.	
	1894.	1895.	1894.	1895.
Danmark	66 259	66 152	144	103
Sverige	921	555	—	10
Storbritannien	465	—	—	—
Ungarn	—	—	—	—
Schweiz	6	12	—	—
Amerika	8 387	—	2	—
Afrika	10	1	—	1
Tyskland	35 643	36 783	62 018	62 800
Sum	111 691	103 503	62 164	62 914

	Svin.		Faar.	
	1894.	1895.	1894.	1895.
Danmark	88 757	96 398	—	—
Sverige	65	—	—	—
Storbritannien	878	—	—	—
Ungarn	1 920	—	—	—
Schweiz	—	—	—	—
Amerika	—	—	—	—
Afrika	—	—	—	—
Tyskland	258 703	283 925	104 342	99 504
Sum	350 323	380 323	104 342	99 504

Forbruget i Hamburg selv anslaaes til ca. 1 000 Kreaturer pr. Uge (foruden Svin og Kalve). Foruden det svenske Kvæg, der ankom direkte hertil, kom ogsaa en Del fra Karantæneanstalten i Lübeck. I Hamburg er man ikke tilfreds med den indførte Karantæne. Dels finder man den unyttig, idet den tidligere Ordning med Slagtetvang i de for Indførselen aabnede Søstæder var fuldt betryggende, dels mener man, at den har vist sig ligefrem farlig, idet Karantæneanstalterne med deres store Ansamling af Kvæg let blir formelige Arnesteder for smitsomme Sygdomme. Det har da ogsaa vist sig, at det, efterat Mule- og Klovesyge i December Maaned fra Husum førtes til Hamburger Kvægmarked, ikke lykkedes at holde den ude fra Karantæneanstalterne i Hamburg og Altona. Desuden var den tidligere Ordning, hvorefter Kvæget her maatte nedslægtes, til Fordel og Indtægt for Hamburg; nu kan Kvæget derimod fra Karantæneanstalten føres direkte ind i det indre.

Da den i Hamburg indrettede Karantæneanstalt syntes for liden, sluttede Kvægkommissionærerne sig sammen og byggede en Karantæneanstalt for sin egen Regning i Bahrenfeld ved Altona. Omkostninger ved 10 Dages Karantæne i Anstalterne i Hamburg og Altona er 18 à 20 Mk. pr. Stykke Hornkvæg; Svin modtager ingen af de to Karantæneanstalter.

Kvægkommissionærerne tegnede fra Begyndelsen af selv tvungen Assurance mod Sygdom i Karantæneanstalten i Bahrenfeld mod en Præmie af 1½ Mk. pr. Stykke Kvæg; efterat Tilfælde af Mule- og Klovesyge var indtruffet i

Karantæneanstalten, og de der staaende Besætninger med mindst muligt Ophold ver blevne nedslagtede, hvad der paadrog Kommissionærerne et betydeligt Tab, forhøiedes Præmien til 3 Mk. For Kvæg, som sendtes til Hamburgerkarantænen, tegnedes der derpaa privat Assurance mod Sygdom til $1\frac{1}{2}$ % Præmie. Assurancepørgsmaalet vakte adskillig Bevægelse inden den danske Landmandsstand, og der blev opstillet Fordring paa, at den danske Stat skulde tage Assurancen i sin Haand og helt eller desvis bestride Omkostningerne ved den; det syntes ogsaa, som om man i Regjeringskredse ikke var utilbøielig til her i en eller anden Form at komme Kvægexporten til Hjælp. Imidlertid er nu Sagen kommet i en anden Gjænge, efterat Firmaet H. Pontoppidan & Co. i Hamburg efter afsluttet Kontrakt med anseede Forsikringselskaber (Norddeutsche Versicherungsgesellschaft) er begyndt at tegne Assurance mod en Præmie af $1\frac{1}{4}$ %, gjældende for Havari og Søfare ombord og for Mund- og Klovesyge samt Miltbrand under Opholdet i Karantæneanstalt; alt Kvæg, der føres til Karantæneanstalterne i Hamburg og Altona fra danske og svenske Havne, modtages til Forsikring. Kvægets omtrentlige Markedsværdi opgives af Afsenderen og lægges til Grund for Erstatningen ved Havari og Søfare. I Tilfælde af Nedslagtning paa Grund af smitsomme Sygdomme, kan Assurandørerne lade Værdiansættelsen revidere af Sagkyndige (Kommissionærer og Slagtere), der hvor Forsikringen maa ansees for at være for høit ansat, ansætter en Sundhedstakst. Kvæg, som kondemneres, erstattes med 100 %, i andre Tilfælde erstattes Assurancesummen med Fradrag af den Sum, som Dyret udbringes til ved Salg, naar det sælges af vedkommende Kommissionær. Da Kvæget ofte er noget længere end 10 Dage i Karantænen for at komme direkte derfra til vedkommende Marked, er Resikoen ansat til et Ophold af 12×24 Timer. Denne Forsikring synes at have vundet de danske Afsenderes Bifald og menes at ville gjøre en Statsassurance overflødig; samtidig er den tvungne Assurance ved Anstalten i Bahrenfeld ophørt. Svenske Afsendere burde have sin Opmærksomhed henvendt derpaa.

Hovedmarkedet i Hamburg for Kvæg har før fundet Sted om Mandagen; Hamburger-Slagterne har da gjort sine Indkjøb for Ugen. Imidlertid finder i Begyndelsen af Ugen ogsaa Kvægmarkederne i en Række Byer i Westphalen Sted, hvorved Handlere derfra forhindredes i at møde op om Mandagen i Hamburg. Kvægkommissionærerne har derfor faaet istand et Fredagsmarked hersteds med særligt Hensyn til Exporten, saaledes at de rhinske Handlere kan gjøre sine Indkjøb hersteds tidsnok til at kunne møde op paa sit eget Marked ved næste Uges Begyndelse. Efterhaanden blev Hovedvægten fra Mandagsmarkedet lagt over paa Fredagsmarkedet. De Hamburgske Slagtere, hvem det var ubekvemt at maatte købe om Fredagen, hvorved Kvæget almindeligvis blev staaende ilive et Par Dage og medførte Omkostninger, og som desuden vistnok helst saa de rhinske Handlende borte, har nu sluttet sig sammen med den Forpligtelse ikke at gjøre Indkjøb om Fredagen for derved at tvinge den gamle Ordning tilbage. At Fredagsmarkedet har været til Exportørernes Fordel, synes utvivlsomt.

Opriindelig var det forbudt at føre Kvæg gennem den nye Keiser Wilhelms-Kanal; Forbudet blev imidlertid snart ophævet. Kanalen burde faa megen Betydning for den svenske Kvægexport til Hamburg.

Indførselen af Kjød til Tyskland har det sidste Aar været betydelig større end de nærmest foregaaende. Den var i

1893 . . .	148 819	Dobbelcentner,	deraf fra Sverige	1 578	Dobbelcentner,
1894 . . .	259 226	—	„ - —	2 466	—
1895 . . .	312 326	—	„ - —	2 554	—

Den danske Stat har nu en fast Kvægkonsulent for Tyskland med Sæde i Hamburg.

Heste. Af Heste indførte Tyskland i 1895 103 967 Stykker mod i 1894 85 312. Deraf kom 32 596 Heste fra Rusland og 15 468 fra Danmark. Man mener, at der i Tyskland burde kunne findes et Marked for svenske Heste; i Lighed med de smaa russiske Heste kunde maaske ogsaa norske Fjordheste finde Afsætning.

Smør. Hamburg er en meget betydelig Exportplads for Smør; foruden tysk Smør kommer der hertil fremmed Smør, særlig finsk, russisk, galizisk og dansk, i Transit. Under Bilag No. 1 vil man finde en Opgave over Smør-exporten fra Hamburg i 1894. Udførselen af tysk Smør, der særlig gaar til England, er i de senere Aar gaaet stærkt tilbage. Man mener, at „Hamburger-smør“ i nogen Grad har bragt det tyske Smør i Miskredit paa det engelske Marked; i Hamburgs Frihavn er der en egen Fabrik, hvor fremmed Smør, særlig fedt finsk Bondesmør, tilsættes med Vand, og hvorfra Fabrikatet sendes til England.

Melk. Der foregaar en betydelig og, som det synes, stigende Indførsel til Tyskland af fersk Melk; den udgjorde i 1895 omtrent 16 000 Tons, Værdi Mk. 2 400 000, og skede særlig fra Holland og Østerrige. Sverige maatte vistnok kunde sende Melk til Berlin; fra Holland gaar der betydelige Kvanta Melk til London. Fersk Melk er toldfri.

Æg. At der fra Tyskland foregaar en temmelig betydelig Udførsel af Æg, særlig til England, vil hjemme være tilstrækkelig bekjendt; mindre bekjendt turde det være, at denne Udførsel har aftaget meget og er en ren Ubetydelighed i Forhold til de store Masser Æg, som Tyskland under det stadig voksende Forbrug i Landet selv importerer. Indførselen var i:

1893	66 314	Tons, Værdi Mk.	57 030 000
1894	79 609	— — -	68 464 000
1895	83 565	— — -	71 866 000

Herimod stod i 1895 en Udførsel af 772 Tons, Værdi Mk. 741 000. De indførte Æg kommer særlig fra Rusland og Østerrige-Ungarn.

Landbrugsattachéer. Jeg har allerede i en tidligere Rapport henledet Opmærksomheden paa en Foranstaltning, af hvilken man i Tyskland venter sig megen Fordel for Landbruget, nemlig Udsendelsen af saakaldte Landbrugsattachéer ved forskellige tyske Legationer i Udlandet. Disse Attachéer skal være videnskabelig uddannede Mænd med den Opgave at følge Landbrugets Udvikling i vedkommende Lande og give Indberetninger om alt nyt og nyttigt, der sker dersteds paa Landbrugets Omraade. Medens vi ikke synes at kunne tænke os Udsendinger til Udlandet til Fremme for vort Næringsliv uden med

det Formaal at skaffe Afsætning for vore Varer derude og virke til Fremkaldelse af en eller anden Export, sees her Tyskland at give sine Udsendinger først og fremst det Opdrag at skaffe Oplysning om den økonomiske Udvikling i andre Lande og til Belærelse for Landets eget Næringsliv paa de Fremskridt, som andetsteds gjøres.

Gjødningsstoffer. Indførselen af Raamaterialier til og Tilvirkningen af kunstig Gjødning spiller en vigtig Rolle i den tyske Handel og Industri. Man anslaaer Værdien af det aarlige Forbrug af kunstig Gjødning i Tyskland til ca. 170 Millioner Mark.

Da Benyttelsen af kunstig Gjødning er en af de første Betingelser for vort Landbrugs Opkomst, bør det være af Interesse at se, hvorfra Tyskland indfører kunstig Gjødning og Raastofferne dertil. Der indførtes saaledes i 1895:

Dyrisk Guano,	ialt 39 638 Tons, Værdi M. 6 223 000,
særlig fra Peru.	

Superphosfater,	- 96 099 — — - 6 246 000,
særlig fra Belgien.	

Thomasslagger,	- 92 251 — — - 2 306 000,
særlig fra England, Frankrige og Belgien.	

Ben,	- 27 959 — — - 2 516 000,
særlig fra Ostindien.	

Benaske,	- 5 575 — — - 558 000,
fra Uruguay og Argentina.	

Benmel,	- 24 335 — — - 2 677 000,
særlig fra Rusland og Østindien.	

Svovlsur Ammoniak,	- 29 203 — — - 7 593 000,
hovedsagelig fra Storbritannien.	

Salpeter,	- 459 514 — — - 78 117 000,
fra Chili.	

Forsforsur Kalk,	- 278 046 — — - 13 900 000,
fornemlig fra de forenede Stater.	

Fra Norge indføres der lidt Apatit og endel Fiskeguano, fra Sverige ligeledes lidt Fiskeguano. Apatit fra Florida stiller sig langt billigere end den norske, som derfor vanskelig kan konkurrere paa det tyske Marked. Der foreligger nu for Rigsdagen et Regjeringsforslag angaaende Kontrol med Handelen med saavel Gjødningsstoffer som Sædefrø, hvorved man vil sikkre Landbruget mod Forfalskning; mod dette temmelig indgribende Forslag har de interesserede Handelskredse reist en stærk Modstand.

Tyskland besidder selv, som bekendt, af mineralske Gjødningsstoffer i stor Udstrækning Stassfurtersalte og tilvirker Thomasfosfat, begge af den største Betydning for Landbruget. De store Leier af Stassfurtersalte er paa det nærmeste monopoliserede paa det saakaldte „Kali-Syndikats“ Hand; en i Regjeringkredse bestaaende Hensigt, i det tyske Landbrugs Interesse at bringe Monopolet over til Staten, har ikke fundet den fornødne Understøttelse. Af den samlede Udførsel af Stassfurtersalte, der i 1895 udgjorde ca. 230 000 Tons til en Værdi af $5\frac{1}{2}$ Million Mark, gik henimod Halvparten til de forenede Stater. Til Sverige er Udførselen deraf stadig stigende; i 1894 var den ca. 30 090 Tons, i 1895 over 38 000 Tons. Derimod er det meget at beklage, at Udførselen til Norge er saa god som ingen; om Udførselen deraf steg, vilde det være et Tegn paa, at vort Landbrug gik fremad.

Priserne paa Gjødningsstoffer var i 1895 yderst daarlige.

Udveksling af Landbrugsprodukter mellem vore Lande og Tyskland. Jeg mener til Slutning i Uddrag at burde hidsætte, hvad en meget fremstaaende videnskabelig Autoritet paa det tyske Landbrugs Omraade, der tillige har et godt Kjendskab til svenske Forhold og særlig til det svenske Landbrug, paa en Forespørgsel skriver til mig angaaende Udveksling af det svenske og det tyske Landbrugs Produkter; hvad der siges, har for en stor Del ogsaa Gyldighed for Norge: „Sverige skal til Tyskland exportere, hvad det kan producere bedre og billigere. Her kommer først og fremst Sædefrø i Betragtning, nemlig Skogfrø (Furu og Gran), Sædekorn (Hvede, Rug, Byg, Havre, Ærter, Vikker, Gupinatplanter, Lin), og Foderplanter (Kløverarter, Timotei etc.). Betingelsen er, at Sædefrøet er frit for Ugræs, rensorteret, af høiest mulig Jævnhed og Spirekraft og leveres i store Sendinger til hensigtsvarende Fordeling paa store Produktionsomraader efter ensartede Metoder. Efter lignende Grundsatninger synes, hvad Husdyravlen angaar, Opdrættet af tunge Arbeidsheste i Lighed med de jyske og belgiske og af kraftige og store Trækokser samt af gode, men store, fededygtige Melkekjør at love en lønnende Export. Ved smaa Dyr stiller Omkostningerne sig altfor ugunstige i Forhold til Værdien. For Export af Prima Fedekvæg er i Sverige Forudsætningerne — fede Græsgange og tekniske Affald — kun undtagelsesvis tilstede, medens Betingelserne for Opdræt af de ovenfor nævnte Dyr neppe nogensteds er bedre, naar den kun drives rationelt med forstandig Arbejdsdeling og Samvittighedsfuldhed. Som nyttige og delvis uundværlige Indførselsartikler til Fremme af det svenske Landbrug er at nævne: nye, prøvede Sædpoteter, Lupiner — og Serradellafrø som Middel til paa billigste Maade at berige Jordbunden med det kostbareste Gjødningsstof, Kvælstof; desværre staar Toldlovgivningen her imod, idet den beskatter Lupiner højt som Kaffesurrogat! Endvidere kan det svenske Landbrug til Trods for de glædelige Fremskridt i den indenlandske Maskinindustri endnu ikke undvære Indførselen af de udmærkede tyske Maskiner for Agerens Tilberedelse og Forædling af Sædekorn. De tyske Kalisalte fortjener en fremdeles betragtelig stigende, men tillige ogsaa forstandig Anvendelse. Endelig bør det svenske Landbrugs Opmærksomhed henledes paa to Produkter af tysk Videnskab, nemlig paa Prof. Dr. Löfflers Musebaciller til Udryddelse af Mus og paa de specifikke Bakterier til Fremme af Papilionaceekulturer efter Prof. Dr. Nobbes Methode, tilberedt i „Höchst am Main“.

Huder og Skind. Forretningen i Huder artede sig i det forløbne Aar paa en usædvanlig Maade; saa store Prissvingninger i et saa kort Tidsrum ved

man ingensinde at have oplevet. I Foraaret indtraf der en efterhaanden stigende Efterspørgsel, der udgik fra de forenede Stater, og som i Løbet af nogle Maaneder drev Priserne op med 50—100 %. Denne Bevægelse formaaede imidlertid Konsumenten ikke at følge, og henimod Høsten indtraadte der et almindeligt Prisfald og en Forretningsstilhed, der i det store og hele vedvarede til Aarets Slutning. Indførselen til Hamburg var i 1895 vistnok noget mindre end Aaret før; dog indtager Hamburg nu som før den første Plads mellem Europas ledende Hudemarkeder.

For Kalveskind var Priserne indtil Sommerens Slutning stigende; siden maatte Priserne paa Grund af mindre Afsætning vige. Saavel norske som svenske Kalveskind var gennemgaaende Gjenstand for god Efterspørgsel. Gjedeskind fandt i Foraaret en kort Tid livlig Afsætning, men har siden tabt i Pris; de smaa, fortrinsvis fra Norge kommende, Partier Bukkeskind solgtes i det hele let. For Killingskind var Aaret gunstigere end det nærmest foregaaende; sin tidligere Betydning har Artikkelen dog ikke naaet. Forretningen i Faareskind var ogsaa i det sidste Aar temmelig slæbende; paa Grund af de bedre Uldpriser stillede Skind med Ulden paa sig bedre. Lammeskind holdt sig omtrent den hele Tid godt. For Rensdyrskind kunde knapt det foregaaende Aars Priser opnaaes.

Indførselen til Hamburg af Huder og Skind fra Norge var, som af nedenforstaaende Tal fremgaar, betydelig større end Aaret før:

	1894.		1895.	
	Kg.	Mk.	Kg.	Mk.
Saltede Huder	2 900	3 100	90 090	65 830
Tørrede —			980	1 260
Kalveskind	44 690	106 600	151 980	327 150
Faare-, Lamme- og Gjedeskind . .	29 320	36 180	36 690	73 580
Sælskind	57 870	70 200	23 840	34 030
Andre Huder og Skind til Læderfabrikation	—	—	6 200	10 000
Rensdyrskind etc.	63 110	141 390	67 810	173 530
Pelsskind	4 762	77 250	5 540	82 890
Færdigt Pelsværk	1 705	21 470	2 110	30 340

Den i forrige Aarsrapport omtalte Bevægelse for til Fordel for den indenlandske Egebark at faa en høi Told lagt paa det argentinske Quebrachotræ, som i stor Udstrækning benyttes i Garverierne særlig i Nordtyskland, er nu foreløbig strandet paa en imod en saadan Told rettet Beslutning af Bundesrath.

Landbrugsindustriergene.

I den nøieste Forbindelse med det egentlige Landbrug staar et Par af de betydningsfuldeste Industriergene i Tyskland, nemlig Brændevinstilvirkningen, Sukkerfabrikationen og til en vis Grad ogsaa Ølfabrikationen; de betragtes derfor som nærmest hørende til Landbrugets Omraade.

Brændevinstilvirkningen m. m. Poteter spiller i Tyskland foruden som Fødemiddel en stor Rolle i industriel Henseende. I første Række kommer her Brændevinstilvirkningen, som i Tyskland overveiende har Poteter som Raastof; hertil kommer Fabrikationen af Stivelse, Stivelsesirup, Druesukker og Dextrin. De i denne store Industri interesserede har sluttet sig sammen til „Verein der Spiritusfabrikanten un Deutschland“ og den med denne forbundne „Verein der Stärkeinteressenten un Deutschland“; disse Foreninger, hvor Landmænd, Videnskabsmænd og egentlige Fabrikanter optræder i Fællesskab, indehar Ledelsen af de fælles Interesser, taler Standens Sag og virker ved Udsættelse af Præmier og ved Iværksættelse af videnskabelige Forsøg til tekniske Forbedringer og nye Opfindelser. Under sig har de en særlig Forsøgsstation for Dyrkning af Poteter, hvor de forskjellige Sorter prøves, og hvor nye og gode Sorter opelskes; de paa Forsøgsstationen kultiverede Sorter opgik i sidste Aar til langt over 200, blandt hvilke et stort Antal tildels endnu ubekjendte, ganske nye befandt sig.

Som bekjendt har den engang saa store tyske Spiritusindførsel i de senere Aar, siden det spanske Marked stængtes ved en prohibitiv Told, ligget ganske nede; samtidig har Prisen stillet sig saa lav, at Bedriften ikke længer har været lønnende, hvorved det før saa haardt kjæpende Landbrug tilføiedes et nyt Knæk. En af Regjeringens Formaal til Bedste for Landbruget har derfor været at komme Brænderibedriften til Hjælp; ud fra dette Formaal er den nye Brændevinsbeskatningslov, der traadte i Kraft 1ste Juli f. A., givet. Ved den nye Lov er man gaaet ud fra den Grundsætning, at kun en ved Lov reguleret Produktionsindskrænkning kan skaffe en bedre Prisbasis; en Reduktion af Produktionen er søgt opnaaet derved, at Loven ved Siden af Konsumskatten fastsætter en trinvis stigende Brændeskat („Brennsteuern“), der lader de smaa Brænderier med en Aarsproduktion af indtil 30 000 Liter helt fri, begynder med at belaste de lidt større Brænderier med en meget moderat Afgift, (fra 20 Pf. af pr. Hektoliter) men vokser gradvis med Aarsproduktionen, indtil den rammer Brænderier, der producerer mere end 300 000 Liter pr. Aar, med en Afgift af 6 Mk. pr. Hektoliter. Det ved denne „Brennsteuern“ indkomne Beløb gaar til et eget Fond, af hvilket der ved Export af Spiritus skal godtgjøres Exportøren 0,06 Mk. pr. Liter ren Alkohol. Medens man altsaa efter den før gjældende Lov ved Export kun fik godtgjort den virkelig betalte Produktions- og Konsumsskat, godtgjøres nu desuden i Brændeskatten, uden Hensyn til om den er erlagt med et meget ringere Beløb eller for de smaa Brænderiers Vedkommende slet ikke er erlagt, i alle Tilfælde med det samme Beløb af 6 Mk. pr. Hektoliter; den nye Lov etablerer saaledes en Exportpræmie. Om det af Brændeskatten hvert Aar samlede Fond ikke medgaar i sin Helhed til Bestridelse af Exportpræmier, kan Restbeløbet anvendes til en Godtgjørelse i samme Høide for Spiritus, der gaar til Eddikefabrikationen, og om det fremdeles ikke skulde være udtømt, kan saadan Godtgjørelse ogsaa ydes det Brændevin, der skattefrit anvendes til andre tekniske Formaal, efter Bundesraths nærmere Bestemmelse. Forøvrig bør bemærkes, at Loven ved Brændeskattens Beregning begunstiger de paa Poteter og Korn baserede

Brænderier i Forhold til de Brænderier, der benytter Melasse; disse, der ikke staar i nogen intim Forbindelse med Landbruget, havde i de sidste Aar under de daarlige Sukkerpriser udvidet sig med saa stærk en Fart, at de dannede en alvorlig Fare for de egentlige Landbrugsbrænderiers Existence, og derimod har Loven villet yde et Værn.

Det synes, som om Exporten under den nye Lovs Indvirkning har tiltaget noget; medens den i de tre Aar 1892—94 var mellem 16 000 og 17 000 Tons aarlig, gik den i 1895 op til ca. 21 000 Tons. Det blev da ogsaa paa den sidste Generalforsamling i „Verein der Spiritusfabrikanten“ villig anerkjendt, at den nye Beskatningslov havde forbedret Brænderibedriftens Stilling; samtidig syntes man imidlertid paa mange Hold først i Statens Monopolisering af Bedriften at vente virkelig Hjælp for den, men herpaa var der for Tiden ikke at tænke.

Man synes hjemme, naar Talen er om Spiritus, kun at tænke paa Drikkebrændevin, paa et skadeligt Berusningsmiddel, der maa modarbeides. I Tyskland er man kommet vidt nok til fuldt ud at erkjende Spiritusens store Betydning i Industriens Tjeneste. Det er da heller ikke af nogen forøget Afsetning til Drik, at den tyske Brænderibedrift haaber paa Hjælp, men af det stedse stigende Forbrug til tekniske Formaal. Hvordan man i de ledende Kredse stiller sig til Sagen, vil forstaaes, naar man hører, at den preussiske Regjering iaar foreslog 850 000 Mark anvendte til Anlæg af et Forsøgsbrænderi, og at den preussiske Landdag har bevilget dette store Beløb. Forsøgsbrænderiet skal ligge i Berlin ved Siden af det af Staten oprettede Forsøgs- og Lærebryggeri og bestaa af en særlig Hovedbygning med Laboratorium og Høresale og af Undersøgelsesfabrikker for Brænderi, Gjær, Stivelse, Stivelsessukker og Dextrin; Arbeidet skal paaskyndes saameget, at man haaber at have det hele Apparat færdig allerede til Vinteren 1897. Endvidere er det oplysende at anføre, at Rigskansleren har stillet 10 000 Mark til Udførelse af vigtige Arbejder angaaende Spiritusens Anvendelse til tekniske Formaal; disse Undersøgelser skal afsluttes med en Specialudstilling til Belysning af Sagen, hvilken skal finde Sted til Sommeren i Berlin. Det dreier sig her særlig om Spiritusmotorer og Spiritusglødelys. Man haaber i landbrugsinteresserede Kredse, at Spiritusglødelysen, der hviler paa en ny Opfindelse, med Tiden vil kunne, om end ikke komme op mod Gas og elektrisk Lys, saa ialfald føre en virksom Konkurrence med Petroleum. Man lover sig en god Hjælp af, at Bundesrath i Februar d. A. har frigivet Smaasalget af Brændespiritüs; enhver Kjøbmand kan nu uden Koncession og uden at erlægge nogen „Betriebsstener“ efter en simpel Anmeldelse til Øvrigheden drive Handel med Brændespiritüs. Man bestræber sig for ved saadanne Nyanvendelser i Teknikkens Tjeneste i Indlandet selv at finde en Erstatning for den tabte Spiritusudførsel, og man ser i disse Bestræbelser for at frembringe en Spiritusindustri med Rette en Sag af den høieste økonomiske og nationale Betydning.

Det burde ligge nær for os, i hvis Land store Strækninger egner sig saa godt for Dyrkning af Poteter, her at følge Tysklands Exempel, saavel med Hensyn til Brændevinsbrændingens Udvikling som, hvad de øvrige Industrier, der er baserede paa Poteter, angaar. Det fortjener at nævnes, at skjønt den tyske Export af Dextrin, Potetesstivelse, Stivelsessukker etc. i de sidste Par Aar er gaaet tilbage, har den dog fremdeles en Værdi af henved 8 Millioner Mark, og at man for den mindste Udførsel har havt fuld Erstatning i et større Forbrug i Tyskland selv.

Sukkerfabrikationen. Tysklands Sukkerproduktion var i Driftsaaret 1894—1895 1 769 331 Tons; for Driftsaaret 1895—1896 anslaaes den at blive betydelig mindre. Der udførtes i:

	1894.	1895.
Raasukker	Tons 522 979	477 539
Kandis og Sukker i Toppe . .	„ 297 859	402 301
Sukker forøvrig	„ 8 422	14 208
Melasse	„ 48 267	41 994

Det overveiende Kvantum af alle Sukkersorter gaar til Storbritannien. Melasse gaar udelukkende til Frankrige; Udførselen deraf var i 1893 henved 100 000 Tons, men efterat Frankrige i 1894 med Blikket særlig rettet paa den tyske Indførsel i høi Grad forhøiede sin Melassetold, er den stadig gaaet tilbage. Særlig ugunstig har endvidere den Differencetold, der i de forenede Stater er blevet lagt paa Sukker, stammende fra Lande med Sukkerexportpræmie, virket paa den tyske Udførsel af Raasukker derhen; medens Tyskland i 1893 udførte ca. 113 000 Tons Raasukker til de forenede Stater, er denne Udførsel i 1895 sunket til ca. 49 000 Tons. Hertil kommer da de yderst slette Priser for Sukker i 1894 og 1895, der har bragt den saa yderst vigtige tyske Sukkerindustri i en meget daarlig Stilling. Særlig paa Grund af dens intime Forbindelse med Landbruget har Regjeringen villet komme den til Hjælp og har iaar forelagt Rigdagen et af disse Hensyn ledet Forslag til ny Sukkerbeskatningslov.

Da det tyske Marked selv kun konsumerer ca. 500 000 Tons Sukker aarlig, er den tyske Sukkerindustri for den større Del af sit Fabrikat henvist paa Export; af hvilken Vigtighed denne Export er, fremgaar af, at dens Værdi i 1895 anslaaes til ca. 234 Millioner Mark. Efter den før gjældende Lov betales der en Exportpræmie, der for Raasukker udgjorde Mk. 1.25 pr. 100 Kg.; fra 1ste August 1895 skulde den nedsættes betydelig og to Aar senere helt bortfalde. Under Indtrykket af Bedriftens trykkede Stilling blev det imidlertid ifjor foreløbig bestemt, at ingen Nedsættelse af Præmien skulde finde Sted, og i Regjeringens nye Forslag fungerer en meget betydelig Forhøielse af den. Man ledes herved af Hensynet til de meget høie aabne eller skjulte Exportpræmier, som andre Lande, særlig Østerrige og Frankrig, yder sin Sukkerudførsel; efterat først en Slags Forsøg, paa hvis Nytte man sikkert selv ingen Tro havde, fra tysk Side har været gjort paa at faa alle Landes Sukkerpræmier fjernede ved international Overenskomst, vil man nu skride til saakaldte „Kamppræmier“. Samtidig vil Regjeringsforslaget have Produktionen indskrænket; hvad der produceres udover en vis „Kontingent“, er Gjenstand for en ugunstigere Behandling fra Lovens Side. For at opdrive det til Præmiernes Bestridelse nødvendige Beløb skulde dels Skatten paa den indre Konsum i betydelig Grad forhøies og dels en særlig Driftsskat, „Betriebssteuer“, indføres, der stiger gradvis med Produktionens Størrelse. Om Forslagets Hovedprinciper, Præmiernes Forhøielse og Produktionens Kontingentering, synes et Flertal i Rigsdagen at skulle samle sig; men forøvrig er den nærmere Udførelse af disse Principer Gjenstand for megen Strid. Forøvrig er Sukkerpriserne, væsentlig foranlediget ved Urolighederne paa Cuba, iaar stegne i ikke ubetydelig Grad.

Under den tiltagende Roedyrkning i Sverige er Indførselen af tydsk Sukker dertil i de sidste Aar stærkt aftaget. Den var i

	1893.	1894.	1895.
Raasukker	Tons 14 240	6 028	1 095
Kandis og Sukker i Toppe	„ 5 954	4 704	1 332

Til Norge har Exporten derimod steget noget:

	1893.	1894.	1895.
Raasukker	Tons 1 439	2 057	2 956
Kandis, etc.	„ 3 994	6 061	5 709

Øl. Ogsaa Ølfabrikationen betragtes i Tydskland nærmest som en „Landbrugsindustri“ og er som saadan Gjenstand for Statens Velvilje. Der findes saaledes i Berlin et af Staten oprettet Forsøgsbryggeri.

Tydscklands Ind- og Udførsel af Øl var:

	Indførsel.	Udførsel.
i 1884	13 645 Tons	143 327 Tons
1889	23 891 „	90 145 „
1894	56 916 „	71 187 „
1895	64 074 „	77 145 „

Indførselen har saaledes i 10 Aar firedoblet sig og nærmer sig nu stærkt Udførselen i Størrelse. Det er fornemmeligst østerrigsk Øl (Pilsenerbier), der indføres; i 1894 var Importen deraf 53 764, i 1895 61 250 Tons. Ogsaa Udførselen, der i det sidste Tiaar var gaaet stærkt tilbage, var forøvrig i det forløbne Aar større end vanlig.

Angaaende Exporten af norsk Øl over Hamburg kan jeg henholde mig til, hvad jeg har anført i mine to sidste Aarsrapporter. Denne Export er i 1895 gaaet videre tilbage; der kom hertil i 1894 ca. 378 000 Liter, Værdi M. 163 000, i 1895 262 000 Liter, Værdi Mk. 130 000. Der gives endnu nogle ganske enkelte Pladse, hvor norsk Øl har beholdt sine gamle Kunder; paa nogen Udvidelse af dette snævre Marked tror man her ikke.

Fiskerier og Fiskevarer.

Saltet Sild. Ifølge Handelskammerets Opgave indførtes der heraf til Hamburg:

	1895.	1894.
Fra Skotland	150 907 Tønder	174 202 Tønder
„ Holland	45 734 „	64 147 „
„ Norge	44 960 „	39 075 „

Af svensk saltet Sild indførtes der i 1895 ifølge privat Opgave 9 077 Tønder imod 2 916 Aaret før.

Beholdningen var ved Aarets Slutning efter Handelskammerets Opgave:

Norsk Sild	9 539	Tønder mod	2 423	Aaret før
Skotsk do.	4 307	—	- 4 005	—
Hollandsk do.	655	—	- 2 105	—
Svensk do.	537	—	- 138	—
Tysk do.	87	—	- 341	—

Fedsild. Aaret begyndte med høje Priser og smaa Beholdninger; endnu i Marts Maaned betaltes norsk Fedsild med 30 à 35 Mark. Med den usædvanlig ringe Tilførsel og de høje Priser var den Fare forbundet, at Konsumenten skulde nødsages til at vende sig til anden Sild, og at særlig skotsk og hollandsk skulde kunne sætte sig fast, hvor den før ikke kom. Da den nye Fangst kom i Midten af August, var Markedet ganske tømt. Alligevel opnaaedes der ikke særlig høje Priser; dels viste det sig, at Smagen virkelig havde vænnet sig til andre Sorter, og dels var den nye Fedsilds Kvalitet tør og slet. Paa Grund heraf foretrak Konsumenten skotsk, hollandsk og tysk Sild. Særlig den tyske Sild faldt i Smagen. Da til og med Tilførselen af Fedsild var særdeles god, faldt Priserne temmelig hurtig, og Aaret endte med stor Beholdning. Prisen var da nominelt for K. K., der som sædvanlig var mest efterspurgt, ca. 18 Mk., K. K. K. ca. 16 Mk., K. ca. 12 Mk. Man frygter for, at skjønt Poteteshøsten var meget god, en stor Del Fedsild ved Sæsonens Slutning vil ligge usolgt. Konsumenten har i Februar og Marts iaar været over al Forventning ringe.

Slosild. Paa Grund af den begrænsede Fangst i Vinterens Løb opnaaedes der udover Vaaren 26 Mk. og derover. Den i Oktober fra Vestlandet hidførte nye Vare betaltes med ca. 26 Mk. under rask Afsætning. Den første østlandske Vare betingede ca. 20 Mk., da Tilførselen tiltog, gik Prisen i Begyndelsen af Dec. ned til 17 Mk. for 1ma Vare.

Skaaren Sild blev i Begyndelsen af Sæsonen godt betalt med 19 à 25 Mk. Da Tilbudene indkom rigeligere, gik Priserne i December ned til 14 à 15 Mk. De større Mærker holdt sig gennemgaaende bedre end de smaa.

Brisling var en Tid knap og betaltes med 18 à 19 Mk., men Prisen gik snart ned; ved Aarets Slutning kunde den vanskelig opnaa omkring 11 Mk. Ansjovis i Halvtønder varierede i Pris mellem 9 og 15 Mk. Den overordentlig høje Told paa alle Varer i Blikdaaser forhindrer en større Konsum af Appetitsild og andre lignende Konserver.

Af svensk saltet Sild, der kun lidet passer for det Hamburske Marked, lykkedes det at anbringe betydelig mere end sædvanlig, hvortil Grunden laa i de høje Priser paa og den knappe Tilførsel af norsk Fedsild. Der kom hertil over 9 000 Tønder mod ca. 2 900 de to foregaaende Aar.

De interesserede Kredse hersteds har med Tilfredshed fulgt det i Norge paagaende Arbejde for at faa istand en Lov om stærkere og bedre Tønder og for at opnaa, at den norske Sild i reel Behandling kan stilles ved Siden af andre Landes, og man venter sig heraf en gavnlig Virkning paa den norske Silds Afsætningsforhold. Om Virkningen af et officielt Vragningssystem for norsk

Sild, iethvertfald hvad den i Kvalitet saa forskjelligartede Fedsild angaar, er Meningerne delte.

Det tyske Sildefiske udvikler sig stadig videre og drives nu særlig af tre store Selskaber; det ældre „Emdener Heringsfischerei Gesellschaft“, det i 1894 stiftede „Glückstädter Fischerei-Actien-Gesellschaft“ og et i 1895 i Virksomhed traadt nyt Selskab med Sæde i Bremen, „Bremen Vegesacker Fischereigesellschaft“. Ligeledes er der dannet et Selskab med Hamburgsk Kapital, der er begyndt at drive Sildefiskeri fra den lille Fiskerplads Finkenvårder ved Elben. Emdenerselskabet drev i 1895 Fiskeri med 24 Kuttere, og Fangsten var 26 000 Tønder; 4 nye Kuttere er under Bygning, hvoraf en af Staal. Selskabet i Glückstadt havde 8 Kuttere i Virksomhed og opnaaede en Fangst af 7 474 Tønder imod 3 724 Aaret før; iaar vil Selskabet forføie over 12 Kuttere. Det sidste, i Bremen dannede Selskab endelig besad 4 Kuttere, der fangede 2 776 Tønder; iaar eier det allerede 13 Kuttere, og en 14de er under Bygning. Til denne stærke Bygning bidrager de Byggetilskud, der ydes af Rigsregjeringen, i høj Grad; saaledes bevilgedes der Bremerelskabet for de 4 første Kuttere tilsammen 32 000 Mk. Byggegodtgjørelse og for de 9 derpaa byggede ialt 54 000 Mk. Den tyske Sild roses saavel for sin gode Kvalitet som for den omhyggelige Behandling; særlig kommer i Betragtning de stærke Egetønder med forzinkede Baand, der efterat de er slaaede til, intet Tilsyn behøver og derved sparer for Omkostninger, samtidig med, at de beskytter mod Tab ved fordærvet Kvalitet. Den tyske Sild, som desuden har en Toldbeskyttelse af 3 Mk. pr. Tønde at drage Fordel af, har fundet en god Indførelse i det Indre og er specielt trængt ind paa Steder, hvor før norsk Sild blev foretrukket. Gjennemsnitsprisen for tysk Sild var i 1895 ca. 28 Mark. Jeg har i tidligere Aarsrapporter gjort opmærksom paa den Agitation, der finder Sted i de interesserede Kredse, for at ophjælpe det tyske Sildefiske ved en stærk Forhøjelse af Tolden paa fremmed Sild; Agitationen er i sin Begyndelse, men vel neppe at betragte som helt udsigtsløs.

Et oprindelig hollandsk Kompani flyttede forrige Aar med 15 Kuttere over til Emden, hvor det omdannedes til et tysk Aktieselskab under Navnet „Neptun“.

Fersk Fisk. Den tyske Havfiskeflaade er fremdeles i stærk Stigende. De vigtigste Markeder for fersk Fisk er Geestemünde og Bremerhaven ved Weseren og Altona og Hamburg ved Elben. Den overveiende Del af Fangsten sælges nu ved Auktion; Auktionsvæsenet betragtes nu som den hele Fiskeribedrifts Livsnerve. Der solgtes ved Auktion:

	1892.	1893.	1894.	1895.
i Geestemünde for Mk.	1 798 000	2 076 000	2 565 000	2 720 000
- Bremerhaven - „	310 000	704 000	544 000	735 000
- Altona - „	1 329 000	1 421 000	1 524 000	1 559 000
- Hamburg - „	1 003 000	1 027 000	1 313 000	1 439 000
Tilsammen for Mk.	4 440 000	5 228 000	5 946 000	6 453 000

Wesermarkederne er altsaa Elbmarkederne betydelig overlegne, hvad der har sin Grund i, at Geestemünde og Bremerhaven ligger lige ved Weserens Munding og derfor bekvemt kan naaes af Fiskerne, medens megen Tid gaar

tabt med at opsøge de 150 Km. nede ved Elben liggende Altona og Hamburg; under disse Omstændigheder er det nu projekteret at gjøre Cuxhaven til en Fiskerhavn i stor Stil med Auktionsmarked. Iaar vil den nye Fiskerhavn i Geestemünde, det største Anlæg af denne Art i Tydskland, blive færdig. Konsumen af fersk Fisk i Tydskland er tiltaget stærkt i de sidste Aar; samtidig med at Gjennemsnitsprisen pr. Pund er gaaet tilbage, eftersom Tilførselen er tiltaget, har fersk Fisk stadig nærmet sig mere til at blive et virkeligt Folkenæringsmiddel. Et videre Stød fremad venter man sig af Specialudstillingen i Kiel for Fiskeri og Søfart og af den store Udstilling i Berlin denne Sommer; paa den sidste vil Fiskeribedriften blive særlig godt repræsenteret og en egen Restaurant for kun Fiskespiser være i Virksomhed. Som et interessant Forsøg bør det nævnes, at man i det forløbne Aar har transporteret levende Saltvandsfisk fra Geestemünde til Berlin i egne dertil byggede Jernbanevogne med Saltvandsbassiner.

I Tysklands Indførsel af fersk Fisk tager som bekendt den svenske ferske Sild den største Del. Det meste af den gaar til Røgerierne, en Del nedlægges kogt og i Gelé i Daaser, en Del sælges i fersk Tilstand. Med disse store og ujævne Forsendelser fra Sverige, der gjør Priserne meget usikre, kan fersk Sild fra Norge vanskelig konkurrere; den svenske Tomsild stiller sig saa billig, at der skal saameget mindre til, for at Forsendelsen skal svare Regning. Ogsaa paa Afsetningen af salt Sild, særlig Slosild, virker den ferske svenske Vare trykkende; iaar har den hemmet følelig Salget af alle Sorter saltet Sild. Foranlediget ved denne tiltagende Indførsel er en særlig fra Fiskerne ved Schleswig-Holsteins og de preussiske Østersø-Kyster udgaaet Agitation begyndt at virke for Paalæg af Told paa fremmed Fisk; skjønt en saadan Told, der formentlig ikke kan ligge i Tydsklands Interesse, ikke skulde synes sandsynlig, heder det dog, at indflydelsesrige Mænd interesserer sig for den.

Desværre er ved Nordkap-Kompagniets Opløsning Indførelsen til Tyskland af frossen fersk Kolje fra Norge foreløbig ophørt. I en Specialrapport af 28de Septbr. f. A. fremhævede jeg, at man burde se til at faa fersk Fisk indarbejdet som et almindeligt Folkenæringsmiddel i vort eget Land, hvad det nu for store Landsdeles Vedkommende paa ingen Maade kan siges at være, og at til dette Endemaal Kristiania Kommune burde begynde med at oprette Fryserum til Opbevaring af Næringsmidler, saaledes som flere tyske Byer har gjort det; jeg gik herved ud fra, at det med Kristianias stigende Arbejderbefolkning maatte ligge i Kommunens Interesse, at et nærende, velsmagende og billigt Fødemiddel som frossen fersk Fisk fik tilstrækkeligt Indpas i Befolkningens brede Lag. De nødvendige Erfaringer med Hensyn til Frysning, Opbevaring og Transport, hvortil Udlandet ikke er det rette Sted, vilde vi da have Anledning til at anstille hjemme hos os selv.

Fiskepølse. I 1894 har der i Tyskland været anstillet Forsøg med Tilvirkning af Fiskepølse. Fabrikatet siges at være et godt og sundt Folkenæringsmiddel, som allerede har vakt Opsigt ogsaa udenfor Tyskland. Det siges, at der er Tale om at indføre Fiskepølse som fast Fødemiddel for den tyske Hær. Om Fabrikationen skulde tage det Omfang, som man paa enkelte Hold synes at vente sig, vilde formentlig de tyske Fiskerier ikke kunne tilfredsstille Behovet af Raastof, og i første Række vilde man da nødsages til at søge til norsk Fisk. Sagen forekommer mig saa betydningsfuld, at man ogsaa hos os bør have Opmærksomheden henvendt paa den.

Affald fra Fiskerierne. Der har i den sidste Tid i Tyskland været gjort forskjellige videnskabelige Forsøg for at nyttiggjøre alle Slags Fiskeaffald, uspiselige Fiske og Sødyr og Indvolde. Særlig anstilles der Forsøg med at tilberede Fødemidler deraf, bl. a. en Slags „Fiskebrød“, bestaaende af Ølmask, Roeaffald og Affald fra Stivelsesfabrikationen i Forbindelse med Fiskeprotein. Endvidere foretages der omfattende Forsøg med at fremstille Gjødningsstoffer deraf.

Klipfisk og Stokfisk. Indførselen heraf til Hamburg for videre Export har i de sidste Aar jævnt tiltaget; den udgjorde i:

1891	7 346 200 Kg.,	Værdi Mk. 3 703 700
1892	8 223 600 ”	— ” 3 990 200
1893	9 595 900 ”	— ” 4 174 500
1894	12 632 000 ”	— ” 5 078 630
1895	13 241 340 ”	— ” 5 782 000

Exportforretningen til oversøiske Lande opgives at have været livlig indtil December Maaned, da den faldt saa betydelig af, at den gamle Vare neppe menes at kunne være helt rømmet, naar den nye midt i Mai kommer paa det herværende Marked. Klipfiskpriserne opgives indtil Høsten at have bevæget sig mellem

22—24 Mk. pr. Kasse paa 45 Kg. netto
26—30 ” — — ” 58 ” ”

Efterspørgselen skal i de sidste Maaneder have ladet adskillig tilbage at ønske, specielt i den for Exportforretningen ellers saa livlige Januar Maaned.

Priserne for Stokfisk opgives at have været:

Mk. 50—56 for Finmarksvare,
„ 45—56 „ Lofotenvare,

idet Finmarksvaren dette Aar var særdeles god og derfor opnaaede uforholdsmæssig høje Priser. Til Tyskland indførtes der til Forbrug i Landet selv (Rhinegnene og Bayern) i 1895 1 262 Tons, hvoraf mere end Halvparten over Holland mod 1 051 Tons i 1894.

Tran. Ifølge Handelskammerets Opgave indførtes der til Hamburg ialt af Tran:

	1895.	1894.
Brun Tran	8 000 Tønder	15 000 Tønder
Blank —	76 500 —	77 800 —
Damp —	3 500 —	4 200 —
Raa Medicintran	2 000	3 000 —
	90 000 Tønder	100 000 Tønder.

Heraf var ca. 20 300 Fade og 11 500 Tønder norsk Vare.

Beholdningen udgjorde ved Aarets Slutning ifølge Handelskammerets Opgift :

	1895.	1894.
Brun Tran	3 500 T.	4 500 T.
Blank —	12 300 -	13 700 -
Damp —	400 -	400 -
Raa Medicintran	300 -	400 -
	16 500 T.	19 000 T.

Tranpriserne stod ved Aarets Begyndelse paa et meget lavt Standpunkt. Da imidlertid det norske Torskefiskeri paa Grund af Leverens Magerhed kun gav et ringe Tranudbytte, steg Priserne for Damp- og raa Medicintran overordentlig, nemlig fra 45 til ca. 160 og fra 35 til 110 à 120 Mk. pr. Tønde. Den brune Tran steg fra ca. 30 Mk. til ca. 43 Mk. Ogsaa blank Tran holdtes høit; man tog imidlertid istedet derfor engelsk, spansk, portugisisk og særlig japansk Tran. Fra Storbritannien indførtes der mere Tran end paa en lang Række af Aar; medens tidligere dersteds Affald af Sild og Fisk kastedes bort, benytttes det nu alt til Fabrikation af Tran, og man mener nu derfra at kunne faa Kvaliteter, som til en vis Grad kan erstatte saavel den brune norske Garvertran som blanke Sorter. Fra Japan kom der til Hamburg betydelig mindre end Aaret før, ca. 3 900 Tons mod 5 600 Tons, idet Produktionen dersteds var betydelig mindre end vanlig. Der importeres nu 8 à 9 forskellige Transorter fra Japan, og det paastaaes, at der endogsaa skulde være kommet Partier derfra, som kom fin norsk Medicintran nær. I de sidste to Aar er man begyndt med at transportere Japantran løs i Tanks, og denne Transportmaade synes at finde Anklang. Jeg mener iaar som ifjor at burde fremhæve, at japansk Tran her i Hamburg i betydelig Udstrækning anvendes til at opblande den kostbarere norske Tran med.

Hvad blank Tran angaar, saa møder den til tekniske Formaal ogsaa en stærk Konkurrence med Bomuldsfrøolje, der ifjor stillede sig meget billig; om Prisen derpaa skulde stige, vilde det maaske mere end alle andre Aarsager influere paa Prisdannelsen for den norske Tran.

Sæltran steg fra 35 til ca. 38 Mark. Der udkoges nu ikke længere som tidligere Sælspek hersteds; man kjøber kun den udbrændte Tran.

Hvaltran finder hersteds fremdeles kun liden Anvendelse.

Man har i Tyskland i længere Tid anstillet Forsøg med det Formaal at anvende den ved Havfisket vundne Lever til Udvinning af medicinsk Levertran. Medens man hidtil kun har formaaet at fabrikere Garvertran, mener man nu at have naaet til at fremstille en Medicin-Tran, der efter Sagkyndiges Dom skulde være af fortrinlig Kvalitet og endog paastaaes at overtræffe den norske Trans; til Støtte herfor fremhæver man, at den tyske Lever er blevet forarbejdet strax ude paa høi Sø ombord paa selve de Fiskedampere, som benyttedes til de anstillede Fabrikationsforsøg. Paa andre Hold stiller man sig dog meget tvilende ligeoverfor de vundne Resultater.

Som alle Gjødningsstoffer stod Fiskeguano i 1895 i en yderst lav Pris; den staar nu i ca. 11 Mk. pr. 100 Kg. cif Hamburg. Hvalguano er efterhaanden gaaet ned fra 11 til 8¾ Mk. pr. 100 Kg: cif Hamburg.

Træløst.

Hvad Hovedindførselen af Træløst til Tyskland, nemlig af Gran fra Østersøen, angaar, saa angives det forløbne Aar at have taget et over Forventning gunstigt Forløb; den trykkede Stemning, der gjorde sig gjældende Høsten 1894, var af meget kort Varighed, allerede i December begyndte en livligere Efterspørgsel at dukke op, som i Aarets første Maaneder udviklede sig videre paa en heldig Maade og fremkaldte en god Stemning for den hele Sæson. Først

ud paa Høsten, i den anden Halvdel af September, begyndte Forretningen at ligge mere nede, uden at dog nogen større Prisnedgang indtraf. For Furu er Tyskland som bekendt kun et ringe Marked; Stemningen herfor var det hele Aar trykket og Priserne vigende. En Undtagelse herfra gjorde kun de virkelig fine Sorter fra nogle faa svenske og russiske Pladse, der som før fandt sine regelmæssige Aftagere til faste Priser.

Man fremhæver her med Tilfredsstillelse det stadige og betydelige Opsving, som den tyske Trælastindførsel i det sidste Tiaar har taget; til Weserdistriktet er den saaledes siden 1884 vokset til næsten det dobbelte, og mange andre Distrikter menes at vise et lignende Forhold. Naar Priserne fremdeles ikke har bedret sig paa en Maade, som herefter kunde findes rimelig, saa mener man at kunne fremholde, at de mindre gunstige Tilstande for Træhandelen i andre Lande har Skylden derfor, samtidig med at de nordiske Produktioner stadig er tiltaget til Trods for den større Vanskelighed, man i mange Distrikter nu har for at skaffe tilveie det egnede Træmateriale.

Indførselen til Tyskland sees i 1895 at have steget i Forhold til de foregaaende Aar:

	1894.	1895.
Ved	119 478 Tons	153 478 Tons
hvoraf fra Rusland . .	46 069 —	70 417 —
Østerrig-Ungarn	58 093 —	69 335 —
Sverige	2 637 —	— —
Bygnings- og Gavn- tømmer, uforarbejdet eller kun forarbejdet med Øx eller Sag paa Tversiden	1 507 186 —	1 619 795 —
hvoraf fra Rusland . .	771 048 —	882 023 —
Østerrige-Ungarn	697 289 —	735 115 —
Norge	3 835 —	3 927 —
Bygnings- og Gavn- tømmer, tilhugget ef- ter Længdeaksen . .	316 878 —	401 128 —
hvoraf fra Rusland . .	175 598 —	264 520 —
Østerrig-Ungarn	100 208 —	98 298 —
Sverige	35 065 —	35 643 —
Bygnings- og Gavn- tømmer, saget, Kant- hölzer etc.	789 262 —	752 083 —
hvoraf fra Sverige . .	343 857 —	296 709 —
Rusland	212 650 —	210 271 —
Østerrig-Ungarn	124 707 —	122 501 —
Forenede Stater	59 519 —	76 612 —
Norge	35 289 —	33 351 —

Den forøgede Indførsel sees saaledes i første Række at falde paa russisk-finsk Trælast, medens Indførselen fra Sverige har været betydelig mindre end i 1894. Det paastaas, at saavel Granbattens som Granbord fra finske Havne

baade paa Grund af sin gode Kvalitet og skarpkantede Beskaffenhed og for Kotkavares Vedkommende ogsaa paa Grund af gunstige Længdesortimenter mere og mere foretrækkes for svensk Last. Hvad russisk Træl原因 angaar, saa konkurrerer den særlig med den svenske i Granbattens ($3, 2\frac{1}{2}, 2 \times 7, 6, 5''$). Granbord ($1 \times 7, 6 \ 5''$) til Gulve og i tynde Bord til Snedkerbrug.

Af svenske Granbattens fandt som sædvanlig $2\frac{1}{2} \times 7''$ og $2 \times 7''$ Aftagere, fortrinsvis imidlertid $2 \times 6''$ og $2 \times 5''$, hvilke Dimensioner Finland ikke pleier af producere i tilstrækkelig Mængde. Gjennemsnitlig var vistnok Priserne en Smule lavere end Aaret før; kun i sjældne Tilfælde blev der opnaaet mere end Mk. 105 for $7''$, Mk. 100 for $6''$, Mk. 85 for $5''$. Det har været særlig bemærkbart, at Forbruget af smal Vare, særlig $5''$, gjør uforholdsmæssig store Fremskridt.

For svenske Granbord holdt Priserne sig under den hele Sæson omtrent paa Niveau med de højeste Priser i det foregaaende Aar. Ved Siden af de afholdte $1\frac{1}{4} \times 6''$ og $1 \times 6''$ Bord mødte ogsaa $1\frac{1}{4}$ og $1 \times 7''$ samt $1\frac{1}{4}$ og $1 \times 5''$ en livlig Kjøbelyst. Det fremhæves som bemærkelsesværdigt, at ogsaa $5\frac{1}{2}''$ Bord, som hidtil kun faa svenske Sagbrug har udskibet, mere og mere begjæres.

For Furubord af Gefle 1ste Sort $1\frac{1}{4} \times 6''$ betaltes der op til 210 Mk., $1 \times 6''$ 200 Mk., 4de Sort derimod kun ca. 90 Mk., 2den og 3die Sort i Forhold hertil. Usorterede Bord $1 \times 5''$ af Gefle solgtes for Mk. 100, ab Hernøsand for Mk. 85.

Tynde Bord $\frac{5}{8}$ og $\frac{3}{4} \times 4-7''$ fandt en tilfredsstillende Afsætning; saadanne Bord fra Gefle og andre renomerede Udskibningssteder betaltes med 100 Mk. for Furu, 75—80 Mk. for Gran.

Huggede Sparrer fra Skellefteå og Piteå havde en daarlig Sæson; Priserne stillede sig gennemgaaende 10—15 $\frac{0}{0}$ under de højeste Priser det foregaaende Aar. I Løbet af Foraaret fandt der nogle Salg Sted paa Basis af 30 Rpf. pr. Kubikfod $4-6''$ Gran og Furu blandet eller Gran alene; siden gik Priserne videre tilbage, indtil i August 26 Rpf. betaltes for de samme Dimensioner.

Fra Gøteborg sluttedes kun faa Forretninger; som en medvirkende Grund dertil anføres, at Gøteborgsfragterne kun stiller sig meget lidet lavere end Østersøfragterne. Som sædvanlig ankom der til Weseren fra Karlstad endel $\frac{3}{4}''$ Skalbord og $1''$ Granbord.

Hvad Indførselen til Tyskland af norsk Træl原因 angaar, saa er den engang saa betydelige Indførsel af norske Bord ifærd med helt at dø ud. Af $\frac{5}{4}$ Rispebord fra Fredrikstad etc. opgives i 1895 kun et Par hundrede Standard at være indførte. Af $\frac{3}{4} \times 4\frac{1}{2}$ og $5''$ Skalbord solgtes omtrent det sædvanlige Kvantum til $3\frac{3}{4}-4$ Mk. for $5''$ og $3\frac{1}{4}-3\frac{1}{2}$ Mk. for $4\frac{1}{2}''$. Indførselen af saget „Kantholz“ fra Drammen, Kragerø etc. var noget mindre end Aaret før. De større rhinske Importører viste paa Grund af de lave Priser paa tysk Trævirke i det hele liden Kjøbelyst. I Oktober betaltes der for Sortimenter med god Proportion $4 \times 5''$ 45—46 Rpf., medens Partier, bestaaende for det meste af $4 \times 4''$ og $5 \times 5''$ kun opnaaede 40—42 Rpf.

Det forlyder, at i Anledning af Ems—Dortmund-Kanalen store Skogstrækninger i Sverige er kjøbte for tysk Regning til Udhugst som Minetømmer; om dette Forlydende skulde vise sig rigtigt, vilde det betegne et uheldigt Resultat for Sverige af denne Kanals Fuldførelse.

Som sædvanlig solgtes endel Laster gennem Hamburgerfirmaer til oversøiske Lande, særlig Brasilien (hovedsagelig $3 \times 9''$ Planker Furu og Gran med stor Procent 14 Fods Længde) og Afrika.

Af grove Snedkerarbeider (Døre, Vinduer etc.) indførte Tyskland:

	1894.		1895.
Ialt	16 234 Tons		16 974 Tons
hvoraf fra Sverige	4 982 —		5 806 —
Østerrig-Ungarn	3 427 —		3 612 —
Holland	2 634 —		2 645 —
Belgien	1 447 —		1 511 —
Norge	175 —		— —

Indførselen fra Sverige har saaledes videre tiltaget; foruden den direkte Indførsel menes ogsaa, hvad der i Statistiken er opført som kommet fra Holland og Belgien, at være af svensk Oprindelse. Isaaftald skulde denne Indførsel i Løbet af de sidste 2 Aar været tiltaget med ca. 2400 Tons. Jeg gjorde i min forrige Aarsrapport opmærksom paa en Henvendelse fra „Verein der Holzindustriellen in Rheinland und Westphalen“ til Bundesrath, hvori der forsaadanne grove Snedkerarbeider, som indføres fra Sverige, ansøgte om en Forhøielse af den nuværende Told til mere end det tredobbelte. Dette Andragende har imidlertid Bundesrath nu afslaaet.

Metaller og Malme.

Jern. Tysklands Produktion af Raajern opgik i 1895 til 5 788 798 Tons imod 5 559 322 Tons Aaret før.

Den tyske Jerntilvirknings og Jernindustri Stilling var ved Slutningen af 1894 lidet tilfredsstillende, og de lave Priser, der hyppig neppe var istand til at dække Produktionsomkostningerne, vedvarede i det første Kvartal af 1895. Men allerede fra 2det Kvartal af steg Efterspørgselen, og under Aarets to sidste Kvartaler var Værkerne rigelig forsynede med Bestillinger og Priserne betydelig stegne. Den paa Verdensmarkedet almindelig herskende gunstige Stemning, særlig den stigende Tendens paa det amerikanske Jernmarked, øvede her sin Indflydelse; ved bindende Aftaler mellem de wespalske Værker sikredes de bedre Priser. Udførselen menes at have tiltaget i Forhold til det foregaaende Aar; foruden Sydamerika, hvorhen Forretningen var særdeles livlig, kommer her først og fremst i Betragtning Rusland. Om end Handelstraktaten med Rusland maaske ikke har kunnet opfylde alle Forhaabninger, som den tyske Industri satte til den, saa har den dog bevirket et almindeligt og betydeligt Opsving af Exporten derhen; foruden schlesiske Kul gjælder dette særlig om Produkter af den tyske Jern- og Maskinindustri.

Ogsaa for det svenske Jern begyndte Aaret under meget trykkede Forhold; efterat imidlertid saavel Amerika som England snart havde vist større Kjøbelyst, indtraadte Prisforbedringer. Priserne opgives ved Aarets Slutning at have været:

Prima valset Jern . . .	Mk. 16.20	} Grundpris pr. 100 Kg. cif Hamburg excl. Told.
„ Smedejern . . .	„ 16.50	
„ Søjern . . .	„ 17.00	

Man mener, at Aaret er sluttet med temmelig tømte Lagere. Indførselen af svensk Jern, der vil findes opgivet i Bilag No. 2, var noget større end det foregaaende Aar. Imidlertid er det, som jeg i tidligere Rapporter har fremhævet, paa Grund af de store Fremskridt i Tysklands egen Jerntilvirkning ingen Udsigt til, at denne Indførsel nogengang skulde tage noget større Opsving; tvertimod mener man, at Importen efterhaanden vil indskrænke sig til at omfatte mindre Kvanta, bestemte til Forarbeidelse af visse finere Varer.

Jernmalm. I en Specialrapport af 12te Febr. d. A. har jeg nærmere behandlet Importen af svensk Jernmalm til Tyskland. I den tyske Statistik opgives sidste Aars Import til 613 920 Tons; den nærmer sig saaledes nu stærkt til Importen fra Spanien, der opgives at have været 783 824 Tons. I min ovenfor nævnte Rapport har jeg omhandlet den nye Dortmund—Ems-Kanals Betydning for denne Import.

Imidlertid sees der fra mange Hold i Tyskland med ublide Øine paa Importen af svensk Malm; man fremhæver stadig, at Tyskland i Lothringen selv eier uhyre Leier af Jernmalm, den saakaldte Minette, og at de Westphalske Værker kun hindres i Benyttelsen deraf ved den dyre og lange Transport. Der har derfor været arbeidet meget for en stor Nedsættelse af Jernbanefragten; men Interesserne i det westphalske Ruhrdistrikt og i det sydtyske Saardistrikt har været saa stridende, at man endnu ikke er kommet til noget Resultat. Med Tiden vil imidlertid utvivlsomt Mosel blive kanaliseret, og dermed en billig Transportvei være aabnet for den lothringske Minette.

Andre Metaller og Malme. Jeg har i tidligere Rapporter gjort opmærksom paa det tyske Markeds store Betydning for Indførsel af alle Slags Malme. Indførselen synes for de fleste Malmes Vedkommende at stige; den var i:

		1893.	1894.	1895.
Guld-, Sølv- og Platinaerts	Tons	20 515	13 935	6 134
Bly- og Kobbermalm	„	43 490	51 304	65 270
Chrommalm	„	4 962	13 372	18 707
Manganmalm	„	12 093	14 255	22 576
Kobolt og Nikkelmalm	„	742	1 237	8 335
Svovlks og Alunmalm	„	274 766	315 115	293 446
Zinkmalm	„	23 833	14 712	25 818
Slagger af Malme	„	477 182	632 878	537 542

Derimod er den allerede før saa ringe Indførsel fra vore Lande aftaget. Der indførtes i:

		1893	1894.	1895.
Malme af ædle Metaller fra Norge . . . Tons		220	138	53
Kobolt og Nikkelmalm " — . . . "		27	—	—
Bly- og Kobbermalm " Sverige . . . "		3 621	2 185	942
Zinkmalm " — . . . "		2 758	310	—
Slagger af Malme " — . . . "		22 721	20 566	13 530

I det store og hele taget opgives Metal- og Malmmarkedet i forrige Aar at have været temmelig stabilt med en let Tendens til Prisstigning, og man mener, at denne Stilling vil vedvare ogsaa i dette Aar.

Importen af Gulderts til Tyskland er forblevet liden, idet den nu næsten allevegne forædles ved selve Gruben. Nye Metoder til Extraktion af Guld vokser saa at sige daglig frem. Man mener her, at der i de sidste Aar igjen er foregaaet store Forbedringer i denne Henseende; medens man før var tilfreds med en Udvinning af 73—75 % af det ifølge Analysen i Ertsen værende Guld, saa nøier man sig nu ikke, medmindre Udbyttet betydelig overskrider 90 %. Som en særlig vigtig, i det sidste Aar indført Forandring nævnes, at man i de guldproducerende Lande efterhaanden har udfundet, at ved Guldertsens Ludning med Cyankalium etc. de svage Ludmidler, naar elektriske Strømme tages til Hjælp, besidder en langt større Nytteeffekt end de stærke; man benytter derfor nu saa svag Lud, at den ingen Skade medfører for Arbejderne, og samtidig er Omkostningerne ved Ludningen derved blevet saameget mindre, at man for Tiden i Transvaal forarbejder Malm, som for 2 Aar siden ingen Værdi vilde have havt. Guldproduktionen har i sidste Aar sikkert igjen tiltaget betydelig; ved Siden af Transvaal har Udbyttet særlig været større i Vestaustralien og Rusland. Endel Undersøgelser, der hersteds er blevet gjort med Erts fra Bømmeløen, har hidtil ikke ført til noget tilfredsstillende Resultat. At de nyere Udvindingsmetoder med Tiden vil faa megen Betydning for vor egen Guldproduktion, siger sig selv.

Sølvertsproduktionen menes i det forløbne Aar utvilsomt at være gaaet tilbage; Sølvprisen steg derfor i Aarets Begyndelse adskillig og holdt sig siden fast.

Priserne for Blymalm og Bly har i det forløbne Aar steget noget; imidlertid stiller det sig tvivlsomt, om en videre Prisbedring kan være at vente, idet „Broken Hill“ i Australien i Mellemtiden har bygget Rensningsanlæg og nu trykker paa Markedet med store Mængder af Blymalm med 67 % Bly og derover og med 0.1 % Sølv. Man er her opmærksom paa de mange Forekomster af blandet Bly-, Zink- og Sølv malm i vore Lande; ved Gruber i Australien og andetsteds blir nu de forhaandenværende Metoder til Forarbejdelse af saadanne blandede Malme grundig prøvede, og paa Basis af de derved vundne Erfaringer maatte vi kunne gjøre praktiske Anlæg. Forøvrigt menes Tekniken nu at være naaet til et Punkt, der gjør det sandsynligt, at maaske i de nærmest følgende Aar en Fremgangsmaade kunde foreligge, hvorefter denne Art Malme ved Hjælp af vore Vandfald paa kombineret vaad og elektrisk Vei kunde blive forarbejdet til rent Metal i vore egne Lande. Forsøg i denne Retning gjøres overalt; i Hamburg er en Forsøgsanstalt under Anlæg, der specielt skal befatte sig med Malm fra vore Lande, og for hvilken nogle Forsøgspartier fra Sverige allerede er leveret. Resultatet af disse Forsøg vil ikke foreligge før om et Aars Tid.

Kobberpriserne er i det forløbne Aar steget ikke ubetydelig, og man tror her at kunne have godt Haab om, at de vedvarende vil holde sig omtrent paa sin nuværende Høide; Efterspørgselen er livlig, og de stadig tiltagende elektriske Anlæg fordrer aarlig et stort Kvantum. Hovedmængden af det til Tydskland indførte Kobber kommer fremdeles fra Nordamerika. I Tydskland selv har man for Drift paa Kobber „Mansfelder-Gesellschaft“ og „Stadtberger-Hütte“; om Mansfeld i Længden vil være istand til at holde sin Produktion oppe ligeoverfor Malmens lave Kobbergehalt og de paa Grund af Vandindtrængen i Gruberne særlig store Omkostninger, synes tvilsomt.

Svovlkis tager Tydskland nu som før for den allerstørste Del fra Spanien (i 1895 ca. 235 000 Tons derfra), for en mindre Del fra Portugal (i 1895 ca. 43 000 Tons); saalænge de spanske Gruber holder sig rige, er ingen Forandring heri at vente. Skjønt det ikke er opført i den tyske Statistik, er et Par smaa Dampskibsladninger med Svovlkis i 1895 ankommet fra Norge.

Thorit etc. Det nye Auerske Gasglødelys fremkaldte en pludselig sterk Efterspørgsel efter thorholdige Mineraler, særlig Thorit og Orangit, der saavidt dengang bekjendt omtrent udelukkende fandtes i Norge; Tilbudet kunde i Aarene 1892—94 ikke følge Efterspørgselen, og der udviklede sig herunder en eksempelløs Prisstigning. Det vil være bekjendt, hvorledes der herunder i de interesserede Distrikter hjemme optraadte en fuldstændig „Thoritfeber“, der til dels, støttet paa feilagtige Hamburgske Analyser, lod Folk eksportere værdiløse Ytterspathforbindelser som Organit og Thorit. Under disse høje Priser saa man sig i Tydskland om efter andre thorholdige Mineralier, særlig Monazit, hvis Forarbeidelse gav mellem 7 og 32 % Thoriumoxyd. Man fik Monazitsand først fra Brasilien, derpaa fra flere Flodløb i Nord- og Sydcarolina, Conecticut og Canada, og tilsidst blev saadan Sand ogsaa fundet i Australien. Efter lange Forsøg naaede man for omtrent et Aar siden til i teknisk Fabrikdrift at faa 4 til 6 % Thorjord ud af Monazitsanden; Fremgangsmaaden blir af vedkommende Kemikere holdt hemmelig og er altsaa ikke blevet alles Fælelseie. Konkurrencen med den billige Monazitsand har den norske Thorit og Orangit ikke kunnet udholde; Priserne er sunkne ned til et Minimum, for Orangit f. Eks. med 90 %, og de norske Mineralier er foreløbig at anse for fuldstændig fortrængte:

Kul og Koks. Tysklands Indførsel og Udførsel heraf var i 1895:

		Indførsel.	Udførsel.
Stenkul	Tons	5 117 365	10 360 838
Koks	„	461 778	2 293 328
Brunkul	„	7 181 050	18 814
Torvkul m. m.	„	59 806	200 374
Ialt	„	12 819 991	12 873 354
mod i 1894	„	12 085 723	12 203 929

Af de indførte Stenkul kom omtrent 4 Millioner Tons fra Storbritannien; Brunkul indføres udelukkende fra Østerrig.

Der føres en stadig heftigere Kamp mellem engelske og tyske Kul ikke alene i de tyske Søstæder, men ogsaa i Holland. Den preussiske Regjering

understøtter den tyske Kulproduktion i denne Kamp ved billige Tariffer til Søstæderne; nylig har igjen en yderligere, meget betydelig Nedsættelse af Fragten for Kul og Koks fra Gruberne i Overschlesien til Stettin fundet Sted, hvoraf England sees at vente en skarp Konkurrence i Østersøen. Paa det hollandske Marked sees nu England at gjøre særlige Anstrængelser for at vinde tilbage det Terræn, som det i de senere Aar dersteds har tabt til Tydskland.

Samtidig klages der i det Indre af Tydskland over, at det westphalske Kulsyndikat holder for stive Priser for det hjemlige Marked; særlig har Sukkerfabrikerne begyndt at ville tvinge Syndikatet til Concessioner under Trusel om ellers at ville indføre engelske Kul, og en større Sukkerfabrik i Hannover gjorde nylig Alvor deraf.

Udførselen af tyske Kul og Koks til Norge og Sverige er nu ubetydelig. Dortmund-Ems-Kanalen vil vistnok heri medføre en Forandring; den nye billige Tariff for schlesiske Kul til Stettin vil maaske virke til en større Udførsel til Sverige.

Sten. Importen af raa eller blot huggen Sten (væsentligst Brolægningssten) til Tyskland var det sidste Aar betydelig mindre end det nærmest foregaaende, nemlig 760 433 Tons mod 859 460. Denne Tilbagegang har imidlertid ikke rammet den svenske Indførsel, der i 1894 udgjorde 341 920 Tons, i 1895 derimod 363 323 Tons. Den norske Indførsel gik tilbage fra 37 870 Tons i 1894 til 22 457 i 1895.

Til Hamburgs Generalkonsulsdistrikt indførtes der af Sten af enhver Art:

	Fra Norge.	Fra Sverige.
Til Hamburg	10 403 Tons	42 199 Tons
„ Altona		29 881 „
„ Cuxhaven		570 „
„ Harburg	3 397 „	
	13 800 Tons	72 650 Tons
imod i 1894	15 145 „	45 343 „

Priserne har i 1895 været daarligere end nogensinde før. Man lægger her for en væsentlig Del Skylden for det slette Resultat paa den Mangel paa Sammenhold, som gennemgaaende hersker mellem svenske Stenbrudseiere. Særlig skadelig paastaaes den af et Par Speditør- og Skibsmæglerfirmaer i Lübeck og Stettin drevne Virksomhed at have været; en hel Del smaa svenske Stenbrudseiere opgives nemlig for en yderst ringe Betaling at have leveret Sten for disse Firmaer, hvem det ene og alene var at gjøre om en Fragtforretning, og som da har kastet den leverede Sten, der for enhver Pris skulde sælges, ind paa det tyske Marked paa en for Priserne ganske ødelæggende Maade. Saalænge Forretningen drives paa denne Maade, uden noget Sammenhold mellem Stenbrudseierne i Sverige, menes der ingen Udsigt at være til bedre Tider.

Samtidig arbejder den i 1894 dannede Forening af tyske Stenbrudsbesiddere til Varetægelse af fælles Tarv og med det Maal for Øie saavidt muligt at trænge den fremmede Sten ud af det tyske Marked. Den ønsker først og fremst Told paa fremmed raa Sten; dertil er der imidlertid for Tiden ikke

synderlig Udsigt. Derimod vil vel dens Krav paa billigere Jernbanefragt for Sten kunne regne paa mere Imødekommenhed. Foreløbig har den opnaaet, at preussiske Myndigheder i et særligt Cirkulære fra vedkommende Minister er blevet anmodet om ved alle forekommende Leiligheder saavidt muligt at benytte sig af tysk Stenmateriale. I denne Sammenhæng bør ogsaa de Fortolkninger, der er gjort af Toldtariffen til Skade for den engang betydelige Indførsel af norsk Sten „i sagede Blokke etc.“, sees; disse Fortolkninger, om hvilke jeg har givet nøiagtig Besked i tidligere Rapporter, har bragt det derhen, at der i den tyske Statistik for 1895 under denne Rubrik ingen Indførsel fra Norge findes angivet. Et Par større Arbeider i Hamburg, Cuxhaven og Bremerhaven vides dog i 1895 at være udført med norsk Sten.

Den svenske Brolægningssten har ogsaa i 1895 naaet opad Elben til Magdeburg og fra Stettin op til Berlin; alene Fragten pr. Kahn fra Hamburg til Magdeburg udgjorde ca. 20 % af den opnaaede Pris. Indførselen fra Bornholm, der i 1894 tog saa pludseligt et Opsving, er i 1895 gaaet adskillig tilbage, fra ca. 83 000 til 54 000 Tons. De derværende Brud, i hvilke en Hamburgsk Rigmænd har lagt en overmaade stor Sum Penge, for hvilken der ingen Udsigt skal være til at opnaa en passende Forretning, besidder med Hensyn til Boremaskiner og Indretninger det nyeste, som findes. En stor Del af den Sten, der kom fra Bornholm i 1895, opgives at have været maskinhugget Sten til Brug for de tyske Chausséer. Ved flere større Bygninger i Hamburg er der benyttet Bornholmergranit.

Fra Rhinegnene udførtes der i 1895 ca. 505 000 Tons Basaltsten, deraf ca. 321 000 Tons eller 70 000 Tons mindre end i 1894 til Holland. De rhinske Basaltbrud har forøvrig sin Afsætning i det vestlige Tyskland; den naar helt op til Bremen, berører derimod ikke Hamburg.

Af Tagskifer indførte Tyskland i 1895 henimod 50 000 Tons mod 58 000 Aaret før. Indførselen, der for den overveiende Del sker fra Port Madoc i Wales, foregaar hovedsagelig i smaa Seilskibe til Harburg, der er den vigtigste Stapelplads for denne Artikkel i Tyskland. Et Par norske Skibe aarlig pleier at finde Beskjæftigelse i denne Fart.

Af raa Marmor etc. indførte Tyskland i 1895 23 785 Tons; deraf kom fra Italien 14 905 Tons, Østerrig-Ungarn 4 995 Tons, Belgien 3 188 Tons. Tyskland har selv Marmorbrud i Nassau; den tyske Marmor er dog gennemgaaende farvet. Der findes i Hamburg og Omegn forskellige Marmorsliberier; der forarbejdes særlig Kaféborde, Servanteflader, Diske for Slagterbutikker, der her altid bruges af hvidt Marmor, o. s. v. For forarbejdet Marmor er Tolden overmaade høi (traktatmæssig 10 Mk. pr. 100 Kg.)

I et Par tyske kemiske Fabrikker er der gjort større Forsøg med norsk og svensk Klæbersten (Speckstein) som ildfast Udklædningsmateriale i Smelteovne o. s. v. Forsøgene siges at være faldt tilfredsstillende ud, og om Priserne ikke skrues op over en rimelig Grænse, menes en større Forretning i denne Vare ikke at være usandsynlig. Stenen maa være ren og fri for Bergarter.

Cellulose, Træmasse og Papir.

Der indførtes til Tyskland i 1895, sammenlignet med 1894:

	1894.	1895.
Sleben Træmasse	7 023 Tons	7 862 Tons
Deraf fra Norge	1 868 "	2 326 "
— Sverige	2 637 "	3 057 "
Cellulose, Straastof m. m. .	12 269 "	7 312 "
Deraf fra Østerrig-Ungarn.	9 417 "	6 297 "
— Sverige	1 347 "	408 "
— Norge	"	53 "

Tyskland udførte i 1895 6 958 Tons sleben Træmasse og 49 508 Tons Cellulose, Straastof etc. mod i 1894 henholdsvis 5 187 og 48 126 Tons.

Aaret 1895 har trods den fortsatte Prisnedgang for Cellulose dog flere større Fabrikers Vedkommende bragt ganske betydelige Dividender. Man fremhæver som en Grund hertil Fabrikernes Bestræbelser for at levere god Kvalitet under samtidig mest mulig økonomisk Udnyttelse af Raastofte og Af-faldsprodukter. Fremholdes maa det ogsaa, at de sunde Forholde, som er en Følge af den tyske Aktielovgivning, i særlig Grad har hjulpet Aktiecellulosefabrikkerne ud over de sidste trange Aar, idet de fleste af dem har haft store Reservefonds at falde tilbage paa; i Modsætning til, hvad der er almindeligt hjemme, afsættes der selv i daarlige Aar betydelige Beløb til Afskrivninger, hvad der her findes uomgængelig nødvendigt i en Fabrikation, hvor Udviklingen foregaar saa raskt, at Maskinerne stadig maa udveksles. Saaledes sees den store Fabrik Waldhof, som fremholdes at besidde hensigtsmæssigere og solidere Anlæg end nogen anden Cellulosefabrik i Verden, i forrige Aar at afskrive 12 % paa Bygninger, Maskiner, Apparater og Uten-silier. Ogsaa for Træmasse var Priserne i det forløbne Aar gennemgaaende lave, men da i Tyskland de fleste Sliberier staar i Forbindelse med Papirfabrikker har Pris-faldet ikke haft nogen større Betydning, idet Papirpriserne har holdt sig forholdsvis ganske godt.

Under den Udvikling, som nu Cellulose-, Træmasse- og Papirindustrien tager, fremhæver man her Nødvendigheden for de skandinaviske Cellulose- og Træmassefabrikanter af mere end hidtil at lægge an paa Forbedring af Kvaliteten. Fabrikationsomkostningerne og dermed Salgspriserne har nærmet sig et saadant Lavmaal, at Papirkonsumenterne derved opfordres til at stille større og større Fordringer selv til de ringere Papirsorters Kvalitet; den gode Cellulose vil derfor formentlig med Sikkerhed kunne regne paa en altid stigende Efter-spørgsel. Man hører skandinaviske Fabrikanter — og det med fuld Ret — fremholde, at de er langt daarligere stillede med Hensyn til Raamaterialet end de tyske Fabrikanter; med dette for Øie er der Grund til ligesom i forrige Aarsrapport at fremhæve den Fare, som den planløse Afskovning medfører for vor største Industriegren. Naar man betænker det store Beløb, med hvilket den skandinaviske Cellulose og Træmasses Salgsværdis forringes pr. Aar, kun fordi Træets Kvalitet ikke er tilfredsstillende, vil man heri se endnu en Grund for Staten til at søge den ved Skogens Nedhugning aarlig stedfindende Tapning af Nationalvelstanden stanset.

De tyske Papirfabrikker, der profiterede af Prisfaldet for Cellulose og Træmasse, opnaaede i 1895 særdeles gode Resultater. Med disse Resultater for Øie maa man, naar der sees hen til den i Regelen kostbare Drivkraft, den dyrere Cellulose og Træmasse og de i Regelen ogsaa mindre gunstige Transportforhold for Export, hvorunder de tyske Papirfabrikker maa arbejde, være berettiget til at haabe det bedste for Udviklingen af den skandinaviske Papirfabrikation. De dyre Erfaringer, man hjemme i ret mange Tilfælde har høstet i denne Branche, har vistnok tildels havt sine ganske særegne Grunde; de bør ialfald nu saameget mindre afskrække fra en videre Udvikling af Cellulosens og Træmassens Forædling til Papir hjemme hos os selv, som man i England under Følelsen af ikke længere at kunne konkurrere med Skandinavien i billige Papirsorter mere og mere synes at gaa over til Fabrikation af udelukkende bedre Sorter.

Forretningen i norsk og svensk Pakpapir hersteds opgives i det forløbne Aar at have været særdeles livlig; fra Norge ankom der hertil

6 080 580 Kg. Papir, Værdi Mk. 1 315 220,
imod 3 310 230 " " - 719 070

i 1894.

Skibsfart.

Fragterne har ogsaa i 1895 vedblivende holdt sig overordentlig lave, og der synes for Tiden ingen Udsigt at være til Bedring. Ikke destomindre har der hersket en livlig Byggevirksomhed. Man er mere og mere kommet til den Overbevisning, at kun Skibe af de største Dimensioner formaar at indbringe en Fortjeneste, og hvorsomhelst det stigende Vareudbytte stiller en nogenlunde tilstrækkelig Sysselsættelse i Udsigt, skrider man til at sætte Skibe igang. Hvis Størrelse gaar betydelig ud over, hvad man endnu for faa Aar siden forbausedes ved. Denne Udvikling i Forbindelse med ualmindelig lave Bygningsomkostninger med en ved Teknikkens Fremskridt stadig billigere Drift, fører til en rapid Forringelse af de ældre Skibes Værdi, ved hvilken alle tidligere Anskuelser om en fornuftig Amortisation blir kastet omkuld. De tyske Rederier har her gennemgaaende fulgt med Bevægelsen og udvidet Handelsflaaden med saavel Damp- som Seilskibe af de største Dimensioner. Særlig vil jeg fæste Opmærksomheden paa de store fire- og femmastede Staalseilskibe, der i de sidste Par Aar er anskaffede for Hamburgsk Regning. Disse udmærker sig ved ganske ualmindelig hurtige Reiser og fuldtører f. Ex. Reisen til Chile og tilbage til Tyskland i ca. 6 Maaneder, en Reise, som for en 20 Aar tilbage krævede en Tid af 11 à 12 Maaneder; samtidig laster de omtrent dobbelt saameget, som deres Registertonnage angiver.

I en særlig Rapport af 6te August f. A. omhandlede jeg den nye Nord-Østersø-Kanals Betydning for Skibsfarten. Farten gennem Kanalen har ikke svaret til de nærede Forventninger; den var:

	Dampskibe.		Seilskibe.		Tilsammen.		Deraf			
	Ant.	Netto R. T.	Ant.	Netto R. T.	Ant.	Netto R. T.	sv. nske		norske	
							Ant.	Netto R. T.	Ant.	Netto R. T.
Juli 1895	628	64 349	888	24 978	1 516	89 327	ikke	opgivet.	ikke	opgivet.
August „	543	108 688	959	40 513	1 502	149 201	-	—	-	—
September „	480	117 976	976	40 601	1 456	158 577	-	—	-	—
Oktober „	495	128 841	971	42 853	1 466	171 694	33	6 752	4	1 071
November „	513	120 933	831	36 239	1 344	157 172	30	5 581	1	170
December „	418	98 746	328	18 087	746	116 833	16	5 139	8	4 741
Juli—Decbr. 1895	3 077	639 533	4 953	203 271	8 030	842 804				

*

Grunden til det mindre heldige Resultat ligger først og fremst i for høie Kanalafgifter; det har vist sig, at det egentlig kun har været lønnende for Skibe, der gaar fra eller til Hamburg eller andre meget nær ved Kanalens Munding liggende Nordsøhavne, at benytte Kanalen, medens det forøvrigt har svaret bedst Regning for Skibene at følge den gamle Vei om Skagen. Kanalafgiftsspørgsmaalet vil imidlertid vistnok med det første finde en hensigtsmæssig Løsning; der foreligger allerede et Regjeringsforslag i denne Retning. Medens det forøvrigt for Dampskibe altid vil være et temmelig ligefremt Regnestykke, hvilken Vei — enten om Skagen eller gennem Kanalen — i hvert enkelt Tilfælde vil svare bedst Regning, stiller Valget mellem da to Veie sig meget vanskeligere for Seilskibe. Der burde udarbejdes særlige „Sailing Directions“ til Veiledning for Skibsførerne over Vind- og Strømforholdene o. s. v. i Nord- og Østersøen og de danske Farvande, ud fra hvilke det var dem muligt i hvert enkelt Tilfælde at træffe et heldigt Valg; herved vilde megen Tidsspilde og megen Udgift kunne spares for Seilskibene. Endvidere vil en stærkere Frekvens af Kanalen afhænge af, at der opnaaes den heldigst mulige Ordning af Bugseringsvæsenet; det er ikke nok for Seilskibene at blive bugserede gennem selve Kanalen, der maa ogsaa være let og billig Anledning for dem til at blive bugserede ind i og ud fra Kanalen. Det vil ofte være Tilfældet, at Skibene paa sin Passage i den sydlige Del af Østersøen under Stille ønsker at blive bugserede op til Kiel eller ude fra Nordsøen ind til Brunsbüttel eller fra Kanalens Munding ud i aaben Sø; det vil være af stor Vigtighed, at Skibsførerne med nogenlunde Sikkerhed kan beregne, hvad Bugseromkostningerne vil opgaa til, saaledes at f. Eks. et Skib, der allerede ude i Østersøen tager Bugserbaad til Kiel, samtidig kunde slutte Kontrakt om Bugsering ud fra Brunsbüttel i Tilfælde af Behov. Et vel organiseret Bugseringssystem vilde være af ligesaa stor Nytte for Kanalen som for Skibsfarten.

Et Par svenske Dampskibslinier er blevne fremkaldte ved Kanalen, nemlig en Linie mellem Hamburg og sydsvenske Havne og en Linie med svenske Skibe Hamburg—Kjøbenhavn—Riga.

Der ankom til Hamburg i:

1893 . . .	8 792	Skibe med	5 886 000	Tons,
1894 . . .	9 165	— „	6 229 000	—
1895 . . .	9 443	— „	6 256 000	—

Der afgik fra Hamburg i:

1893 . . .	8 838	Skibe med	5 934 000	Tons.
1894 . . .	9 175	— „	6 249 000	—
1895 . . .	9 446	— „	6 280 000	—

Skibsfarten paa Hamburg har altsaa i 1895 gaaet videre fremover; i Virkeligheden er Fremgangen betydelig større, end ovenstaaende Tal viser, idet fra 1ste Juli 1895 af den nye Skibsmaaling efter de lavere engelske Maaleregler indtraadte. For 1ste Halvaar alene var Tonnagetilvæksten for ankomne Skibe omtrent 160 000 Tons.

Følgende Tabel over, fra hvilke Lande de ankomne Skibe kom, hid sættes:

Ankomne fra:	Ialt Skibe.	Seil og Damp. 1000 R. T.	Deraf Dampskibe.	
			Antal.	1000 R. T.
Tyske Havne og Helgoland	2 845	572	1 019	329
Nord-Europa	865	315	692	306
Storbritannien og Irland:				
Kulskibe	968	650	961	648
Andre Skibe	2 273	1 422	2 234	1 413
Holland og Belgien	430	152	336	142
Havne ved Middelhavet	145	161	145	161
Det øvrige Europa	531	655	519	650
Europa ialt	8 057	3 927	5 906	3 649
De forenede Stater	323	760	278	718
Mexicos Østkyst	70	58	24	43
Vestindien	89	101	55	88
Venezuela	5	1	—	—
Brazilien	94	130	65	123
Argentina og Uruguay	172	227	87	158
Amerikas Vestkyst	212	326	63	115
Det øvige Amerika	23	35	18	34
Kapland og Natal	20	47	17	45
Afrikas Vest- og Nordkyst	118	144	118	144
Afrikas Østkyst	24	34	20	33
Ostindien og indiske Øer	143	290	110	240
Kina og Japan	39	85	39	85
Det øvrige Asien	26	36	26	36
Australien med Øer	28	55	20	50
Udeneuropæiske Lande ialt	1 386	2 329	940	5 912
Ialt	9 443	6 256	6 846	1 561

Det fremgaar heraf, hvor stor Skibsfarten mellem Storbritannien og Hamburg er, idet i 1895 mere end $\frac{1}{3}$ af alle ankomne Skibe er komne fra Storbritanniske Havne. En stor Rolle i denne Trafik spiller Transporten af engelske Kul til Hamburg; mere end $\frac{1}{10}$ af alle Skibe ankom i 1895 med engelske Kul. Transporten sker nu saa at sige udelukkende med Dampskibe; ved Siden af engelske Dampskibe, der her kommer i første Række, finder stadig flere tyske Sysselsættelse i denne Fart. Norske Dampskibe har kun i ringe Udstrækning deltaget i den; et Par har for Tiden Maanedsfart deri. Ældre norske

Dampskibe, der ikke er i Besiddelse af de nyeste kulbesparende Maskiner og derfor behøver saa billige Kul som muligt, om Farten skal kunne lønne sig, burde kunne sysselsættes i denne Fart.

Til Harburg ankom der i 1895 768 Skibe med 130 610 R. T. imod 630 Skibe med 117 470 R. T. i 1894; i 10 Aar har Skibsfarten paa Harburg mere end fordoblet sig.

Til Hamburgs Generalkonsulsdistrikt ankom der:

i 1893 ialt	491	norske Skibe med	262 348 R. T.
i 1894 "	477	" — "	242 110 —
i 1895 "	485	" — "	242 681 —

Heraf var:

i 1893 ialt	314	Dampskibe med	170 655 R. T.
i 1894 "	322	— "	156 404 —
i 1895 "	329	— "	151 577 —

Den af norske Skibe optjente Bruttofragt var:

	Ankomne Skibe.	Afgaaede Skibe.	Tilsammen.
i 1893 . . .	3 368 000 Mk.	1 921 400 Mk.	5 289 400 Mk.
i 1894 . . .	3 718 400 "	1 996 300 "	5 714 700 "
i 1895 . . .	3 513 700 "	2 170 200 "	5 683 900 "

Den norske Skibsfart var i 1895 saaledes fordelt paa Distriktets Havne, sammenlignet med 1894:

	1894.				1895.			
	Ant.	Tons.	Deraf Dampsk.		Ant.	Tons.	Deraf Dampsk.	
			Ant.	Tons.			Ant.	Tons.
Ankomne:								
Til Hamburg . .	423	211 781	296	144 555	421	208 177	292	136 432
„ Altona . . .	16	11 189	7	3 292	34	19 438	24	9 443
„ Cuxhaven . .	9	3 821	8	3 750	5	1 505	4	1 406
„ Harburg . . .	29	15 319	11	4 807	25	13 561	9	4 296
Tilsammen	477	242 110	322	156 404	485	242 681	329	151 577
Afgaaede:								
Fra Hamburg . .	429	212 344	296	144 178	432	216 765	291	135 819
„ Altona . . .	16	11 189	7	3 292	34	19 438	24	9 443
„ Cuxhaven . .	9	3 821	8	3 750	5	1 505	4	1 406
„ Harburg . . .	32	17 060	11	4 807	25	13 281	8	3 431
Tilsammen	486	244 414	322	156 027	496	250 989	327	151 099

Nedenfor meddeles en Oversigt over Beskaffenheden af den norske Skibsfart paa Hovedstationen i 1895; Fortegnelsen omfatter de vigtigste Farter med Undtagelse af de rutegaende Dampskibe paa Norge:

Ankomne Seilskibe:

Fra Hudiksvall med Trælast 1 Skib, dr. 430 R. T., Philadelphia med Petroleum 1 do., 1 196 R. T., Savannah, Wilmington etc. med Harpix og Terpentin 13 do., 10 205 R. T., nordamerikanske Havne ved den mexikanske Golf med Pitchpine 4 do., 4 428 R. T., Mexico med Farvetræ 25, 8 712 R. T., Vestindien med do. 8 do., 3 361 R. T., Trinidad med Asphalt 1 do., 221 R. T., Venezuela med Farvestof 1 do., 216 R. T., Columbia med do. 1 do., 247 R. T., med Dividivi 1 do., 263 R. T., Brasilien med salte Huder 10 do., 2 398 R. T., Uruguay med Hvede 2 do., 1 744 R. T., Benmel 1 do., 495 R. T., Argentina med Hvede 9 do., 6 951 R. T., Quebracho 5 do., 3 312 R. T., Farvestof 13 do., 10 432 R. T., Farvetræ 5 do., 4 170 R. T., Benaske 1 do., 1 065 R. T., Chile med Salpeter 1 do., 1 232 R. T., Madagaskar med Stykgods 1 do. 333 R. T., Bagindien med Ticktræ 1 do., 714 R. T., Sydhavssørerne med Kopra 2 do., 1 141 R. T.

Ankomne Dampskibe.

Fra Idefjorden med Sten 7 Skibe, dr. 2 525 R. T., Norge med Guano 3 do., 1 190 R. T., Sild 1 do., 246 R. T., Storbritannien med Stenkul 8 do., 5 071 R. T., Skotland med Sild 7 do., 1 788 R. T., Middlesborough med Jern 2 do., 1 105 R. T., Messina med Appelsiner 2 do., 671 R. T., Sortehavet med Korn 2 do., 3 134 R. T., nordamerikanske Havne ved den mexikanske Golf med Oliekager, Bomuldsfrømel etc. 3 do., 2 445 R. T., Buenos Aires med Hvede 1 do., 1 177 R. T.

Afgaaede Seilskibe.

Til Danmark med Kainit 2 Skibe, dr. 99 R. T., Cadiz med do. 1 do., 135 R. T., Cadiz med tomme Flasker 1 do., 158 R. T., de Kanariske Øer med Stykgods 2 do., 725 R. T., de Kapverdiske Øer med Stykgods 1 do., 268 R. T., Sydafrika med do. 4 do., 2 675 R. T., New-York med Cement og Stykgods 2 do., 2 353 R. T., Kainit 1 do., 1 213 R. T., Savannah med do. 2 do., 2 251 R. T., Nordamerikanske Havne ved den mexikanske Golf med Cement og Kainit 6 do., 4 603 R. T., Mexicos Østkyst med Stykgods 1 do., 420 R. T., Hayti med do. 2 do., 621 R. T., Columbia med do. 1 do., 386 R. T., Venezuela 8 do., 2 706 R. T., Brasilien med do. 17 do., 7 106 R. T., Peru med do. 1 do., 1 216 R. T., Centralamerikas Vestkyst med do. 1 do., 495 R. T., Mexicos do. med do. 1 do., 779 R. T., Rangoon med Kainit og do. 1 do. 1 279 R. T., Australien med Stykgods 3 do., 2 376 R. T.

I Ballast til Sverige 3 Skibe, dr. 1261 R. T., Archangel 1 do., 445 R. T., England 13 do., 10 596 R. T., Kanada 1 do., 820 R. T., Savannah etc. 14 do., 12 666 R. T., nordamerikanske Havne ved den mexicanske Golf 10 do., 8 885 R. T., Mexico 3 do., 1 237 R. T., Vestindien 2 do., 1 047 R. T., Britisk Honduras 1 do., 336 R. T., Sidney 1 do., 540 R. T.

Afgaaede Dampskibe.

Til Stavanger med Petroleum 1 Skib, dr. 202 R. T., Danmark med Mel 1 do., 425 R. T., Sverige med Stykgods 1 do., 226 R. T., Antwerpen med do. 1 do., 310 R. T., Storbritannien med Kainit 1 do., 190 R. T., do. med Hvede 1 do., 259 R. T., Island med Stykgods 1 do., 246 R. T., Finland med salte Huder 1 do., 203 R. T., Archangel med Stykgods 2 do., 703 R. T., Libau med do. 1 do., 445 R. T., Triest med do. 1 do., 765 R. T., Wladivostok med do. 6 do., 5 254 R. T., Shanghai 1 do., 1 371 R. T.

I Ballast til Storbritannien 19 Skibe, dr. 12 018 R. T.

Af de til Vicekonsulsstationerne i 1895 ankomne norske Skibe kom:

Til Altona: 3 Seilskibe, dr. 2 968 R. T., med Quebracho fra Argentinien, 18 Dampskibe, 7 470 R. T., med Sten fra Idefjorden, 2 do., 582 R. T., med frossen Fisk fra Norge.

Til Harburg: 2 Seilskibe, dr. 309 R. T., med Lerjord fra Plymouth, 9 do., 8 574 R. T., med Harpix fra Savannah etc., 6 do., 2 575 R. T., med Sten fra Idefjorden.

Den tyske Handelsflaade bestod:

1. Januar 1890.

af Seilskibe	2 779	Skibe,	dr.	702 810	R. T.
- Dampskibe	815	—	„	617 911	—

Ialt 3 594 Skibe, dr. 1 320 721 R. T.

1. Januar 1895.

af 2 622 Seilskibe,	dr.	660 856	R. T.
- 1 043 Dampskibe	„	893 046	—

Ialt 3 665 Skibe dr. 1 553 902 R. T.

Den tyske Flaade er altsaa i 5 Aar steget med ca. 233 000 Tons; Dampskibstonnagen er steget med ca. 275 000 Tons, medens Seilskibstonnagen er aftaget med 42 000 Tons. Det er imidlertid kun for Seilskibe under 1 000 R. T., at den samlede Tonnage er gaaet tilbage; størst er Tilbagegangen for Skibe paa 500 à 600 Tons. Derimod er Antallet af Seilskibe paa over 1 000 R. T., betydelig tiltaget.

Hamburgs Handelsflaade bestod:

1. Januar 1895.

af Seilskibe	286	Skibe,	dr.	189 304	R. T.
- Dampskibe	349	—	„	468 411	—

Ialt 635 Skibe, dr. 657 715 R. T.

1. Januar 1896.

af Seilskibe	284	Skibe,	dr.	187 874	R. T.
- Dampskibe	357	—	„	478 210	—

Ialt 641 Skibe, dr. 666 084 R. T.

I Virkeligheden er den i 1895 stedfundne Forøgelse af Dampskibstonnagen paa Grund af den nye Skibsmaaling betydelig større end disse Tal angiver. Der var i 1893, som i tidligere Aarsrapporter fremhævet, Tale om, at det maaske vilde være vel anbragt at indføre Statskontrol med den tyske Skibsbygning; forrige Aar kom den Tanke paany til Behandling i Rigsdagen i Anledning af det Norddeutsche Lloyd tilhørende Dampskib „Elbes“ Undergang ved Kollision i Kanalen. Skjønt det fra flere Hold fremhæves, at en saadan Forholdsregel vilde være til Gavn for Skibsfartens Sikkerhed, og at Tyskland bør følge den engelske Udvikling til Beskyttelse af Sømændenes Liv, ser det dog ud, som om Rigsregjeringen har bøiet sig for den stærke Modstand fra alle de direkte interesserede Kredse, Skibsbyggere, Redere, Skibsførerforeninger, Handelskammere og selv Assurandører, og som om ingen Forholdsregel af den omhandlede Art vil kunne ventes, ialfald ikke i nogen nærmere Fremtid. Man har ladet sig nøie med den almindelige Forsikring om, at „Tyskland kan være stolt over, at det tyske Rederi i hele Verden staar i Ry for mindst af alle Rederier at trænge til Kontrol“; man har heller ikke undladt at henvise til, hvor faa Skibsulykker der rammer tyske Skibe i Forhold til andre Nationers, særlig Norges. Erindres maa det forøvrigt, at Tyskland i „See-Berufsgenossenschaft“ besidder et særlig egnet og virksomt Organ til at efterse Skibenes Sødygtighed, foreskrive hensigtsmæssige Sikkerhedsindretninger og i Nødsfald fremtvinge Forskrifternes lagttagelse, og at den strenge og nøiagtige Undersøgelse af Skibsulykker, der foretages af Seeamt, afgiver en Garanti, som ikke foreligger hos os, for, at enhver Tildragelses virkelige Karakter kommer for Dagen.

I min Specialrapport af 12te Februar d. A. omhandlede jeg udførligere den stadig tiltagende Fart med Søskibe paa Rhinen. Til de før bestaaende faste Dampskibslinier Køln—London—, Køln—Bremen, Køln—Hamburg, Køln—Lübeck m. fl. er der nu kommet en ny mellem Køln og østpreussiske Havne med Dampskibe af omtrent 800 Tons Lasteevne og kun 3 Meter Dybgaaende.

Vor betydelige Handel paa Rhinegnene, hvorhen vi særlig fører Trælast og Jernmalm, burde lede vor Opmærksomhed hen paa denne direkte Fart paa rhinske Steder. I den samme Rapport omhandlede jeg som flere Gange før Spørgsmaalet om at konstruere søgaaende Lægtre for Transport af Massegoods som Malm og Sten, hvor Fragten spiller en saa stor Rolle, fra vore Lande op ad de tyske Floder og Kanaler ind i det indre af Tyskland, hvorfra der kunde føres tilbage Varer som Kul, Koks, Gjødningssalt etc. Man ser nu overalt dette Lægterspørgsmaal omfattet med den største Interesse; i den sidste Tid har saaledes Hamburgs Handelskammer optaget til Behandling Spørgsmaalet om en Lægtertransport i stor Stil mellem Hamburg og tyske Østersøhavne gennem Keiser Wilhelmskanalen, og i Rotterdam har et engelsk-hollandsk Konsortium for Transport af engelske Kul til Holland ladet bygge særlige sødygtige Lægterdampskibe, der ved Overladning fra Skib til Skib skal vinde for de engelske Kul Skibsforsyningen i de hollandske Havne og drive den saa farlig blevene tyske Konkurrence tilbage. For at møde de engelske Kul i deres eget Land heder det nu, at westphalske Kul skal blive transporteret i flade Lægterskibe fra Rhinen til London.

Rigsdagen antog ifjor en Resolution, i hvilken Rigskansleren opfordredes til at beskytte den tyske Kystskibsfart mod den trykkende Konkurrence af hollandske, danske, norske og svenske Skibe; Meningen hermed var, at om muligt fremmede Skibe burde forbydes at deltage i Kystfarten paa Tyskland.

Resolutionen gav Anledning til Stiftelsen af en Forening af tyske Kystskippere; paa dens Møde klagedes der særlig over Konkurrencen med de mange smaa hollandske og danske Skibe, og der opstilledes den Fordring, at udenlandske Skibe af og til 150 R. T. Størrelse skulde udelukkes fra Kystfarten i tyske Farvande. Herimod har særlig Hamburgs Handelskammer vendt sig under Henviisning til, at den Del, fremmede Skibe tager i den tyske Kystfart, er forholdsvist ubetydelig, medens tyske Skibes Deltagelse i Kystfarten paa fremmede Lande er særdeles stor, og at en Udelukkelse af fremmede Fartøier fra tysk Kystfart vilde kunne fremkalde for den tyske Skibsfart yderst skadelige Modforanstaltninger af samme Art i andre Lande.

Rigsdagen vedtog ifjor en „Binnenfahrtsgesetz“ for det tyske Rige, der traadte i Kraft den 1ste Januar d. A.

Jeg mener at burde anføre, at der paa enkelte Hold hersteds synes at have været paa Tale at sætte en Linie af Lastedampskibe igang paa Norges Vestkyst, idet de eksisterende norske Linier ikke skulde være tilstrækkelige for den tiltagende Transport, og Fragterne tildels findes for høje.

Paa de mange Dødsfald blandt Sømænd, som aarlig forarsages af gul Feber i brasilianske Havne, har tyske Skibsfartskredse længe havt sin Opmærksomhed henvendt. Det Hamburg-Sydamerikanske Dampskibsselskab og Norddeutsche Lloyd har for at formindske Faren for Smitte saameget som muligt oprettet Sanatorier iland i Santos, hvor Mandskabet isoleres under Opholdet; det heder, at andre store Selskaber, f. Eks. Prince-Line, har optaget Eksemplet. Det har blandt norske Skibsførere vist sig Tilbøielighed til ved en særlig Klausul at sætte den Beskyttelse, som den nye Søfartslovs § 82 fin. søger at yde de underordnede Sømænd, ud af sin Virksomhed, og med den Ubetænksomhed, med hvilken Sømænd gaar til Kontraktbeslutninger, er der ingen Modstand mod denne Tendens at vente fra deres Side. Formentlig er en saadan Fraskrivelsesklausul ligeoverfor en Lovparagraf, der angaar uafhængelige Retsgoder som Liv og Helbred, ganske ulovlig, og ud fra denne Opfatning er dens Indførelse i Kontrakter ved dette Generalkonsulat blevet negtet.

Ved Hovedstationen paamønstredes der i 1895 ialt 766 Mand og afmønstredes der ialt 971 Mand imod i 1894 henholdsvis 715 og 800 Mand. Paa norske Skibe paamønstredes der i 1895 663 Mand, hvoraf 259 Nordmænd, 200 Svensker og 204 Udlændinger, og afmønstredes der 850 Mand, hvoraf 585 Nordmænd, 106 Svensker og 186 Udlændinger. Paa svenske Skibe paamønstredes der 103 Mand, hvoraf 59 Svensker, 10 Nordmænd og 34 Udlændinger, og afmønstredes der 121 Mand, hvoraf 93 Svensker, 9 Nordmænd og 19 Udlændinger. Paa norske Skibe mønstredes der henved 100 Tyskere, næsten udelukkende ganske ubefarne Gutter, for hvem Skibsførerne modtog en vis Betaling for at tage dem ombord. Der kommer hvert Aar til Hamburg en hel Del saadanne Gutter for at gaa tilsøs; i 1895 paamønstredes der paa Seamannsamt ialt 464 saadanne helt ubefarne Gutter.

Der hjemsendtes gennem Generalkonsulatet i 1895 101 Hyrebeløb med tilsammen Mk. 21 488.99, hvoraf for 60 norske Sømænd Mk. 12 165.00 og for 41 svenske Sømænd Mk. 9 323.99. Ogsaa i det forløbne Aar har jeg i en særlig Rapport fremhævet det absolut nødvendige i, at det nuværende norske System for Hyrebeløbs Hiemsendelse ændres. Sympatien for dette System er

blandt Sømændene yderst ringe, og mange Penge, som under et bedre System vilde have naaet hjem til fattige Sømandsfamilier, gaar aarlighaars tabte i Ulandet, fordi Sømændene nu nærer en — det maa desværre indrømmes — temmelig godt begrundet Uvilje mod at overgive sine Penge til den sene Ekspedition gennem Konsulaterne. Det gjælder at faa Pengene til Hjemsendelse, medens Sømanden har dem, altsaa ved selve Afmønstringen; straks han forlader Konsulatet, er han omgivet af alleslags Folk, hvis Levebrød det er at faa hans Penge til at gaa. Men ligeoverfor hans Uvilje er der ikke stort at udrette; medens en Sømænd, der engang har sendt Penge hjem gennem et Konsulat, ved den hurtige og billige Hjemsendelsesmaade skulde være ledet ind paa den Vane stadig at sende Penge hjem paa samme Maade, er nærmest det modsatte Tilfældet, saa at det medfører ganske særlige Vanskeligheder at faa en saadan Sømænd bevæget til endnu engang at benytte sig af Konsulatets Hjælp. Det gennem Konsulaterne til Norge aarlig indsendte Beløb har altid været forholdsvist ubetydeligt; i det sidste Tiaar er det stadig gaaet tilbage, fra ca 114 000 Kr. i 1886 til kun ca. 40 000 Kr. i 1895.

Opgave over Fragter.

For indgaaende Seilskibe:

Fra Drammen med Planker Mk. 34 pr. Std., Stavanger med Svovlkis Mk. 7½ pr. Ton, Hudikswall med Trælast Mk. 27 pr. Std., Philadelphia med Petroleum 2 sh. 9 d pr. Barrel, Savannah, Wilmington etc. med Terpentint 3 sh. 3 d à 4 sh. pr. Barrel, med Harpix 2 sh. à 2 sh. 6 d pr. Barrel, Ship Island, Mobile etc. med Pitch Pine 90 sh. à 92 sh. 6 d pr. Std., Laguna etc. med Farvetræ 29 sh. à 33 sh. pr. Ton, Yucatan med do. 27 sh. 9 d à 28 sh. 9 d, Jamaica med do. 27 sh. à 29 sh., Hayti med do. 32 sh. 6 d, Trinidad med Asphalt 17 sh. 6 d, Rio Hacha med Dividivi 40 sh., Rio de Janeiro med salte Huder 32 sh. 6 d, Rio Grande med do. 30 sh. à 35 sh., Montevideo med Hvede 15 sh., Argentinske Havne med Hvede 17 sh. à 25 sh. 6 d, med Quebracho 16 sh. 6 d à 24 sh., med Farvetræ 16 sh. 9 d à 19 sh., med Farvestof 16 sh. 6 d à 24 sh., med Benaske 20 sh., Chile med Salpeter 26 sh. 6 d, Altata med Farvetræ 67 sh. 6 d pr. Ton, Maulmain med Ticktræ 47 sh. 6 d pr. Load, Sydhavssøerne med Kopra 45 à 50 Mk. pr. Ton

For indgaaende Dampskibe:

Fra Lysekil med Gadesten 5 Mk. pr. Ton, Middlesborough med Jern 3 sh. 6 d à 3 sh. 9 d pr. Ton, Newcastle, Blyth etc. med Kul 3 sh. 6 d à 3 sh. 9 d pr. Ton, Grangemouth med do. 4 sh. 6 d à 4 sh. 10½ d pr. Ton, Lerwick med Sild 1 sh. 6 d à 1 sh. 7 d. pr. Tønne, Fraserburgh med do. 1 sh. 1 d pr. Tønne, Sortehavet med Korn 10 sh. 6 d à 14 sh. 6 d pr. Ton, Velasco med Bomuldsfrømel 22 sh. pr. Ton, Galveston med Oljekager 40 sh. pr. Ton.

De udgaaende Fragter var som sædvanlig omtrent udelukkende stipulerede til en lump Sum.

C. Bodtker.

Bilag No. i.

Tabel over Værdien af Hamburgs Udførsel i 1894 af Varer, der er eller kunde være Gjenstand for Udførsel fra vore Lande, med særlig Angivelse af de uden-europæiske Lande, til hvilke Udførselsværdien var 50 000 Mk. eller mere.

Spiritus og Sprit af Korn og Poteter Mk. 4 420 000. Deraf til Vestafrika Mk. 940 000, Japan Mk. 370 000, Britisk Ostindien Mk. 140 000, Lille Asien Mk. 90 000, Bolivia Mk. 80 000.

Likør og andet Brændevin Mk. 2 600 000. Deraf til de forenede Stater Mk. 900 000, Brasilien Mk. 260 000, Britisk Ostindien Mk. 200 000, Vestafrika Mk. 190 000, Chili Mk. 70 000, Singapore Mk. 50 000.

Øl Mk. 10 240 000. Deraf til Brasilien Mk. 2 660 000, Venezuela Mk. 1 250 000, Britisk Ostindien Mk. 860 000, de forenede Stater Mk. 720 000, tysk Vest-Afrika Mk. 90 000, tysk Sydvest-Afrika Mk. 50 000, det øvrige Vest-Afrika Mk. 250 000, tysk Østafrika Mk. 120 000, det øvrige Øst-Afrika Mk. 140 000, Kaplandet Mk. 250 000, Chili Mk. 220 000, Peru Mk. 200 000, Ecuador Mk. 200 000, China Mk. 190 000, Australien Mk. 170 000, Costarica Mk. 170 000, St. Domingo Mk. 160 000, Nederlandsk Ostindien Mk. 150 000, Cuba Mk. 130 000, Philippinerne Mk. 130 000, Columbia ved Caraiske Hav Mk. 130 000, Portorico Mk. 120 000, Guatemala Mk. 120 000, Hayti 110 000, Singapore Mk. 110 000, San Salvador Mk. 110 000, Mexico ved Atlanterhavet Mk. 110 000, Ægypten Mk. 90 000, de Kanariske Øer Mk. 70 000, Mexico ved Stillehavet Mk. 60 000, Japan Mk. 60 000, St. Thomas Mk. 50 000.

Naturligt og kunstigt Mineralvand Mk. 750 000. Deraf til de forenede Stater Mk. 170 000, Brasilien Mk. 160 000, Argentina Mk. 90 000, Vestafrika Mk. 79 000.

Malt Mk. 4 290 000. Deraf til Brasilien Mk. 1 690 000, Argentina Mk. 620 000, Japan Mk. 220 000, Uruguay Mk. 130 000, Mexico Mk. 50 000, Venezuela Mk. 50 000, Kaplandet Mk. 50 000.

Tørret Fisk Mk. 4 990 000. Deraf til Brasilien Mk. 2 550 000, Argentina Mk. 410 000, Uruguay Mk. 190 000, Vestafrika Mk. 110 000, Mexico Mk. 70 000, Philippinerne Mk. 60 000, Chili Mk. 50 000.

Ost Mk. 1 610 000. Deraf til Venezuela Mk. 260 000, Portorico Mk. 210 000, Brasilien Mk. 180 000, S. Domingo Mk. 180 000, Mexico Mk. 120 000, de forenede Stater Mk. 70 000.

Smør Mk. 16 100 000. Deraf til Brasilien Mk. 920 000, Venezuela Mk. 730 000, Kaplandet Mk. 190 000, Hollandsk Ostindien Mk. 170 000, China Mk. 120 000, Østafrika Mk. 110 000, Britisk Ostindien Mk. 100 000, Vestafrika Mk. 70 000, Hayti Mk. 60 000.

Kondenseret Melk Mk. 1 320 000. Deraf til Britisk Ostindien Mk. 400 000, Singapore Mk. 280 000, Brasilien Mk. 140 000, China Mk. 60 000, Chili Mk. 60 000.

Chokolade og Sukkervarer Mk. 1 830 000. Deraf til Singapore Mk. 230 000, China Mk. 180 000, Hollandsk Ostindien Mk. 180 000, Britisk Ostindien Mk. 170 000, Venezuela Mk. 120 000, Brasilien Mk. 90 000, de forenede Stater Mk. 70 000, Chili Mk. 60 000, Kaplandet Mk. 50 000.

Cement Mk. 6 090 000. Deraf til de forenede Stater ved Atlanterhavet Mk. 3 030 000, Brasilien Mk. 1 030 000, Chili Mk. 340 000, forenede Stater ved Stillehavet Mk. 220 000, Australien Mk. 200 000, Kaplandet Mk. 190 000, Venezuela Mk. 150 000, Japan Mk. 140 000, China Mk. 110 000, Philippinerne Mk. 80 000, Østafrika Mk. 80 000, Vestafrika Mk. 60 000.

Blaasurt Cali Mk. 4 390 000. Deraf til den Sydafrikanske Republik Mk. 3 440 000, de forenede Stater Mk. 390 000, Kaplandet Mk. 350 000.

Jod og Jodpreparater Mk. 1 190 000. Deraf til Japan Mk. 80 000.

Jern i Stænger og Plader Mk. 6 070 000. Deraf til Japan Mk. 980 000, Britisk Ostindien Mk. 710 000, Brasilien Mk. 630 000, de forenede Stater Mk. 480 000, Chili Mk. 340 000, China Mk. 170 000, Lilleasien Mk. 160 000, Russisk Asien Mk. 90 000, Mexico ved Stillehavet Mk. 60 000, Mexico ved Atlanterhavet Mk. 50 000.

Raa- og Smeltejern Mk. 1 790 000. Deraf til Japan Mk. 540 000, China Mk. 320 000, de Forenede Stater Mk. 200 000.

Jerntraad Mk. 2 650 000. Deraf til Brasilien Mk. 790 000, Japan Mk. 370 000, de Forenede Stater Mk. 290 000, Kaplandet Mk. 170 000, Argentina Mk. 170 000, Australien Mk. 150 000, Chili Mk. 50 000, Centralamerika Mk. 150 000, Mexico Mk. 90 000.

Valset Jernblik Mk. 1 170 000. Deraf til Chili 280 000, Russisk Asien Mk. 130 000, Brasilien Mk. 130 000, Østafrika Mk. 100 000, Guatemala Mk. 100 000, Portorico Mk. 60 000, Japan Mk. 50 000, Mexico Mk. 50 000.

Fortinnet Jernblik Mk. 540 000. Deraf til Brasilien Mk. 290 000.

Staal i Stænger, Plader og Blik Mk. 1 100 000. Deraf til de Forenede Stater Mk. 250 000, Japan Mk. 120 000, Mexico Mk. 110 000, Britisk Ostindien Mk. 60 000, Kaplandet Mk. 50 000.

Staaltraad Mk. 1 370 000. Deraf til Australien Mk. 710 000, Kaplandet 270 000, de Forenede Stater Mk. 130 000, Japan Mk. 70 000.

Raazink Mk. 2 950 000. Deraf til China Mk. 330 000, Japan Mk. 210 000, Britisk Ostindien Mk. 200 000.

Valset Zink Mk. 1 510 000. Deraf til Japan Mk. 510 000, Britisk Ostindien Mk. 130 000, China Mk. 80 000, Brasilien Mk. 50 000.

Raakobber og Kobberblik Mk. 6 170 000. Deraf til Mexico Mk. 120 000, Brasilien Mk. 100 000.

Yellowmetal Mk. 1 050 000. Deraf til China Mk. 80 000.

Kalveskind Mk. 1 860 000. Deraf til de Forenede Stater Mk. 120 000.

Faar- og Gedeskind Mk. 1 910 000. Deraf til de Forenede Stater Mk. 800 000.

Pelsskind og Pelsværk Mk. 4 000 000. Deraf til de Forenede Stater Mk. 670 000, Britisk Nordamerika Mk. 570 000, China Mk. 200 000.

Læder Mk. 13 740 000. Deraf til Brasilien Mk. 1 500 000, Mexico 310 000, de Forenede Stater Mk. 250 000, San Salvador Mk. 170 000, Venezuela Mk. 170 000, Columbia Mk. 120 000, Guatemala Mk. 110 000, Argentina Mk. 90 000, Chili Mk. 90 000, Peru Mk. 80 000, Costarica Mk. 80 000, Japan Mk. 60 000, Britisk Nordamerika Mk. 50 000.

Tarme Mk. 1 510 000. Deraf til de Forenede Stater Mk. 570 000.

Hare- og Kaninhaar Mk. 550 000. Deraf til Brasilien Mk. 420 000, de Forenede Stater Mk. 70 000.

Hestehaar Mk. 570 000. Deraf til de Forenede Stater Mk. 80 000.

Børster Mk. 4 500 000. Deraf til de Forenede Stater Mk. 1 820 000.

Sengefjær og Duun Mk. 2 090 000. Deraf til Forenede Stater Mk. 640 000.

Lim og Gelatine Mk. 1 130 000. Deraf til de Forenede Stater Mk. 130 000, Britisk Nordamerika Mk. 100 000.

Tran Mk. 1 800 000. Deraf til de Forenede Stater Mk. 100 000, Chili Mk. 80 000.

Bygningstømmer Mk. 720 000. Deraf til tysk Vestafrika Mk. 60 000, det øvrige Vestafrika Mk. 70 000, Østafrika Mk. 90 000, Brasilien Mk. 80 000.

Træmasse Mk. 2 450 000. Deraf til de Forenede Stater Mk. 560 000, Mexico Mk. 70 000.

Filler Mk. 3 470 000. Deraf til de Forenede Stater Mk. 1 290 000, Britisk Nordamerika Mk. 160 000.

Bomuldsgarn Mk. 10 070 000. Deraf til Brasilien Mk. 530 000, China Mk. 250 000, Japan M. 230 000, tysk Vest- og Sydvestafrika Mk. 70 000, det øvrige Vestafrika Mk. 120 000, Britisk Ostindien Mk. 160 000, Lilleasien 160 000, Ægypten Mk. 120 000, Philippinerne Mk. 100 000, Argentina Mk. 90 000, Mexico ved Stillehavet Mk. 70 000, Mexico ved Atlanterhavet Mk. 70 000, Venezuela Mk. 60 000.

Uld- og Halvuldsgarn Mk. 8 330 000. Deraf til Japan Mk. 1 190 000, deForenedeStaterMk 400 000, Britisk Ostindien Mk.290 000, Argentina Mk.260000,

Brasilien Mk. 240 000, China Mk. 210 000, Chili Mk. 200 000, Australien Mk. 110 000, Mexico Mk. 110 000, Hollandsk Ostindien Mk. 70 000, Peru Mk. 70 000, Singapore Mk. 60 000, Venezuela Mk. 50 000.

Jute- og Manillahampgarn Mk. 470 000. Deraf til Brasilien Mk. 370 000.

Uld- og Halvuldsvarer Mk. 48 530 000. Deraf til Brasilien Mk. 7 760 000, Britisk Ostindien Mk. 5 290 000, Argentina Mk. 2 490 000, de Forenede Stater Mk. 2 300 000, Chili 2 030 000, Japan Mk. 1 730 000, China Mk. 1 420 000, Uruguay Mk. 1 100 000, Mexico ved Atlanterhavet Mk. 930 000, Columbia ved Caraiske Sø Mk. 530 000, Peru Mk. 510 000, Venezuela Mk. 440 000, Guatemala Mk. 410 000, Singapore Mk. 400 000, Britisk Nordamerika Mk. 290 000, Hollandsk Ostindien Mk. 260 000, Marokko Mk. 230 000, Ecuador Mk. 230 000, Bolivia Mk. 230 000, Costa Rica Mk. 210 000, Lilleasien Mk. 180 000, Mexico ved Stillehavet Mk. 170 000, Philippinerne Mk. 130 000, Australien Mk. 120 000, Vestafrika Mk. 120 000, Nicaragua Mk. 110 000, Hayti Mk. 100 000, San Salvador Mk. 90 000, Kaplandet Mk. 80 000, Kanariske Øer Mk. 70 000, Ægypten Mk. 60 000, Cuba Mk. 50 000.

Pak- og Sækkelærred Mk. 2 760 000. Deraf til Argentina Mk. 1 700 000, de Forenede Stater Mk. 360 000, Brasilien Mk. 350 000, Venezuela Mk. 130 000.

Undertøi af Lærred og Bomuld Mk. 5 090 000. Deraf til Brasilien Mk. 1 840 000, de Forenede Stater Mk. 330 000, Uruguay 250 000, Venezuela Mk. 200 000, Chili Mk. 130 000, Britisk Ostindien Mk. 100 000, Hayti Mk. 90 000, Columbia ved Caraiske Sø Mk. 90 000, Mexico Mk. 110 000, Argentina Mk. 70 000, Guatemala Mk. 70 000, Singapore Mk. 60 000, Curacao Mk. 50 000.

Sække Mk. 1 780 000. Deraf til Chili Mk. 210 000, Argentina Mk. 130 000, Vestafrika Mk. 120 000, Mexico ved Atlanterhavet Mk. 80 000, Guatemala Mk. 80 000, Mexico ved Stillehavet Mk. 50 000.

Andre Linvarer Mk. 8 290 000. Deraf til de Forenede Stater Mk. 3 800 000, Venezuela Mk. 710 000, Brasilien Mk. 510 000, Argentina Mk. 200 000, Hayti Mk. 100 000, Uruguay Mk. 90 000, Mexico Mk. 120 000, Chili Mk. 90 000.

Bomuldsvarer Mk. 46 050 000. Deraf til Brasilien Mk. 15 880 000, Argentina Mk. 2 510 000, tysk Vestafrika Mk. 700 000, det øvrige Vestafrika Mk. 1 520 000, Chili Mk. 1 780 000, Venezuela Mk. 1 480 000, China Mk. 1 480 000, Hayti Mk. 1 410 000, Uruguay Mk. 1 320 000, Britisk Ostindien Mk. 1 200 000, Madagaskar Mk. 900 000, Peru Mk. 810 000, tysk Østafrika Mk. 120 000, Zanzibar Mk. 130 000, det øvrige Østafrika Mk. 450 000, Mexico ved Atlanterhavet Mk. 690 000, Columbia ved Caraiske Hav Mk. 630 000, de Forenede Stater Mk. 570 000, Singapore Mk. 550 000, Ecuador Mk. 520 000, Guatemala Mk. 460 000, Kaplandet Mk. 450 000, Japan Mk. 440 000, Kanariske Øer Mk. 410 000, Mexico ved Stillehavet Mk. 390 000, St. Domingo Mk. 350 000, Russisk Asien Mk. 300 000, Costa Rica Mk. 290 000, Philippinerne Mk. 230 000, Hollandsk Ostindien Mk. 210 000, Lilleasien Mk. 200 000, San Salvador Mk. 170 000, Bolivia Mk. 170 000, Nicaragua Mk. 160 000, Britisk Nordamerika Mk. 130 000, Australien Mk. 110 000, Columbia ved Stillehavet Mk. 90 000, Ægypten Mk. 70 000, Madeira Mk. 70 000, Cuba Mk. 60 000, Republiken Honduras Mk. 60 000, Siam Mk. 60 000.

Herre- og Damehætte Mk. 2 260 000. Deraf til Venezuela Mk. 490 000, Chili Mk. 300 000, Philippinerne Mk. 280 000, Brasilien Mk. 260 000, Uruguay Mk. 80 000, Peru Mk. 80 000, Columbia Mk. 80 000, Guatemala Mk. 50 000.

Herreklæder Mk. 700 000. Deraf til Vestafrika Mk. 100 000, Brasilien Mk. 60 000, Columbiu 50 000.

Andre færdige Klæder og Modevarer Mk. 9 890 000. Deraf til Brasilien Mk. 690 000, Britisk Nordamerika Mk. 390 000, de Forenede Stater Mk. 350 000, Chili Mk. 320 000, Argentina Mk. 280 000, Uruguay Mk. 220 000, tysk Østafrika Mk. 110 000, det øvrige Østafrika Mk. 50 000, Venezuela Mk. 140 000, Mexico Mk. 150 000, Vestafrika Mk. 100 000, Columbia Mk. 140 000, Guatemala Mk. 80 000, Britisk Ostindien Mk. 70 000, Kaplandet Mk. 60 000, Peru Mk. 50 000

Possementmagervarer Mk. 6 040 000. Deraf til Brasilien Mk. 590 000, China Mk. 410 000, de Forenede Stater Mk. 300 000, Mexico Mk. 170 000, Argentina Mk. 130 000, Chili 110 000, Britisk Ostindien Mk. 100 000, Britisk Nordamerika Mk. 70 000, Australien Mk. 50 000, Uruguay Mk. 50 000.

Tricotagevarer Mk. 29 680 000. Deraf til de Forenede Stater Mk. 8 650 000, Brasilien Mk. 2 750 000, Argentina 1 140 000, Uruguay Mk. 890 000, Chili Mk. 870 000, Mexico ved Atlanterhavet Mk. 600 000, Br. Ostindien 440 000, Peru Mk. 300 000, Venezuela Mk. 280 000, China Mk. 180 000, Guatemala Mk. 160 000, Britisk Nordamerika Mk. 150 000, Kaplandet 150 000, Columbia ved Caraiske Hav Mk. 140 000, Singapore Mk. 140 100, Hayti Mk. 140 000, San Salvador Mk. 130 000, Hollandsk Ostindien Mk. 110 000, Australien Mk. 100 000, Philippinerne Mk. 90 000, Nicaragua Mk. 90 000, Ecuador Mk. 70 000, Vestafrika 70 000, Mexico ved Stillehavet Mk. 70 000, Portorico Mk. 70 000, Cuba Mk. 60 000, St. Domingo Mk. 60 000, Columbia ved Stillehavet Mk. 50 000, Costarice Mk. 50 000, de Kanariske Øer Mk. 50 000.

Møbler Mk. 5 970 000. Deraf til Brasilien Mk. 900 000, Kaplandet Mk. 410 000, de Forenede Stater Mk. 300 000, Chili Mk. 290 000, Australien Mk. 280 000, Mexico Mk. 300 000, Argentina Mk. 250 000, Venezuela Mk. 140 000, Uruguay Mk. 120 000, Philippinerne Mk. 120 000, Østafrika Mk. 100 000, Ecuador Mk. 80 000, Vestafrika Mk. 80 000, de Kanariske Øer Mk. 70 000, Singapore Mk. 70 000, Britisk Ostindien Mk. 60 000, Hollandsk Ostindien Mk. 60 000, Ny Zeeland Mk. 50 000, San Salvador Mk. 50 000, Columbia ved Caraiske Hav Mk. 50 000.

Tønder etc. Mk. 880 000. Deraf til Vestafrika Mk. 170 000.

Korke Mk. 870 000. Deraf til Chili Mk. 260 000, Brasilien Mk. 210 000, Guatemala Mk. 50 000.

Kurvflættewarer Mk. 730 000. Deraf til de Forenede Stater Mk. 80 000, Brasilien Mk. 70 000, Australien Mk. 50 000.

Hatte etc. af Straa, Bast o. s. v. Mk. 1 140 000. Deraf til Brasilien Mk. 250 000, Chili Mk. 100 000, Philippinerne 90 000, Venezuela Mk. 90 000

Seilgarn Mk. 1 790 000. Deraf til Brasilien Mk. 420 000, Mexico Mk. 120 000, Venezuela Mk. 80 000, Chili Mk. 70 000.

Paraplyer etc. Mk. 960 000. Deraf til Brasilien Mk. 330 000, Venezuela Mk. 60 000.

Galoger Mk. 1 030 000. Deraf til China Mk. 150 000.

Forskjellige Gummi- og Guttapercha-Fabrikata Mk. 1 970 000. Deraf til Brasilien Mk. 160 000, Forenede Stater Mk. 140 000, Argentina Mk. 120 000, Japan Mk. 90 000, Chili Mk. 80 000.

Handsker af Læder Mk. 1 000 000. Deraf til Forenede Stater Mk. 430 000.

Skotøi af Læder Mk. 2 400 000. Deraf til Brasilien Mk. 700 000, Kaplandet Mk. 180 000, Chili Mk. 100 000, Philippinerne Mk. 80 000, Columbia Mk. 100 000, Vestafrika Mk. 70 000, Østafrika Mk. 60 000, Hayti Mk. 60 000, St. Domingo Mk. 50 000.

Andre Lædervarer Mk. 4 060 000. Deraf til Brasilien Mk. 440 000, Forenede Stater 420 000, China 260 000, Argentina 130 000, Mexico 110 000, Britisk Nordamerika 100 000, Chili 90 000, Australien Mk. 60 000.

Pap Mk. 1 070 000. Deraf til Brasilien 110 000, Argentina Mk. 70 000.

Papir Mk. 23 700 000. Deraf til Brasilien 2 380 000, Argentina 1 060 000, Forenede Stater 1 070 000, Chili 910 000, Japan 770 000, Mexico ved Atlanterhavet 600 000, Australien 510 000, Britisk Ostindien 440 000, Venezuela 370 000, Uruguay 260 000, Peru 180 000, Cuba 160 000, Philippinerne 150 000, Kaplandet 130 000, Mexico ved Stillehavet 100 000, Britisk Nordamerika 100 000, China 100 000, Guatemala 100 000, Ecuador 100 000, Columbia 100 000, Ægypten 90 000, Portorico 80 000, Kanariske Øer 70 000, San Salvador 60 000, Lilleasien 50 000, Hollandsk Ostindien Mk. 50 000.

Papir- og Pappvarer Mk. 5 940 000. Deraf til Forenede Stater 690 000, Brasilien 540 000, Chili 290 000, Argentina 290 000, Mexico 190 000, Australien 120 000, Kaplandet 90 000, Cuba 70 000, Britisk Ostindien Mk. 70 000, Britisk Nordamerika 70 000, Venezuela 60 000, Columbia Mk. 60 000.

Bordglas Mk. 550 000. Deraf til Brasilien 70 000, Britisk Asien Mk. 50 000.

Speil og Speilglas Mk. 1 200 000. Deraf til Brasilien 190 000, Forenede Stater 110 000, Argentina 70 000, Mexico 70 000, Britisk Ostindien Mk. 60 000.

Huulglas og andre Glasvarer Mk. 21 630 000. Deraf til Forenede Stater ved Atlanterhavet 3 500 000, Brasilien 1 110 000, Chili 820 000, Britisk Ostindien 640 000, Argentina 640 000, Britisk Nordamerika 590 000, Australien 490 000, China 300 000, Singapore 270 000, Kaplandet 270 000, Mexico

300 000, Uruguay 260 000, Philippinerne 200 000, Venezuela 170 000, Hollandsk Ostindien 170 000, Cuba 100 000, Forenede Stater ved Stillehavet 90 000, Columbia 90 000, Peru 80 000, Portorico 80 000, Japan 50 000, Vestafrika Mk. 50 000.

Porcellæn Mk. 10 940 000. Deraf til de Forenede Stater 5 850 000, Brasilien 350 000, Britisk Nordamerika 330 000, Argentina 260 000, Australien 240 000, Chili 220 000, Britisk Ostindien 170 000, Mexico 160 000, Ægypten 130 000, Uruguay 90 000, Portorico 90 000, Lilleasien 70 000, Cuba 60 000, Venezuela Mk. 50 000.

Stentøi og fine Lervarer Mk. 4 340 000. Deraf til Brasilien 810 000, de Forenede Stater 460 000, Venezuela 250 000, Chili 220 000, Hayti 180 000, Argentina 150 000, Columbia 140 000, Mexico 150 000, Ecuador 120 000, St. Domingo 110 000, Kaplandet 110 000, Vestafrika 110 000, Guatemala 80 000, Britisk Ostindien 80 000, Britisk Nordamerika 60 000, Nicaragua 50 000, San Salvador 50 000, Østafrika Mk. 50 000.

Jernbaneskiner Mk. 550 000. Deraf til Kaplandet 140 000, Brasilien Mk. 80 000.

Jernrør Mk. 480 000. Deraf til Chili 110 000, Brasilien Mk. 70 000.

Synaale Mk. 810 000. Deraf til China 380 000, Brasilien Mk. 80 000.

Jernsøm Mk. 5 050 000. Deraf til Japan 2 210 000, Brasilien 550 000, Britisk Ostindien 360 000, Mexico 130 000, Chili 100 000, Australien 100 000, Columbia 80 000, Argentina 60 000, Portorico Mk. 50 000.

Andre Jernvarer Mk. 32 900 000. Deraf til Brasilien 5 980 000, Argentina 1 490 000, China 1 400 000, Mexico ved Atlanterhavet 1 190 000, Chili 1 000 000, Britisk Ostindien 1 000 000, Tysk Vestafrika 200 000, Tysk Sydvestafrika 70 000, det øvrige Vestafrika 720 000, Kaplandet 850 000, de Forenede Stater 780 000, Venezuela 740 000, Japan 650 000, Russisk Asien 630 000, Australien 530 000, Philippinerne 470 000, Cuba 450 000, Singapore 440 000, Tysk Østafrika 230 000, Zanzibar 90 000, det øvrige Østafrika 100 000, Guatemala 410 000, Kolumbia ved Karaibiske Hav 400 000, Hollandsk Ostindien 400 000, Britisk Nordamerika 350 000, Uruguay 290 000, Ægypten 240 000, Mexico ved Stillehavet 190 000, Peru 190 000, Portorico 170 000, Ecuador 160 000, Hayti 160 000, St. Domingo 160 000, San Salvador 120 000, Nicaragua 110 000, de Kanariske Øer 110 000, Lilleasien 90 000, Costarica 80 000, Marokko 80 000, Madagaskar 80 000, Ny Zeeland 50 000, Columbia ved Stillehavet 50 000, Bolivia Mk. 50 000.

Kobber- og Messingvarer Mk. 3 800 000. Deraf til Brasilien 420 000, China 280 000, Argentina 160 000, Mexico 150 000, Britisk Ostindien 130 000, Chili 120 000, Vestafrika 110 000, Kaplandet 80 000, de Forenede Stater Mk. 60 000.

Lokomotiver og Lokomobiler Mk. 720 000. Deraf til Brasilien 230 000, Argentina 110 000, Venezuela 100 000, Japan Mk. 60 000.

Symaskiner Mk. 5 170 000. Deraf til Brasilien 1 500 000, Argentina 500 000, Uruguay 170 000, Kaplandet 160 000, Chili 160 000, Britisk Ostindien 110 000, Philippinerne 110 000, Hollandsk Ostindien 100 000, Australien 100 000, Russisk Asien 90 000, Venezuela 80 000, Ny Zeeland 70 000, Mexico Mk. 80 000.

Andre Maskiner og Maskindele Mk. 19 080 000. Deraf til Brasilien 1 900 000, Chili 1 800 000, Argentina 1 430 000, Kaplandet 840 000, de Forenede Stater 590 000, Mexico 590 000, China 410 000, Japan 350 000, Cuba 250 000, Guatemala 190 000, Uruguay 160 000, Australien 160 000, Peru 160 000, Russisk Asien 130 000, Vestafrika 100 000, Britisk Ostindien 100 000, Hollandsk Ostindien 80 000, Siam 80 000, Venezuela 80 000, Østafrika 70 000, Singapore 50 000, Jamaica Mk. 50 000.

Legetøi Mk. 10 780 000. Deraf til de Forenede Stater 2 300 000, Australien 560 000, Brasilien 480 000, Argentina 280 000, Britisk Nordamerika 220 000, Britisk Ostindien 180 000, Kaplandet 140 000, Mexico 150 000, Cuba 130 000, Chili 130 000, Uruguay 90 000, Venezuela 70 000, Hollandsk Ostindien Mk. 50 000.

Knapper Mk. 3 140 000. Deraf til Brasilien 460 000, de Forenede Stater 270 000, Australien 210 000, Argentina 140 000, Mexico 160 000, China 110 000, Chili 100 000, Britisk Ostindien 60 000, Uruguay 60 000, Venezuela Mk. 60 000.

Fyrstikker Mk. 6 910 000. Deraf til Brasilien 2 730 000, China 1 015 000, Britisk Ostindien 590 000, Australien 380 000, Singapore 270 000, Hollandsk Ostindien 240 000, Chili 210 000, Vestafrika 180 000, Peru 140 000, Ecuador 110 000, Guatemala 100 000, de Forenede Stater 90 000, San Salvador 70 000, Columbia 110 000, Østafrika 60 000, Kaplandet 50 000, Curaçao Mk. 50 000.

Lys Mk. 1 390 000. Deraf til Brasilien 210 000, Mexico ved Atlanterhavet 180 000, Mexico ved Stillehavet 150 000, Ecuador 90 000, Chili 70 000, Peru 50 000, Østafrika 50 000, Kaplandet Mk. 50 000.

Bilag No. 2.

Indførsel til Tyskland i 1895.

	Mængde 100 Kg.	Værdi 1000 Mk.
Dyrisk Guano, ialt	396 379	6 223
deraf fra Norge	44 698	—
Klid etc. ialt	3 960 237	22 177
deraf fra Norge	105 006	—
Filler, ialt	356 320	7 126
deraf fra Sverige	2 383	—
Fyrstikker, ialt	2 925	161
deraf fra Sverige	1 849	—

*

	Mængde 100 Kg.	Værdi 1 000 Mk.
Naturlig Is ialt	32 252	35
deraf fra Norge	17 005	—
Jod, ialt	1 132	3 000
deraf fra Chili	552	—
” - Storbritannien	486	—
” - Norge	74	—
Jernaffald, ialt	113 392	515
deraf fra Sverige	39 054	—
Rujern, ialt	1 882 166	8 733
deraf fra Storbritannien	1 605 045	—
” - Frankrige	132 451	—
” - Sverige	78 854	—
” - Spanien	44 624	—
Smedejern i Stænger, ialt	197 773	2 818
deraf fra Sverige	123 058	—
” - Storbritannien	45 787	—
” - Østerrig-Ungarn	18 176	—
” - Frankrige	5 871	—
Smeltejern etc. ialt	7 566	68
deraf fra Sverige	5 993	—
Grove Jernvarer, uslebne, ialt	41 334	2 356
deraf fra Storbritannien	14 086	—
” - Sverige	1 117	—
Jernvarer, slebne, ialt	40 433	—
deraf fra Frankrige	10 789	—
” - Storbritannien	9 929	—
” - Sverige	1 366	—
Jerntraad etc., ialt	50 846	1 695
deraf fra Sverige	25 698	—
” - Storbritannien	18 912	—
” - Østerrig-Ungarn	3 723	—
Kalk, naturlig fosforsur, ialt	2 780 460	13 902
deraf fra de forenede Stater	2 103 463	—
” - Belgien	494 399	—
” - Norge	1 044	—
Kaolin, Feldtspat, ildfast Ler, ialt	1 539 109	5 387
deraf fra Østerrig-Ungarn	694 390	—
” - Storbritannien	554 392	—
” - Sverige	106 636	—
” - Norge	51 306	—
Bly og Kobbererts, ialt	652 699	10 828
deraf fra Østerrig-Ungarn	179 035	—
” - Belgien	136 892	—
” - Britisk Australien	110 572	—
” - Sverige	9 423	—

	Mængde 100 Kg.	Værdi 1 000 Mk.
Jernerts, ialt	20 171 359	26 424
deraf fra Spanien	7 838 238	—
” - Sverige	6 139 201	—
” - Østerrig-Ungarn	1 542 631	—
” - Belgien	1 215 262	—
” - Frankrige	1 183 707	—
” - Nederlandene	871 515	—
” - Rusland	482 504	—
” - Hamburgs Frihavn	340 457	—
” - Grækenland	274 947	—
” - Storbritannien	64 303	—
Guld-, Sølv- og Platinaerts, ialt	61 339	5 300
deraf fra Norge	532	—
Ertsslagger, ialt	5 375 423	7 418
deraf fra Frankrige	2 720 279	—
” - Belgien	1 407 641	—
” - Østerrig-Ungarn	498 478	—
” - Storbritannien	436 592	—
” - Sverige	135 304	—
” - Spanien	10 581	—
Sølv, myntet, ialt	177.64	1 364
— raa, ”	978.24	8 396
deraf fra Sverige	8.07	—
Havre, ialt	2 387 249	22 822
deraf fra Sverige	1 208	—
” - Norge	1 133	—
Frugt, frisk, etc., ialt	1 174 516	22 445
deraf fra Sverige	28 955	—
Kalveskind, saltede, ialt	50 062	3 504
deraf fra Frankrige	22 649	—
” - Sverige	4 618	—
Kalveskind, tørre, ialt	92 711	18 542
deraf fra Rusland	41 035	—
” - Østerrig-Ungarn	23 999	—
” - Sverige	6 883	—
” - Norge	1 542	—
Faa-re-og Gjed-skind, raa, haarede, ialt	116 388	15 712
deraf fra Østerrig-Ungarn	30 008	—
” - Rusland	17 718	—
” - Frankrige	14 365	—
” - Norge	913	—
Raa Huder, ialt	9 396	1 410
deraf fra Sverige	721	—
Pelsskind, ialt	23 868	36 518
deraf fra Norge	75	—

**

	Mængde 100 Kg.	Værdi 1000 Mk.
Bygnings- og Gavntømmer, raat eller kun bearbejdet med Øks eller		
Sag paa Tværsiden, ialt	16 197 951	53 453
deraf fra Rusland	8 220 234	—
” - Østerrig-Ungarn	7 571 149	—
” - de forenede Stater	165 052	—
” - Nederlandene	95 728	—
” - Frankrige	62 302	—
” - Norge	39 268	—
Do. Do., tilhugget efter Længdeaksen, ialt	4 011 282	33 093
deraf fra Rusland	2 645 195	—
” - Østerrig-Ungarn	982 957	—
” - Sverige	324 460	—
” - de forenede Stater	35 643	—
Tøndestaver, ufarvede, ialt	59 167	266
deraf fra Sverige	21 731	—
Bygnings- og Gavntømmer, saget, „Kanthölzer“ etc., ialt	7 520 834	41 365
deraf fra Sverige	2 967 094	—
” - Rusland	2 102 710	—
” - Østerrig-Ungarn	1 225 013	—
” - de forenede Stater	766 123	—
” - Norge	333 511	—
” - Nederlandene	55 133	—
” - Schweiz	27 915	—
Kurvfløtningsvarer, grove, ufar- vede, ialt	3 633	109
deraf fra Sverige	1 040	—
Grove Snedkerarbejder, ialt	169 740	7 149
deraf fra Sverige	58 063	—
” - Østerrig-Ungarn	36 119	—
” - Nederlandene	26 454	—
” - de forenede Stater	15 368	—
” - Belgien	15 109	—
” - Rusland	6 775	—
” - Frankrige	4 009	—
” - Storbritannien	2 061	—
Hvalfiskbarder, ialt	1 508	2 304
deraf fra Norge	605	—
” - de forenede Stater	506	—
Astronomiske Instrumenter, ialt	1 331	2 662
deraf fra Sverige	11	—
Maskiner og Maskindele, over- veiende af Støbejern, ialt	329 085	17 771
deraf fra Sverige	1 809	—
Kautschuk og Guttaperka, ialt	68 206	27 282
deraf fra Sverige	224	—

	Mængde 100 Kg.	Værdi 1 000 Mk.
Fine Varer af blød Kautschuk		
etc., ialt	4 470	3 129
deraf fra Sverige	28	—
Raa Kobber, ialt	443 649	37 943
deraf fra Norge	3 621	—
Messing og Tambak, ialt	10 601	643
deraf fra Norge	2 955	—
„ - Sverige	777	—
Bøger, Karter, Musikalier, ialt	33 783	15 371
deraf fra Sverige	335	—
Malerier og Tegninger, ialt	5 559	11 118
deraf fra Sverige	56	—
Kjød af Kvæg, ialt	212 326	28 078
deraf fra de forenede Stater	168 354	—
„ - Nederlandene	70 047	—
„ - Rusland	25 082	—
„ - Danmark	21 106	—
„ - Østerrig-Ungarn	8 356	—
„ - Storbritannien	10 018	—
„ - Sverige	2 554	—
Fersk Fisk, ialt	551 674	13 791
deraf fra Sverige	363 955	—
„ - Danmark	73 420	—
„ - Nederlandene	24 100	—
„ - Rusland	24 074	—
„ - Storbritannien	21 665	—
„ - Norge	11 253	—
Stokfisk, ialt	12 619	606
deraf fra Nederlandene	6 875	—
„ - Norge	5 263	—
Fisk, tilberedt med Edik, Olje		
etc., ialt	3 745	234
deraf fra Norge	2 483	—
	Antal Tønder.	
Sild, saltede i Tønder, ialt	1 267 958	27 743
deraf fra Storbritannien	634 202	—
„ - Nederlandene	321 224	—
„ - Norge	165 285	—
„ - Sverige	79 223	—
	Mængde 100 Kg.	
Hummer etc., ialt	4 126	1 444
deraf fra Danmark	1 763	—
„ - Norge	1 428	—
„ - Belgien	434	—
Tran og Spek af Fisk og Sælhund, ialt	135 869	4 755
deraf fra Norge	71 986	—
„ - Japan	26 205	—

	Mængde 100 Kg.	Værdi 1 000 Mk.
deraf fra Storbritannien	22 058	—
„ - Danmark	9 374	—
„ - Nederlandene	811	—
Sløben Træmasse, ialt	70 226	702
deraf fra Sverige	26 370	—
„ - Norge	18 678	—
„ - Østerrig-Ungarn	12 155	—
„ - Rusland	11 530	—
Cellulose etc., ialt	122 690	2 822
deraf fra Østerrig-Ungarn	94 171	—
„ - Sverige	13 474	—
Indpakkingspapir, glat, ialt	11 576	428
deraf fra Sverige	2 707	—
„ - Østerrig-Ungarn	1 971	—
Trækpapir etc., ialt	7 617	990
deraf fra Østerrig-Ungarn	3 610	—
„ - Storbritannien	2 130	—
„ - Sverige	951	—
Stene, raa eller blot tilhugne, ialt	7 604 325	19 011
deraf fra Sverige	3 633 233	—
„ - Østerrig-Ungarn	1 232 971	—
„ - Danmark	539 810	—
„ - Belgien	510 107	—
„ - Schweiz	483 929	—
„ - Rusland	429 169	—
„ - Frankrige	327 868	—
„ - Norge	224 567	—
„ - Nederlandene	176 752	—
„ - Storbritannien	27 978	—
Stene i sagede Blokke, Stenhugger- arbejder, uslebne, grove, ialt	66 369	299
deraf fra Sverige	36 008	—
Tjære, ialt	346 463	1 559
deraf fra Sverige	24 310	—
Flodkrebs, friske, etc., ialt	11 270	1 127
deraf fra Sverige	505	—
Sædvanlige Mursten, ialt	1 127 110	1 465
deraf fra Sverige	92 509	—
Ildfast Sten af Ler, ialt	317 862	731
deraf fra Storbritannien	173 688	—
„ - Sverige	55 977	—
Tagsten, Mursten etc., ialt	13 092	65
deraf fra Sverige	4 288	—
Lerrør, glaserede, ialt	12 542	75
deraf fra Sverige	4 496	—

	Mængde Stykker.	Værdi 1 000 Mk.
Kjør, ialt	113 712	40 027
deraf fra Danmark	51 208	—
” - Østerrig-Ungarn	47 013	—
” - Schweiz	9 563	—
” - Sverige	5 305	—
Tyre, ialt	11 199	4 065
deraf fra	5 584	—
” - Østerrig-Ungarn	2 734	—
” - Sverige	2 650	—
Okser, ialt	58 904	22 325
deraf fra Østerrig-Ungarn	40 296	—
” - Danmark	13 122	—
” - Sverige	3 097	—
Ungfæ indtil 2½ Aar, ialt	88 044	21 659
deraf fra Danmark	47 223	—
” - Østerrig-Ungarn	32 317	—
” - Schweiz	4 986	—
” - Sverige	2 751	—
Svin, Smaagrise undtagen, ialt	345 594	39 398
deraf fra Danmark	137 108	—
” - Rusland	104 705	—
” - Østerrig-Ungarn	99 228	—
” - Sverige	3 612	—

Bilag No. 3.

Fortegnelse over Varer indførte fra Norge
til Hamburg 1895.

Varernes Benævnelse.	Kg. n.	Rmk.
Kaffe	7 990	13 320
The	1 070	2 990
Raffinade og Farin	3 510	1 570
Raatobak	850	1 490
Skraatobak	480	810
Cigarer og Cigaretter	155	1 150
Frisk Frugt og friske Grønsager	3 840	880
Vin	11 490	7 540
Cognak	7 470	4 700
Spiritus	89 540	14 730
Likører etc.	26 310	28 700
Øl	261 760	129 570
Havre	128 890	12 790
Bælgfrugter	5 660	1 140
Karve	67 970	31 110
Mel	8 210	2 050
Risaffald	219 560	17 210
Brød	18 170	5 410

Varernes Benævnelse.	Kg. n.	Rmk.
Saltet Sild	6 628 240	1 039 540
Røgelax	930	3 290
Anden røget Fisk	20 090	8 730
Sardiner	10 900	18 860
Anchovis	239 830	108 610
Anden tilberedt Fisk	125 240	141 520
Tørfisk	13 241 340	5 782 000
Fersk Fisk	677 480	496 680
Hummer	81 620	187 200
Vildt og Fjærkræ	32 300	35 990
Fersk Kjød	22 870	20 190
Saltet og røget Kjød	12 940	12 370
Andet tilberedt Kjød	9 850	11 890
Natursmør	840	1 780
Kunstmør	25 760	29 820
Kondenseret Melk	21 360	20 290
Konserver	6 590	7 670
Andre Fortæringsartikler	—	6 230
Raat Bygningstømmer	121 800	7 800
Planker, Bord etc.	5 502 430	268 520
Stavtræ	100 560	11 060
Cement	34 500	1 080
Alabast & Marmor, raa	156 630	8 590
Sand, Granit og Brolægningssten	10 246 400	262 880
Malerfarver	3 220	3 900
Andre Farve- og Garvestoffe	3 140	3 480
Gummi elasticum	13 550	4 190
Jod	5 850	228 100
Engelsk Salt	215 570	2 540
Andre medicinske Salte	70	120
Andre Droger	1 650	1 290
Agatsten	641	25 950
Fosforsur Kalk	207 200	15 410
Kaolin	923 180	77 080
Tungspat	14 870	550
Slibesten	9 260	4 480
Sølvholdig Blyerts	3 070	1 000
Guld- og Sølvmalm	226 320	15 570
Andre Jordarter	6 500	770
Kobolt og Nikkelmalm	30 870	35 520
Kobbermalme	592 830	26 650
Svovelkis	76 010	1 810
Andre Malme	11 020	14 480
Bly	4 340	2 500
Gammelt Jern	9 970	990
Affald af Jernfabrikationen	131 590	12 840
Stang- og Smedejern	219 910	33 190
Staal	13 690	10 370
Guld- og sølvholdigt Kobber	9 110	13 200
Andet Kobber	60 250	53 720
Kobber- og Skillemynt	4 390	1 750

Varernes Benævnelse.	Kg. n.	Rmk.
Guld- og Sølvaffald	5 030	7 300
Yellowmetal	167 720	81 390
Messing	11 700	8 120
Raa Zink	2 630	630
Andre Metaller	4 770	2 860
Heste	2 700	5 350
Andre levende Dyr	—	11 630
Saltede Oxehuder	90 090	65 830
Tørrede Oxehuder	980	1 260
Kalveskind	151 980	327 150
Faar, Lam og Gjedeskind	36 690	73 580
Sælhundsskind	23 840	34 030
Andre Huder til Læderfabrikation	6 200	10 000
Hjort-, Raadyr- og Rensdyrskind	67 810	173 530
Pelsskind	5 540	82 890
Færdigt Pelsværk	2 110	30 340
Læder	2 660	16 740
Limlæder	43 680	7 320
Hjort-, Raadyr- og Rensdyrhorn	2 800	3 490
Okse- og Kohorn	3 700	720
Hvalfiskebarder	56 450	735 200
Benmel	52 630	4 050
Tarme	4 820	2 920
Guano	6 101 350	816 620
Forskjelligt Affald	61 520	4 630
Okse- og Kohaar	2 290	2 200
Hestehaar	1 010	2 370
Andre Haar	2 150	2 320
Sengefjæder	770	19 210
Lim	42 360	12 570
Benfedt	41 390	12 570
Tran	4 737 100	2 244 600
Voks	310	950
Mineralske Smørøljer	9 250	3 720
Andre Fedtarter og Oljer	5 990	2 900
Frø	2 980	2 220
Gavntømmer	1 340 870	162 320
Skaaret Træ	670	850
Træmel	302 750	57 920
Træmasse	901 400	138 720
Filler og gammelt Tougværk	91 260	6 680
Raa Faareuld	1 610	3 550
Shoddy	18 930	17 990
Blaar og Værk	1 380	210
Uldgarn	160	770
Garn af Jute og Lin	90	220
Andre Raastoffe	—	1 040
Silke- og Halvsilkevarer	210	1 760
Filt og Filtvarer	360	1 180
Uldvarer	5 145	21 220
Bomuldsvarer	1 590	4 850

Varernes Benævnelse.	Kg. n.	Rmk.
Seillærred	3 020	5 710
Sække	11 400	9 660
Andre Linvarer	110	640
Færdige Klæder og Pynt	510	3 530
Possementmagervarer	2 590	9 520
Strømper	160	720
Andre Manufacturvarer	—	4 170
Nyt Tougværk og Seilgarn	11 940	10 910
Korke	6 880	5 790
Møbler	1 180	1 480
Tønder	158 410	17 620
Andre Trævarer	40 160	26 440
Paraplyer	500	1 940
Galoger	10	100
Andre Gummivarer	810	2 050
Skotøi af Læder	630	2 890
Andre Lædervarer	440	2 200
Papir	6 080 580	1 315 220
Forskjellige Papvarer	950	190
Andre Papirvarer	1 960	4 060
Trykte Bøger	9 130	37 860
Malerier og Kunstgjenstande	3 710	268 050
Hulglasvarer	480	430
Andre Glasvarer	1 200	2 630
Gibs-, Porcelæn- og Stentøivarer	1 500	1 270
Stenhuggerarbeider	672 110	38 910
Andre Stenvarer	1 300	840
Grove Jernvarer	8 540	3 550
Jernsøm	1 515 370	802 970
Andre fine Jernvarer	68 160	30 850
Blyvarer	340	420
Varer af ædle Metaller	10.85	1 100
Typer	570	1 220
Kobber- og Messingvarer	1 390	3 400
Andre Metalvarer	1 150	2 750
Maskiner	94 390	109 310
Drivremme	420	1 020
Musikinstrumenter	600	1 660
Telegrafapparater etc.	140	590
Andre Instrumenter	1 410	4 870
Uhre	160	3 250
Vogne og Slæder	1 580	2 220
Baade	5 670	5 080
Geværer	650	2 320
Patroner	140	770
Fyrstikker	677 590	450 470
Sager for Naturalkabinetter	7 380	20 090
Kortvarer	1 570	3 130
Sæbe	1 850	820
Parfumerier	350	1 700

	Kg. n.	Rmk.
Tomme Kasser og Kurve	11 270	1 450
Andre Industriartikler	—	300
Passagergoods	30 500	79 260
Tilsammen	64 451 705.85	17 926 600
Myntet Guld	—	16 300
Do. Sølv	—	1 500
Tilsammen	—	17 800

Fortegnelse over Varer udførte fra Hamburg
til Norge 1895.

Varernes Benævnelse.	Kg. n.	Værdi Rmk.
Kaffe	4 922 868	8 277 030
The	68 760	123 530
Kakao	137 250	146 230
Krystalsukker	227 090	68 740
Raffinade	3 487 620	1 137 490
Farin	451 480	118 210
Sirup	15 730	7 610
Honning	33 040	24 570
Raatobak	41 670	78 930
Røgtobak	5 840	17 500
Cigarer	33 090	373 230
Cigarretter	6 170	35 380
Ris	194 240	35 550
Sago	174 480	35 600
Peber	56 200	29 390
Piment	21 760	12 310
Kardemomme	3 930	18 510
Kryddernellik	9 560	5 040
Raa Ingefær	32 320	29 120
Muskat og Muskatnødder	1 320	4 960
Vanille	146	4 080
Cassia lignea	49 270	29 380
Andre Krydderier	1 760	2 570
Appelsiner	66 400	16 130
Citroner	9 110	3 450
Figen	29 540	12 050
Korinter	59 520	11 520
Rosiner	106 440	35 240
Mandler	33 280	37 620
Kandiseret Ingefær	180	190
Sukat og kandiserede Frugter	9 290	7 680
Paranødder	7 860	4 860
Valnødder og Hasselnødder	92 170	32 380
Svedsker	41 640	19 700

Varernes Benævnelse.	Kg. n.	Værdi Rmk.
Anden tørret Frugt	35 530	26 011
Friske Vindruer	2 170	1 650
Frisk Frugt	89 710	34 730
Friske Grøntsager	489 920	46 550
Vin	1 025 340	599 730
Champagne	1 590	5 520
Cognac	5 540	7 390
Rum	11 560	6 010
Spiritus og Sprit	23 770	10 210
Likør og andre Brændevine	9 780	14 720
Frugtsaft	90 420	40 330
Øl	62 470	30 640
Eddike	6 360	3 570
Mineralvand	9 090	7 020
Hvede	9 950	1 300
Rug	1 215 630	96 750
Byg	1 079 790	202 810
Mais	215 300	15 420
Malt	143 630	48 860
Bønner	29 000	7 710
Erter	233 910	46 830
Humle	127 130	335 500
Anis	5 550	3 190
Fennikel	770	480
Andre Landbrugsprodukter	178 720	9 970
Kraftmel, Pudder	1 320	1 560
Stivelse	99 630	46 020
Potetemel	435 190	71 620
Dextrin	4 450	2 300
Hvedemel	11 599 020	2 233 570
Rugmel	14 026 090	1 703 020
Rismel	7 910	1 320
Andre Melsorter	2 337 250	263 670
Fodermel	606 330	46 630
Gryn	779 420	112 500
Risaffald og Klid	516 400	42 590
Sild	6 590	1 070
Sardiner	590	1 140
Anden tilberedt Fisk	3 490	1 520
Kaviar	490	2 710
Vildt og Fjærkræ	9 350	17 510
Saltet og røget Kjød	1 564 810	944 760
Andet tilberedt Kjød	68 760	63 580
Smør	92 660	94 630
Smult	329 520	261 070
Andre smultagtige Fedtarter	14 050	10 090
Ost	62 920	121 760
Æg	12 680	10 280
Kondenseret Melk	5 800	5 860
Sø-, Kog- og Stensalt	2 975 460	87 230
Kjødeksrakt	1 310	20 220

Varernes Benævnelse.	Kg. n.	Værdi Rmk.
Konserver	44 530	74 620
Chocolade og Sukkervarer	50 940	93 200
Andre Fortæringsartikler	—	12 210
Bygningstømmer	77 900	7 820
Stavtræ	34 910	6 450
Asfalt	113 210	11 430
Cement	2 876 550	148 680
Gibs og Kalk	96 060	9 780
Marmor og Alabaster	114 550	19 980
Møllestene	648 450	53 040
Sand- og Granitsten	8 850	480
Koks	100 000	1 100
Andet Bygnings- og Brændemateriale	—	3 650
Indigo	8 240	83 150
Blaatræ	128 260	22 110
Gultræ	18 830	3 030
Rødtræ	8 830	1 760
Blaatræextrakt	11 010	9 360
Gultræextrakt	900	700
Quercitronextrakt	980	390
Indigoextrakt	80	290
Andre Extrakter og Farvemateriale	3 490	4 320
Bogtrykkersværte	36 500	36 130
Caramel	13 190	7 310
Krap	4 100	2 670
Orlean	520	420
Kjønrog	3 800	1 900
Garvestofextrakter	165 770	43 140
Dividivi	17 300	3 750
Galæbler	630	790
Valonea	2 100	620
Myrobalaner	106 160	15 650
Terra Catechu	40 480	22 890
Terra Japonica	2 190	950
Andre vegetabiliske Farve- og Garve-		
stoffer	19 600	4 180
Alizarin	16 200	38 510
Anilin og Anilinfarver	62 600	270 640
Blyhvidt	3 040	1 590
Rød Jernoxyd	31 090	3 660
Sølverglød („Glätte“)	440	250
Andre Kobberfarver	1 600	2 530
Mønje	920	140
Okker	73 660	10 710
Anden Farvejord	43 060	9 010
Fernis	63 370	135 490
Ultramarin	6 590	5 260
Vitriol	80 110	7 340
Zinkhvidt og Zinkgraat	50 610	19 140
Zinnober	2 220	7 180
Tilberedte Farver	55 070	58 070

Varernes Benævnelse.	Kg. n.	Værdi Rmk.
Andre Farvevarer	34 250	42 220
Svampe	640	8 650
Chinabark	1 650	3 720
Senegalsrødder	90	180
Andre medicinske Rødder, Bark etc.	13 150	11 280
„Spieskümmel“	5 360	3 400
Medicinske Frø	1 330	1 500
Do. Blade og Blomster	8 380	6 800
Citron- og Appelsinskal	830	650
Raffineret Kamfer	4 270	14 110
Guttapercha	850	2 570
Harpix og Galipot	1 080 280	95 640
Lakrits	13 670	23 880
Schellak	6 080	13 910
Gummi arabicum	2 430	3 590
Gummi Copal	500	760
Gummi elasticum	130	750
Andre Harpixsorter	9 480	4 430
Perubalsam	190	1 780
Tolubalsam	1 510	3 010
Amerikansk Olje	18 080	14 850
Bergamot og Citronolje	1 205	7 100
Pebermynteolje	434	5 930
Terpentinolje	17 940	7 100
Andre æteriske Oljer	5 300	40 580
Borakssyre	10 280	7 690
Karbolsyre	12 500	8 750
Citronsyre	710	2 040
Garvesyre	2 440	4 750
Kulsyre	8 550	8 290
Salicylsyre	1 760	6 850
Salpetersyre	7 940	3 180
Saltsyre	24 780	3 070
Svovelsyre	388 660	36 570
Vinstensyre	3 080	7 750
Andre Syrer	5 150	7 050
Alun	28 870	3 520
Salmiak	23 170	13 320
Blysukker og Blyedik	2 660	1 360
Brækvinsten	9 690	10 970
Chinin	97	3 290
Jernalun	38 370	4 180
Jod og Jodkalium	271	5 130
Citron- og træeddiksur Kalk	1 880	470
Chlormagnesium	61 580	5 560
Glaubersalt	97 370	4 710
Svovelsur Natron	6 320	1 900
Kalcineret Soda	337 190	30 390
Kaustisk do.	63 820	11 450
Raa Soda	7 400	750
Chlorsur Kali	3 490	3 610

Varernes Benævnelse.	Kg. n.	Værdi Rmk.
Chromsur Kali	3 220	2 840
Kaustisk Kali	12 510	5 260
Manganpræparater	80	170
Potaske	541 220	201 750
Chilisaltpeter	452 710	79 970
Kalisaltpeter	117 260	46 450
Hjortetaksalt	900	710
Vandglas	30 370	2 210
Renset Vinsten	8 390	11 600
Tinsalt	1 480	1 710
Andre Medicinske Salte	79 458	24 400
Kunstig Baryt	5 120	1 000
Borax	26 120	12 650
Chloroform	3 300	7 840
Glycerin	29 430	28 430
Naftalin	5 940	2 110
Raa Svovl	8 820	950
Renset Svovl	236 390	35 020
Svovlkalium	4 020	530
Tobakssauce	10 030	7 850
Æther	15 720	16 890
Essenser, Ekstrakter etc.	4 560	12 720
Andre Droger og Chemikalier	105 940	219 480
Agat og andre Halvædelstene	525	6 140
Pimpsten	4 100	1 240
Alunjord	70 000	8 480
Flusspat	41 890	3 000
Kaolin	142 570	7 390
Tungspat	33 390	1 800
Andre Jordarter	66 810	10 060
Lithograferstene	16 010	10 040
Slibestene etc.	9 250	8 060
Grafit	28 030	6 840
Manganmalm	13 560	2 690
Raat Bly	10 480	4 260
Valset Bly	69 530	25 480
Jern i Stænger og Plader	46 800	7 290
Staal	12 450	15 560
Kobber	13 790	22 320
Yellowmetal	552 710	333 710
Nikkel	460	810
Messing	6 070	6 270
Kviksølv	390	1 260
Wismut	600	3 240
Zink	6 350	2 380
Tin	18 130	23 420
Andre Metaller	6 770	14 730
Valset Jernblik	17 200	3 230
Fortinnet Jernblik	3 540	1 290
Messingblik	14 910	19 610
Jerntraad	67 620	29 670

Varens Benævnelse.	Kg. n.	Værdi Rmk.
Staaltraad	4 630	4 090
Kobbertraad	46 150	64 450
Messingtraad	5 300	6 360
Levende Dyr		25 940
Raa Hestehuder	81 000	84 810
Tørrede og saltede Oxehuder . . .	724 780	735 030
Kalveskind	15 130	20 090
Faar- og Gjedeskind	2 520	4 950
Andre Skind og Huder til Læder .	6 690	4 360
Andre Skind til Pelsværk	5 620	122 030
Færdigt Pelsværk	11 060	202 140
Saalelæder	78 250	174 450
Andre Slags Læder	45 520	294 310
Elefanttænder og Elfenben . . .	97	6 800
Benmel	321 680	29 820
Tarmer	2 030	2 470
Dyrisk Guano	380	300
Chlorkalium	23 320	4 390
Andre Gjødningsalte	771 720	40 250
Fosfat	4 900	490
Okse- og Kohaar etc.	55 080	10 820
Hestehaar	10 790	26 260
Børster	6 140	35 380
Andre Sorter Haar	370	300
Sengefjæder og Dun	120 700	231 050
Fjær til Pynt	313	11 700
Gelatin	3 510	6 390
Lim	69 960	52 400
Parafin, Vaseline	39 580	22 140
Margarin etc.	755 800	544 240
Beg	13 610	2 570
„Brauerpech“	50 920	29 650
Talg	39 690	26 990
Tran	76 040	42 500
Voks	1 780	3 340
Jordvoks	2 440	2 410
Raa Petroleum	19 780	6 990
Raffineret Petroleum	427 230	59 070
Mineralske Smøroljer	1 359 960	270 240
Stenkulstjæreolje	94 010	10 270
Bomuldsfrøolje	135 850	60 580
Kokusnødolje	20 460	9 600
Olivenolje	41 920	54 780
Sesamolje	22 530	14 210
Andre Spiseoljer	4 970	4 920
Palmeolje	138 540	69 620
Roeolje	1 090	510
Olein og andre fede Oljer	96 380	46 780
Kanarifrø	33 030	11 540
Græsfrø	61 860	44 470
Kløverfrø	54 300	53 270

Varens Benævnelse.	Kg. n.	Værdi Rmk.
Linfrø	52 300	8 980
Raps og Roefrø	123 080	18 090
Andre Frøsorter	9 510	17 340
Oljekager	1 910 840	194 770
Nøddetræ	62 540	19 520
Cedertre	11 610	2 290
Ibenholt	25 400	4 600
Mahogni	32 520	10 990
Pokkenholt.	22 900	5 310
Korketræ	223 770	195 870
Andre Gavntresorter	301 590	45 640
Skaaret Træ	40 320	39 710
Piassava	22 340	9 400
Risrødder	2 440	2 290
Bast og andre Flettestoffe	890	730
Stolerør	16 000	14 970
Bark	176 890	15 540
Kurvepil og Bindestokke	32 350	10 150
Raa Stokke	7 310	3 290
Blomsterløg	2 240	2 830
Levende Planter	80 700	66 550
Blomster	3 010	4 970
Træmasse	23 960	5 010
Børster og Manillahamp	53 640	22 730
Filler	161 890	59 850
Raa Faareuld	233 920	475 500
Shoddyuld	88 860	96 130
Silketraad	788	17 260
Floretsilke	156	3 080
Bomuld	93 940	82 090
Bomuldsaffald	35 450	20 190
Hamp	19 710	14 160
Jute	177 070	44 980
Blaar og Værk	92 900	6 740
Bomuldsgarn	110 990	311 690
Uld og Halvuldgarn	136 980	770 010
Kokusgarn	85 090	29 140
Lingarn og Lintraad	45 510	106 170
Andre Raastoffe og Halvfabrikater		19 820
Silke og Halvsilkevarer	35 673	619 760
Uld og Halvuldsvarer	795 460	6 232 960
Bomuldsvarer	232 750	1 155 840
Smergeldug	2 920	4 240
Undertøj af Lin og Bomuld	70 640	453 490
Seillærred	6 730	13 080
Sække	12 300	5 250
Andre Slags Linvarer	111 130	365 170
Voksdug	7 960	22 580
Matter af Haar	1 110	4 600
Herre- og Damehatte	6 570	77 330
Færdige Klæder og Modevarer	204 250	1 657 910

Varens Benaevnelse.	Kg. n.	Værdi Rmk.
Kunstige Blomster	800	14 990
Possementmagervarer	44 323	386 250
Tricotage	50 930	316 520
Andre Manufakturvarer		517 560
Nyt Tougværk	70 170	47 950
Seilgarn	57 590	68 480
Andre Rebslagervarer	15 860	40 580
Hatte af Straa, Bast etc.	9 940	75 160
Andre Bast- og Straafletninger	22 400	22 750
Kurvpletninger	42 730	75 600
Korkevarer	5 280	4 720
Møbler	58 670	80 190
Tønder	58 120	13 730
Grove Trævarer	15 360	8 010
Fine Trævarer	141 380	360 670
Paraplyer etc.	19 360	113 280
Galoger	8 400	30 930
Gummirør	8 110	33 890
Haarde Gummivarer	9 470	89 320
Andre Gummivarer	27 930	121 260
Skotøi	32 690	248 220
Andre Lædervarer	61 870	373 100
Papir	494 800	415 470
Tagpap	201 500	24 550
Pap	155 100	34 820
Papir og Papvarer	201 170	364 790
Skrivematerialer	20 250	74 710
Trykte Bøger	62 470	271 200
Kobberstik og Malerier etc.	18 960	131 870
Hulglasvarer	282 260	185 920
Speilglas, ubelagt	2 520	3 270
Speile og belagt Speilglas	83 060	165 050
Andre Glasvarer	70 520	232 010
Lerfliser	24 570	3 560
Gipsvarer	12 640	17 060
Porcellæn	146 600	190 020
Stentøi og fine Lervarer	140 130	139 170
Skifertavler	10 920	4 270
Stenvarer	16 050	6 860
Asbestvarer	100	410
Jernbaneskiner	15 290	2 330
Jernrør	109 160	44 060
Jerntoug	31 840	16 350
Ammunition for Geværer	21 200	38 670
Andre grove Jernvarer	220 580	99 930
Jernsøm	33 330	13 820
Synaale	60	1 030
Andre Naale	1 350	6 060
Fine Jernvarer	723 255	1 157 290
Blyrør	113 980	41 350
Andre Blyvarer	18 860	12 570
Typer	38 850	140 990

Varens Benævnelse.	Kg. n.	Værdi Rmk.
Telegrafkabler	6 900	16 780
Zinkvarer	25 810	33 020
Tinvarer	4 580	14 150
Kobber- og Messingvarer	230 510	922 370
Andre Metalvarer	82 488	204 580
Dampkedler	45 470	18 150
Lokomotiver og Lokomobiler	24 980	28 800
Symaskiner	162 230	297 990
Andre Maskiner	1 454 480	1 727 220
Drivremmer	28 240	73 740
Pianoer	125 830	279 300
Andre Musikinstrumenter	99 370	421 020
Mathematiske og andre Instrumenter	36 650	192 690
Lommeuhre	306	42 400
Væghure	36 190	87 810
Uhrfourniturer	3 070	11 970
Jernbanemateriel	3 250	1 500
Geværer	2 390	18 630
Krudt	11 680	16 390
Patroner etc.	69 020	234 200
Andre Tændstoffer	6 060	14 600
Børstenbindervarer	27 510	68 350
Knapper	41 890	220 340
Sager for Naturalkabinetter og		
Kuriosa	5 600	25 530
Pibevarer	13 270	37 460
Parykmagerarbejder	10	110
Dukker	2 580	5 680
Legetøi	48 050	124 990
Kortevarer	56 620	216 930
Stearin og Parafinlys	23 640	25 160
Toiletsæbe	13 420	36 810
Anden Sæbe	20 780	7 890
Parfumerier	2 390	9 370
Andre Industriartikler		10 210
Passagergoods	45 620	106 090

Summa 80 467 485 51 074 960

Sølv i Barrer 21 850

Riga.

Udenrigsministeren har meddelt Indredepartementet følgende Skrivelse fra de forenede Rigers Konsul i Riga dateret 5 Mai 1896.

I de senere Aar er flere af de forenede Rigers Skibe aarlig ankommet hid med Last af Salt fra nogen af de ved det sorte og azowske Hav liggende russiske Havne. Efter de i saadanne Tilfælde sluttede Certepartier skal Fragten udbetales med et fastsat Beløb for indtagen Ton à 63 Pud. Men efter hvad der er bleven mig meddelt er det ikke sjelden indtruffet, at Skibsførerne paa Lastepladsen, det være sig Eupatoria eller Sevastopol, er bleven nødt til at tegne Konnossement for ofte mere end 100 Ton mindre Last end de virkelig har havt inde, og saaledes paa Lossestedet har erholdt et mindre Fragtbeløb end hvad der rettelig burde tilkomme dem. Der indkom saaledes hertil for kort Tid siden fra Sevastopol et norsk Dampskib, hvis Fører var bleven nødt til at tegne Konnossement, hvorefter han skulde indehave en Ladning af 170 400 Pud Salt eller à 63 Pud = 1 Ton, 2 704 Ton. Da Føreren imidlertid ved at udvirke Kontrollering af Vægten af det Salt, der for Afladerens Regning var ankommet med Jernbanen til Sevastopol for at indtages i Fartøiet, havde kunnet paavise, at det i 289 Vognladninger indtagne Gods à 609 Pud pr. Vognladning, udgjorde 176 000 Pud eller ca. 2 794 Ton, og at han saaledes vilde paadrage Skibet et Fragttab for merindtagne 90 Ton efter 13 sh. 6 d pr. Ton med 60 £ 15 sh., tegnede han Konnossementet alene under Protest og lykkedes det derhos hos Hs. Exc. Kommunikationsministeren ved Formidling af Hs. Maj. Legation at udvirke en officiel Attest om Vægten af det fra Toganaschs Jernbanestation til Sevastopol i Tiden fra den 15 til 24 Februar for Indlastning i Skibet befordrede Parti Salt, hvilket Bevis tilfulde bekræftede Førerens Beregninger. Skjøndt Lastemodtageren hersteds søgte at gjøre Konnossementets Indhold gjældende, lykkedes det dog Føreren tilsidst at opgjøre Sagen til Rederiets Bedste.

Herom har jeg troet at burde afgive Beretning samt tillige henstille, at vedkommende Rederier og Skibsførere maa paa hensigtsmæssig Maade derom underrettes og tilraades ved Opgjør af Certepartier om Saltlast fra russiske Sortehavshavne samt Tegning af Konnossementer iagttage nødvendig Forsigtighed, hvorhos Skibsførerne i alle Tilfælde, hvor Lasten tilføres dem paa Jernbane, turde burde sørge for, naar Lastning begynder, at faa Vægten af hver Jernbanevogn konstateret.

Indhold: **Genua** S. 383. — **Hamburg** S. 411. — **Riga** S. 482.

Beretninger om Handel og Skibsfart.

Uddrag af Aarsberetninger fra de forenede Rigers Konsuler
for 1895 m. M.,

No. II.

udgivet ved Departementet for det Indre.

1896.

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

Buenos Aires.

Skibsfarten 1896.

Norske Fartøier.	Med Ladning.		I Ballast.		Summa.				Brutto- fragter. £
	Ant.	Ton.	Ant.	Ton.	Ant.	Ton.	Deraf Dampskibe.		
							Ant.	Ton.	
I. Ankomne:									
Fra Norge til Vicekon- sulstationerne . . .	-	-	2	1 680	2	1 680	-	-	-
„ Sverige til Vicekon- sulstationerne . . .	1	295	-	-	1	295	-	-	380
„ andre Lande til Ho- vedstationen . . .	102	68 274	37	32 159	139	100 433	-	-	67 475
„ andre Lande til Vice- konsulsstationerne .	58	36 978	154	113 076	212	150 054	-	-	32 006
Ialt	161	103 447	193	146 915	354	252 462	57	55 515	99 861
II. Afgaaede:									
Til Sverige fra Hoved- stationen	2	495	-	-	2	495	-	-	850
„ Sverige fra Vice- konsulstationerne .	2	1 056	-	-	2	1 056	-	-	2 130
„ andre Lande fra Ho- vedstationen	97	74 774	48	32 881	145	107 655	-	-	83 540
„ andre Lande fra Vice- konsulsstationerne .	199	142 352	17	9 086	216	151 438	-	-	208 975
Ialt	300	218 677	65	41 967	365	260 644	57	55 515	295 495

For Ordre m. m. anløb 30 Skibe, dr. 18 595 Tons.

Af svenske Skibe ankom 43, dr. 19 793 Tons.

Erlagte Konsulatafgifter af norske Skibe ved Hovedstationen Kr. 6 691.84, ved Vicekonsulstationerne Kr. 5 547.52, af svenske ved Hovedstationen Kr. 588.89, ved Vicekonsulstationerne Kr. 568.73. Expeditions-
afgifter: norske Kr. 1 750, svenske Kr. 285.

Aarsberetning dateret 15 April 1896.

Den norske Skibsfarts Bevægelse paa den argentinske Republik i 1895 stiller sig i Sammenligning med det nærmest foregaaende Aar saaledes:

	1894.		1895.		Forøgelse.		Formindskelse.	
	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.
Ankomne Fartøier:								
Med Ladning	155	104 955	161	105 547	6	592	—	—
I Ballast	176	127 234	193	146 915	17	19 681	—	—
	331	232 189	354	252 462	23	20 273	—	—
Afgaaede Fartøier:								
Med Ladning	244	170 087	300	218 677	56	48 590	—	—
I Ballast	64	42 442	65	41 967	1	—	—	475
	308	212 529	365	260 644	57	48 115	—	—
Den norske Skibsfarts samlede Omfang								
	639	444 718	719	513 106	80	68 388	—	—
Bruttofragter:								
Med ankomne Fartøier .	Kr.	2 021 444	Kr.	1 813 475	Kr.	—	Kr.	207 969
afgaaede —	-	4 532 881	-	5 366 190	-	833 309	-	—
	Kr.	6 554 325	Kr.	7 179 665	Kr.	625 340	—	—

Til den herværende Sømandskirke indbetaltes paa Generalkonsulatet ca. 1 000 \$ Papir.

I Generalkonsulatets Protokoller indførtes: 47 Protester og 16 Søforklaringer. Der blev udstedt 15 Certifikater og Attester, 7 indenlandske Pas, 67 Legalisationer, 4 midlertidige Nationalitetsbevis, 724 Certifikater for Fartøiers Ind- og Udklarering, 4 Hjemsendelsespas for syge Sømænd og 27 Opnævnelser af Besigtigelsesmænd.

Der afsendtes 803 og modtoges 685 Breve og Telegrammer.

Til Fartøier og her bosiddende svenske og norske Undersaatter ankom under Generalkonsulatets Adresse ca. 17 500 Breve og Avispakker, hvoraf 6 500 paaførtes ny Adresse.

Paa Hospital indlagdes fra norske Fartøier 63 Mand, ligesom gratis Forpleining paa Hospital forskaffedes 6 Norske og 8 Svenske.

Af opsparede Hyrebeløb er der i Aarets Løb gennem Generalkonsulatet bleven hjemsendt til Norge af 14 norske Sømænd Kr. 1 738.82 og til Sverige af 7 svenske Sømænd Kr. 1 078.97.

Af Mulkter, ilagte Sømænd ombord i norske Fartøier i Henhold til Søfartslovens § 102, er til Generalkonsulatet indbetalt og hjemsendt ialt et Beløb af Kr. 92.25.

Ved Hovedstationen paamønstredes paa norske Seilskibe 68 Nordmænd, 19 Svenske og 64 Udlændinge og afmønstredes 69 Nordmænd, 16 Svenske og 17 Udlændinge.

Paa norske Dampskibe paamønstredes 42 Nordmænd, 24 Svenske og 65 Udlændinge og afmønstredes 32 Nordmænd, 7 Svenske og 29 Udlændinge.

Der anmeldtes at være rømt ved Hovedstationen: fra norske Seilskibe 51 Nordmænd, 15 Svenske og 28 Udlændinge, tils. 94, hvilke havde tilgode en Hyre af Kr. 2382 og fra norske Dampskibe 31 Nordmænd, 12 Svenske og 21 Udlændinge, tils. 66, hvilke havde tilgode en Hyre af Kr. 362.

Aarets Hyrer udgjorde:

1ste Styrmand Kr. 80—110, 2den do. 50—75, 3die do. 60, 1ste Maskinist 220, 2den do. 90, Bedstemand 70, Donkeymand 60—80, Stuert 50—100, Underkok 36, Messegut 28—54, Baadsmand 54, Tømmermand 60—65, Seilmager 54—60, Matros 35—64, Letmatros 28—54, Jungmand 20—28, Fyrbøder 64—72, Kullempere 40—64.

Til Hovedstationen ankom med Ladning følgende norske Fartøier:

Seilskibe med Ladning: fra Nordamerika 33 dr. 26 869 Reg. Tons; fra England 34 dr. 25 099; fra Brasilien 18 dr. 4 710; fra Frankrige 2 dr. 948 og fra Portugal 1 dr. 836.

Af disse var 31 lastede med Trælast, 2 med Harpix, 32 med Kul, 4 med Cement, 1 med Salt og 1 med Yerba mate.

Seilskibe i Ballast: fra Brasilien 8 dr. 4 479 Tons; fra Uruguay 2 dr. 1 043; fra Frankrige 1 dr. 757; fra England 1 dr. 895 og fra Sydafrika 1 dr. 537.

Dampskibe med Ladning: fra England 4 dr. 3 926 Tons; fra Belgien 1 dr. 1 140; fra Brasilien 6 dr. 2 819 og fra Uruguay 3 dr. 1 927, af hvilke 1 var lastet med Stykgods, 4 med Kul og 9 med Yerba mate.

Dampskibe i Ballast: fra England 3 dr. 2 703 Tons; fra Brasilien 13 dr. 14 229 Tons; fra Uruguay 4 dr. 3 176 og fra argentinske Havne 4 dr. 4 340.

Fra Hovedstationen afgik:

Seilskibe med Ladning: til England 36 dr. 28 611 Tons; til Tyskland 6 dr. 4 512; til Holland 7 dr. 6 421; til Belgien 2 dr. 1 263; til Portugal 3 dr. 1 148; til Sverige 2 dr. 495; til Nordamerika 3 dr. 2 326 og til Brasilien 9 dr. 2 212.

Af disse var 24 lastede med Hvede, 16 med Quebracho, 10 med Linfrø, 5 med Talg, 2 med Uld, 2 med Ben, 1 med Huder, 1 med Mais, 4 med Hø og Mel og 1 med tørret Kjød.

Seilskibe i Ballast: til Uruguay 1 dr. 284 Tons; til Venskabsøerne 1 dr. 705 og til argentinske Havne 39 dr. 25 913 Tons.

Dampskibe med Ladning: til Brasilien 29 dr. 25 369 Tons; til England 1 dr. 1 799 og til Antwerpen 1 dr. 1 113, af hvilke 21 var lastede med levende Kvæg eller med Svin, og 10 med Mais, Mel, Kjød og Talg.

Dampskibe i Ballast: til Uruguay 4 dr. 2 338 Tons og til argentinske Havne 3 dr. 3 641 Tons.

Frugtmarkedet.

Kornfragter. I de sidste Maaneder af 1894 sluttedes et stort Antal Skibe „to arrive“ til nogenlunde gode Fragter, men den efterhaanden ankomende betydelige ledige Tonnage bragte Fragtsatserne til at falde. Disse noteredes i Begyndelsen af Hvedesaisonen med 26 à 27 sh. fra Rosario og forholdsvis mindre fra de nedre Havne, men gik i Marts til Mai ned til 18—19 sh. for senere at stige 1 à 2 sh.

Saltede Huder. Smaa Seilfragter har været fragtet til 25 sh. à 27 sh. 6 d fra de nedre Havne, 30 sh. à 32 sh. 6 d fra Flodhavnene. Ogsaa denne Artikel skibes nu mest i Dampskibe.

Tørrede Huder og Uld til Europa sendes ligeledes saagodtsom udelukkende i Dampskibe. Til Nordamerika gaar derimod Størstedelen i Seilskibe (særlig nordamerikanske), og dreier Fragterne sig om \$ 2 pr. Balle Uld og \$ 0.07 pr. Stykke for Hudernes Vedkommende.

Ben- og Benaskefragterne har i det forløbne Aar holdt sig meget lave, grundet paa daarlige Priser i Europa.

Tørret Kjød. Fragterne har været \$ 4 à 5 til Rio og Santos med Dampskibe.

Quebrachofragterne har varieret mellem 20 og 24 sh. fra Colastiné, 16 og 22 sh. fra Rosario og 15 og 18 sh. fra Buenos Aires og La Plata.

Hø gaar mest til Rio og Santos. Fragterne har holdt sig mellem \$ 1.80 og \$ 2 Guld pr. Ton. (40 Kubikfod).

Levende Kvæg. I Begyndelsen af Aaret var Fragterne til England £ 3 15. à £ 4. 10 pr. St. og gik i Aarets anden Halvdel op til £ 5 à £ 5. 10; til Kontinentet Frs. 112—125; i Juli Maaned opnaaedes endog Frs. 130 pr St.; til Brasilien £ 2. 5 à £ 3, men gik i Slutningen af Aaret ned til £ 1. 15 à £ 2.

Faar: til England 8 à 14 sh. pr. St.; til Kontinentet Frs. 10 à 15 og til Brasilien 1 à 2 \$ Guld.

Udførselen af levende Kvæg og Faar til Brasilien sker mest ved Dampskibe, fragtede i Maanedsfragt, men ogsaa ved de regulære Dampskibslinjer, der underholder 6 maanedlige Skibe mellem Brasilien og Argentina.

Til Europa foregaar denne Trafik foruden ved de regulære Skibe, hvoraf der herfra afaar henved 20 pr. Maaned, ogsaa ved de saakaldte „Tramp-steamers“.

I Aarets sidste Halvdel har der udviklet sig den Praxis, at Dampskibe, der fragtes for at føre Hvede eller anden Ladning til Europa, sædvanligvis til St. Vincent for Ordre, i Certepartiet gjerne erholder, mod en ubetydelig Reduktion i Raten, Option at medtage for Fartøiets Regning, Kvæg paa Dæk, at losse i Deptford, hvor da den endelige Ordre for den øvrige Ladning erholdes istedetfor som sædvanlig i St. Vincent eller Las Palmas.

Denne Forretning har imidlertid foreløbig ruineret Markedet for argentinsk Kvæg i England ved for stor Tilførsel, og Følgen er, at Fragterne er gaaet ned.

Endel af de største Kvægexportører, der har faste Kontrakter med de regulære Linjer, har (i Marts 1896) maattet ansøge disse om Reduktion i Raterne for at kunne opfylde sine Forpligtelser. Rent undtagelsesvis har saadanne Dampskibe medtaget Kvæg kun til Rio.

For denne Trade har Regjeringen givet specielle Forskrifter med Dyrenes Bekvemmelighed og Hygiene for Øie; blandt andet er der givet Paabud om Indredning af bekvemme Pladse for Dyrene, med Angivelse af, paa hvilke Dele af Skibet saadan Ladning kan føres, Bestemmelse af Størrelsen af Minimums-Plads pr. Dyr, Indredningernes Tykkelse, Styrke, Materiale og Form.

Af disse Bestemmelser hid sættes:

Oxer og Heste skal have et Minimumsrum af m. $2.44 \times$ m. 0.81 pr. Hoved for Europa og m. $2.44 \times$ m. 0.76 for Brasilien, eller naar Dyrets Vægt ikke overstiger 500 Kg; Faar: 0.50 Kv. Meter for Europa og 0.45 Kv. Meter for Brasilien.

Som Vogtere skal medfølge 1 Mand for hver 25 Oxer eller Heste, 1 for hver 50 Kalve, 1 for hver 100 Svin og 1 for hver 200 Faar.

Der skal være tilstrækkeligt Foder og Vand ombord, beregnet for en Reise af 7 Dage til Brasilien og 30 Dage til Europa og et dagligt Konsum af:

	Foder.			Vand.
Oxer . . .	Mais $2\frac{1}{2}$ Kg.,	Hø 10 Kg.		45 Liter
Heste . . .	„ $2\frac{1}{2}$ -	„ 10 -		45 —
Faar . . .	„ $1\frac{1}{2}$ -	„ 2 -		4 —
Svin . . .	„ $3\frac{1}{2}$ -			15 —
Muldyr . . .		„ 6 -		23 —

Indredningen ombord i Dampskibe, i Overensstemmelse med det citerede Reglement, koster pr. Hoved:

	Til Europa.	Til Brasilien.
Oxe	18 sh.	5 sh. 3 d
Heste	18 sh.	5 sh. 3 d
Faar 2 sh. 3 d dobb. og	1 sh. 6 d enk.	
Svin	1 sh. 6 d	1 sh.
Muldyr	18 sh.	5 sh. 3 d

Oversigt

over Vægt og Kostende af Indredning, Kvantitet af Foder og Vand for forskellige Slags Dyr for en Reise af 30 Dage:

	100 Oxer eller Heste.	500 Faar.	100 Svin.	[100 Muldyr.
Dyrenes Vægt.	60 000 Kg.	31 000 Kg.	9 000 Kg.	30 000 Kg.
Indredningens Kostende .	£ 110	£ 40	£ 7. 10	£ 90
— Vægt . . .	5 000 Kg.	12 500 Kg.	700 Kg.	3 000 Kg.
Kvantitet af Foder . . .	37 000 Kg.	37 000 Kg.	7 500 Kg.	18 000 Kg.
— - Vand . . .	135 000 Ltr.	60 000 Ltr.	45 000 Ltr.	70 000 Ltr.

I det forløbne Aar har endel norske Dampskibe været employerede i Maanedsfrafragt paa Brasilien, enten udelukkende med Kvæg og Faar — eller for de mindre Dampskibes Vedkommende — i Kystfart mellem brasilianske Havne og La Plata Staterne. Disse Fartøier har havt en Tonnage af mellem 400 og 1 400 Reg. Tons, og Maanedsfrafragten har varieret mellem 400 og 1 000 £.

De mindre Dampskibe, der har besørget Kystfarten paa Brasilien, medtager herfra Korn, Mais, Mel, Klid, Kjød osv. og paa Retur derfra Yerba mate, til stor Skade for de mange norske smaa Seilskibe, der i flere Aar næsten udelukkende har besørget denne Trafik.

I det hele taget synes en hel Del af Udførselen fra Argentina mere og mere at ville gaa over i Dampskibe, idet Exportørerne vise en stærk Forkjærlighed for at sende, blandt andet, Hvede i mindre Partier med de regulære Last- og Passagerbaade, hvorfor alt tyder paa, at Dampskibene i Fremtiden vil spille en mere fremtrædende Rolle end tidligere, naturligvis paa Seilskibenes Bekostning.

Medens der i 1894 til Hovedstationen ankom 6 norske Dampskibe med en Drægtighed af 6 539 Tons og til Vicekonsulaterne 1 dr. 774 Tons, tils. 7 dr. 7 313, ankom der i det forløbne Aar til Hovedstationen 38 dr. 34 260 Tons; til Rosario 12 dr. 11 958 Tons og til La Plata 5 dr. 7 090 Tons, tils. 57 dr. 55 515 Tons.

Til den sidste Havn ankom i 1895 ialt 516 Dampskibe og 104 Seilskibe, hvoraf norske henholdsvis 5 og 26.

Til Rosario ankom 403 Dampskibe med 586 908 Tons og 357 Seilskibe med 226 855 Tons.

Med Hensyn til Nationalitet var Dampskibene: Engelske 271, dr. 404 686 Reg. Tons, tyske 72, 103 029, italienske 27, 34 766, franske 11, 12 787, norske 12, 11 958, hollandske 3, 4 322, østerrigske 4, 4 984, spanske 1, 3 031, belgiske 1, 1 249, danske 1, 1 125 Reg. Tons, og af Seilskibe: norske 113, dr. 82 224 Reg. Tons, engelske 85, 54 314, italienske 36, 22 419, nordamerikanske 29, 18 944, tyske 44, 32 771,

svenske 15, 7 842, danske 10, 5 982, østerrigske 10, 6 431, spanske 3, 1 414, franske 3, 2 187, russiske 2, 1 059, argentinske 3, 1 904, portugisiske 1, 630, hollandske 2, 533 Reg. Tons.

I indeværende Aar er Trafikken paa Rosario aftaget, begrundet i det daarlige Udfald af Hvedehøsten i Provindsen Santa Fé.

I Aarets første Maaneder, sammenholdt med det tilsvarende Tidsrum forrige Aar, ankom til Rosario:

	Seilskibe.				Dampskibe.			
	1895.		1896.		1895.		1896.	
	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.
Engelske	21	13 768	23	13 802	88	114 576	70	99 473
Norske	56	36 993	20	13 112	3	3 420	1	811
Tyske	13	9 289	3	1 913	16	21 137	14	20 996
Italienske	9	4 858	4	2 614	7	8 239	6	8 148
Nordamerikanske	3	2 291	9	5 928	—	—	—	—
Østerrigske	2	1 251	1	456	1	1 021	1	1 021
Russiske	1	315	1	391	—	—	—	—
Argentinske	1	662	1	662	—	—	—	—
Portugisiske	—	—	2	1 102	—	—	—	—
Svenske	7	4 178	—	—	—	—	—	—
Danske	3	1 484	—	—	—	—	2	2 525
Hollandske	—	—	1	654	1	1 525	2	3 298
Spanske	2	842	—	—	1	3 031	—	—
Franske	1	693	—	—	1	1 206	2	2 793
Tils.	119	76 534	65	40 634	118	174 155	99	142 096

Handel.

Ind- og Udførselen i 1895, sammenlignet med det nærmest foregaaende Aar, stiller sig saaledes:

Indførsel.

	1894.	1895.
	\$ Guld.	\$ Guld.
Toldpligtige Varer	79 320 522	86 357 820
Toldfrie	13 403 580	8 497 912
Guld	3 186 852	4 723 333
tils.	95 911 054	99 579 065

Udførsel.

	1894.	1895.
	\$ Guld.	\$ Guld.
Toldpligtige Varer	56 629 878	63 094 067
Toldfrie —	44 618 946	55 842 777
Guld	264 061	118 275
tils.	101 512 885	119 055 013

Af foranstaaende Tabeller vil det sees, at Totalværdien af Indførselen er \$ 3 688 011 og af Udførselen \$ 17 542 128 større i det forløbne Aar end i 1894.

Nedenstaaende Tabel giver et Overblik over den argentinske Republiks Handelsomsætning med de forskjellige Lande med Angivelse af de respektive Værdier i \$ Guld:

Til og fra.	Indførsel.	Udførsel.
Tydskland	11 162 549	13 323 324
Vestindien	86 233	1 616 602
Belgien	7 441 356	15 417 711
Bolivia	72 639	591 868
Brasilien	4 095 665	8 096 105
Chili	41 635	3 067 421
Spanien	2 575 125	1 311 999
Forenede Stater	6 686 999	8 947 165
Frankrige	9 116 870	20 357 169
Italien	10 863 129	3 518 087
Holland	103 931	92 050
Paraguay	1 824 312	100 160
Portugal	56 404	138 497
Storbritannien	39 524 270	14 694 783
Uruguay	736 110	3 290 574
Andre Lande	968 504	6 573 762
For Ordre	—	17 799 561
	\$ 94 855 732	\$ 118 936 838

Indførselen af de forskjellige Klasser af Artikler i 1895 var følgende (Værdien er anført i \$ Guld):

Levende Dyr 611 738, Fødevarer 11 543 370, Drikkevarer 8 798 254, Tobak 1 202 873, vævede og spundne Varer 34 117 893, færdige Klæder

3 186 518, Kemikalier og Droger 4 830 067, Træ og Trævarer 3 812 243, Papir og Tilberedelser deraf 2 236 949, Læder og Lædervarer 641 243, Jern og Jernvarer 9 800 565, Bygningsmaterialier 1 922 179, Metaller og Metalvarer 1 430 009, Glas, Fayance etc. 2 256 423, Kul, Lys, Lysoljer 6 306 834, Diverse Varer 2 158 574, tils. \$ 94 865 732 mod i 1894 \$ 92 724 102.

Med Hensyn til forannævnte Klasser af Indførselsgjenstande er at bemærke:

Levende Dyr: Den forholdsvis betydelige Forøgelse af Indførselen skriver sig for en stor Del fra, at endel er ankommet i Transit fra Uruguay for herfra at udføres til Europa.

Fødemidler. Af speciel Interesse for Norge er Indførselen af Klipfisk og Tørfisk. Den officielle Statistik angiver Indførselen heraf til:

1893.	1894.	1895.
786 457 Kg.	1 043 428 Kg.	1 276 552 Kg.

Efter de Oplysninger, man privat har kunnet indhente, skal der under det forløbne Aar være ankommet hertil 20 605 Kasser Klipfisk med ca. 930 000 Kilos, hvoraf ca. 18 000 Kasser fra Norge. Medens det tidligere udelukkende var norsk Vare, der fandt Afsætning hersteds, synes skotsk Fisk nu mere og mere at finde Indpas, hvilket er naturligt nok, naar man ser hen til den Mangel paa Omsorg, flere af Exportørerne viser ved Forsendelsen af Fisk hertil.

Ifjor er der saaledes ankommen fra Norge 5 000 Kasser, hvis Indhold enten var fugtig eller af mindre god Kvalitet. Af dette Antal er 2 000 Kasser bleven solgt med en Rabat af fra 20 til 50 % og 3 000 med 5 à 10 % Fradrag i Prisen.

En betydelig Forbedring i dette Forhold vilde vistnok indtræde, dersom der til Emballage benyttedes Blikkasser.

Da Klipfisk her nærmest betragtes som en Luxusartikkel, tilgængelig blot for de mere Velstaaende, er man særlig nøieregnende med saavel Kvaliteten som Udseendet og vrager derfor med Lethed Fisk, der bærer det mindste Spor af Fugtighed eller Mid.

Klipfisk betales i Detail med \$ 1 à \$ 1.40 pr. Kilo, medens Faarekjød sælges for \$ 0.15 à 0.20 og Oxekjød for \$ 0.25 à 0.40 pr. Kilo.

Priserne paa Klipfisk en gros varierede i Aarets Løb mellem \$ 29 og \$ 39 Papir pr. Kasse.

Af benfri Fisk antages Indførselen at have været ca. 10 000 Kilos, der udviser en Formindskelse, sammenlignet med det foregaaende Aar. Efterspørgselen efter denne Vare synes at være i Aftagende.

Af Tørfisk har Indførselen derimod været betydeligere end under noget tidligere Aar og opgik til 18 000 Bundter med 90 000 Kilos. Priserne varierede mellem \$ 6 og \$ 8.50 Papir pr. 10 Kilos.

I de senere Aar har ogsaa Forbruget af fersk Fisk tiltaget i betydelig Grad.

Medens Omsætningen for Staden Buenos Aires' Vedkommende var ca. 1½ Million Kilos i 1890, opgik den under det forløbne Aar til næsten 6 Mill. Kilos. Priserne paa Saltvandsfisk fra Montevideo og Mar del Plata variere mellem 30 og 80 cts. pr. Kilo, medens ogsaa velsmagende Ferskvandsfisk fra Floderne sælges for 20 à 40 cts. pr. Kilo.

Fra Europa indføres fersk Fisk i frossen Tilstand, der dog blot forefindes i de større Restauranter, og hvorfor der betales Fantasipriser.

Sukker. I de sidste Aar er Indførselen heraf aftaget paa Grund af Republikens egen Produktion af denne Artikkel, der har beløbet sig til:

i 1892	Kilos	50 000 000
- 1893	"	62 000 000
- 1894	"	85 000 000
- 1895	"	120 000 000

og da Landets Konsum om Aar dreier sig om 70—90 Mill. Kilos, vil der af det forløbne Aars Produktion være ca. 30 Mill. Kilos tilovers til Udførsel.

Værdien af Sukkerproduktionen i 1895 kalkuleres til 37 Mill. Pesos Papir.

I Betragtning af denne Overproduktion har Deputeretkammeret vedtaget et Lovforslag, der endnu mangler Senatets Sanktion, hvorefter Fabrikationen af Sukker belægges med en Afgift af \$ 0.04 pr. Kilo, ligesom Udførselen af Sukker ved samme Lovforslag søges fremmet ved Tilstaaelsen af en Præmie af \$ 0.12 pr. Kilo, som betales af Statskassen for udført indenlandsk Sukker, indtil 25 Mill. Kilos.

Samtidig med, at Republikken i 1895 indførte 5 620 Tons raffineret Sukker samt 32 Tons andre Sorter Sukker, figurerer denne Vare for samme Aar med en Export af 84 Tons.

I 1896 er der til Europa med norsk Dampskib „Stella“ udført ca. 1 500 Tons Sukker.

Drikkevarer. Den væsentligste Import heraf bestaar i Vine og de mere bekendte Mærker af de forskjellige Sorter Spirituosa. Af Vine indførtes ialt \$ 7 304 959 mod \$ 5 850 574 i 1894. Totalværdien af de indførte Spirituosa udgjorde i 1895 \$ 1 281 822 mod \$ 949 240 i 1894.

Alkohol produceres i tilstrækkelig Mængde indenlandsk, ligesom der gives talrige Distillerier for forskjellige Sorter Spirituosa.

Af Øl indførtes 28 586 Dus. Flasker samt 2 126 Liter paa Fad, væsentlig Münchener- og Culmbackerøl.

Træ og Trævarer. Fra Sverige ankom til Rosario et Fartøj, dr. 495 Tons, med Kassebord for det derværende Sukkerraffinaderi, medens ingen Trælast sees at være ankommen fra Norge.

Papir. Den i Zárate beliggende Papirfabrik har af Raastoffe indført for en Værdi af \$ 222 550, hvoraf 4 322 Tons Træmasse til Værdi \$ 172 881 med 3 569 Tons til Værdi \$ 356 903 i 1894.

Af Pap og de forskjellige Sorter Papir indførtes for \$ 1 335 755 og af Bøger, Albums, Litografier etc. for \$ 1 004 766.

Jern og Jernvarer. Af de under denne Gruppe hørende Artikler hidsættes en Oversigt over Indførselen af Landbrugsmaskiner og Redskaber i Aarene 1894 og 1895.

		1894.	1895.	1894.	1895.
				\$ Guld.	\$ Guld.
Ploge	Stk.	21 850	10 660	154 824	127 662
Maisrensemaskiner .	"	3 659	2 639	419 767	229 997
Ljaaer	Tons	25	22	12 781	8 988
River	Stk.	1 155	778	26 565	16 694
Harve	Tons	29	2	16 706	476
Plogjern	"	109	58	29 782	12 769
Meiemaskiner . . .	Stk.	9 633	2 723	1 567 999	216 680
Slaamaskiner . . .	"	1 216	719	36 742	9 656
Tærskemaskiner . .	"	1 569	299	1 313 492	482 505
Spader, Hakker etc.	Tons	319	254	62 547	48 917
Andre Redskaber .	Kasser	—	2 089	65 925	48 245

Udførsel.

De forskellige Grupper Udførselsartikler stiller sig for de to sidste Aar saaledes:

	1894.	1895.	Forøgelse.	Formindskelse.
	\$	\$	\$	\$
Produkter af Kvægavl og Fædrift . . .	64 562 091	74 629 876	10 067 785	—
Do. af Agerbrug . .	34 039 591	41 448 012	7 408 421	—
Do. af Skovdrift . .	1 511 145	2 161 414	650 269	—
Do. af Mineralriget .	311 903	338 982	27 079	—
Do. af Jagt . . .	380 643	172 711	—	207 932
Forskjellige Produkter	443 451	185 843	—	257 608
	101 248 824	118 936 838	18 453 554	465 540

Produkter af Kvægavl og Fædrift.

Levende Dyr. Det første Forsøg med Udførsel af Kvæg og Faar til Europa gjordes i 1889, og det gunstige Resultat aabnede Øinene for denne nye Udførselsgjenstand, der i de forløbne 6 Aar stadig har tiltaget, og hvis Udbytte for Landet i 1895 udgjorde mere end 9 000 000 \$ Guld.

For at konkurrere med Nordamerika, har det været og er det fremdeles nødvendigt stadig at forbedre Racerne, at forbedre Engene ved Saaning af Foder, at opføre Stalde til Ly for Kvæg og Faar samt at indføre mange andre Foranstaltninger til Dyrenes Udvikling og Bevarelse, hvorfor de argentinske „estancias“ nu er uigjenkjendelige fra, hvad de var for kun nogle faa Aar tilbage.

De Havne, hvorfra Udførselen af levende Dyr til oversøiske Steder foregaar, er Buenos Aires og La Plata.

Udførselen af levende Dyr stillede sig i 1895 saaledes:

Æsler 7 409 Stk., Heste 14 070, Svin 5 572, Faar 429 946, Muldyr 21 925, Hornkvæg 408 126 Stk.

Til Bolivia, Chili og Uruguay er udført landværts omtr. 200 000 Hornkvæg og 30 000 Faar.

De Lande, hvortil Udførselen af Kvæg og Faar søværts har fundet Sted, er:

	Kvæg.	Faar.
England	43 ⁰ / ₁₀₀	63 ⁰ / ₁₀₀
Brasilien	40 ⁰ / ₁₀₀	2 ⁰ / ₁₀₀
Belgien	7 ⁰ / ₁₀₀	14 ⁰ / ₁₀₀
Frankrige	4 ⁰ / ₁₀₀	19 ⁰ / ₁₀₀
Tydskland	—	1 ⁰ / ₁₀₀
Andre Lande	6 ⁰ / ₁₀₀	1 ⁰ / ₁₀₀

Udførselen af Heste, Muldyr og Svin gaar mest til Brasilien.

Exporten af Huder og Uld viser en særdeles betydelig Forøgelse, som det vil fremgaa af nedenstaaende Sammenligning mellem 1894 og 1895 Aars Udførsel:

		Kvantitet.		Værdi i \$ Guld.	
		1894.	1895.	1894.	1895.
Faareskind	Tons	36 756	33 664	4 915 384	3 711 966
Oxehuder, tørrede	„	29 621	34 902	3 553 198	6 332 204
— saltede	„	36 578	27 746	7 045 877	8 940 862
Hestehuder, saltede	Stk.	315 797	446 752	758 393	1 381 719
— tørrede	„	191 847	138 136	287 769	203 652
Uld	Tons	161 907	201 353	28 948 933	31 029 522

Under Afsnittet om Udførsel af Produkter og Afkastninger af Kvægavl, bør ogsaa berøres Artikkelen Smør, hvis Produktion i den sidste Tid har taget en lovende Væxt ved Oprettelse af flere større Meierier, hvoraf enkelte specielt med Export for Øie.

I 1895 udførtes ca. 500 Tons Smør til en Værdi af \$ 125 000 mod 19½ Tons til Værdi \$ 5 850 i 1894. I de forløbne Maaneder af indeværende Aar angives allerede at være afskibet et betydeligt Antal Tons, og det er at forvente, at denne Industri, der endnu er i sin Begyndelse, har en stor Fremtid for sig.

I Begyndelsen foregik Udførselen udelukkende til Brasilien, men den betydeligste Del af denne Exportartikkel har allerede fundet Veien til de europæiske Markeder.

Agerbrugsprodukter. De vigtigste herhen hørende Artikler er:

		Kvantitet.		Værdi \$ Guld.	
		1894.	1895.	1894.	1895.
Hvede	Tons	1 608 279	1 010 269	27 118 142	19 471 652
— Mel	„	40 758	53 935	1 019 931	1 882 366
Lin	„	104 435	276 443	3 583 49	8 287 112
Mais	„	54 876	772 318	1 046 007	10 193 338

Af Byg, Rug og Havre produceres forholdsvis lidet, og Udførselen har indskrænket sig til henholdsvis 9 000 Tons, 3 000 Tons og 20 Tons.

Indeværende Aars Hvedehøst har i Provindserne Santa Fé og Entre Rios lidt meget af uheldigt Veirligt, og man har beregnet, at Hvedehøsten og Linhøsten i disse Provindser vil give et Udbytte af 30—50 % mindre end i 1895, saa at det til Export ledige Kvantum Hvede og Lin fra hele Republiken neppe vil overstige resp. 800 000 og 250 000 Tons.

Imidlertid vil Producenterne desuagtet neppe lide noget synderligt Tab, da Priserne paa Hvede paa Grund af den bedre Kvalitet af indeværende Aars Høst er steget til \$ 8 pr. 100 Kilos mod \$ 6 à 6.50, der betales i 1896.

Produkter af Skovdriften. Exporten af Quebracho har i 1895 taget et stort Opsving, idet deraf udførtes 173 000 Tons mod 74 000 Tons i 1894.

Pengevæsen.

Forholdet mellem Guld- og Papirpenge har i de forskellige Maaneder af 1895 stillet sig saaledes:

Maaneder.	Pr. 100 \$ Guld.	
	høiest.	lavest
	\$ Papir	\$ Papir.
Januar	363	349
Februar	362.50	344
Marts	356	346.80
April	378	351
Mai	379.50	347
Juni	359.50	337
Juli	353	340
August	340	332
September	332	311
Oktober	337	318
November	340	329.50
December	336	328.80

Vexelkurser.
à 90 Dages Sigt.

	England.		Frankrige.		Tyskland.	
	d. pr. 1 \$ Guld.		fres pr. 1 \$ Guld.		Mark pr. 1 \$ Guld.	
	høiest.	lavest.	høiest.	lavest.	høiest.	lavest.
Januar	48 ⁹ / ₁₆	48 ¹ / ₈	5.11	5.07	4.14	4.10
Februar	48 ⁹ / ₁₆	48 ¹ / ₄	5.11 ¹ / ₂	5.08	4.14 ¹ / ₂	4.11 ¹ / ₂
Marts	48 ¹¹ / ₁₆	48 ³ / ₈	5.13	5.09	4.16	4.13
April	48 ¹ / ₂	47 ⁷ / ₈	5.12	5.05	4.15	4.09
Mai	48 ³ / ₁₆	47 ³ / ₁₆	5.06	5.04	4.11 ¹ / ₂	4.09
Juni	48 ¹ / ₈	48	5.06 ¹ / ₂	5.04	4.11	4.09
Juli	48 ¹ / ₈	47 ⁹ / ₁₆	5.06	5.03 ¹ / ₂	4.11 ¹ / ₂	4.09
August	48 ¹ / ₄	48	5.09	5.05	4.12	4.10
September	48 ¹ / ₄	48 ¹ / ₈	5.09	5.06 ¹ / ₂	4.13	4.11
Oktober	48 ³ / ₈	48 ¹ / ₄	5.09 ¹ / ₂	5.08	4.13 ¹ / ₂	4.12
November	48 ³ / ₈	48 ¹ / ₄	5.09 ¹ / ₂	5.08	4.14	4.12
December	48 ⁷ / ₁₆	48 ³ / ₈	5.10	5.09	4.14 ¹ / ₂	4.13

Told- og Havneafgifter.

De samme Toldsatser og Afgifter af Fartøier gjælder for 1896 som for 1895.

Lodsvæsenet. Ifølge et fra 1ste Januar d. A. gjældende nyt Lodsreglement er Kontrakter angaaende Lodsning afsluttede ombord, ugyldige. Lodse, som paatræffe Fartøier i Søen, indgaa ofte paa at tage Skibet til Bestemmelsesstedet for en mindre Sum end Lodstariffen bestemmer, men ved Ankomsten hænder det, at de fragaar Overenskomsten, hvorfor Kapteinerne maa betale fuldt ud efter Tariffen.

Taxt for Lodsning.

Seilskibe. Fra Kap St. Maria til Buenos Aires:

fra 120— 300 Tons	\$ Papir 120
- 301— 500 "	- " 180
- 501— 800 "	- " 220
- 801—1300 "	- " 260
-1301—1800 "	- " 300

Fra Montevideo til Buenos Aires:

fra 120— 300 Tons	\$ Papir 60
- 301— 500 ”	- ” 90
- 501— 800 ”	- ” 110
- 801—1300 ”	- ” 130
- 1301—1800 ”	- ” 150

Fra Punta del Indio til Buenos Aires:

fra 120— 300 Tons	\$ 48
- 301— 500 ”	- 72
- 501— 800 ”	- 88
- 801—1300 ”	- 104
- 1301—1800 ”	- 120

Dampskibe betale 30 % mindre end Taxten for Seilskibe.

Taxt for Havnelodse.

Damp- og Seilskibe under Buxering fra den ydre til den indre Red og omvendt:

fra 120— 300 Tons	\$ Papir 15
- 301— 500 ”	- ” 20
- 501—1000 ”	- ” 25
- 1001—1500 ”	- ” 30
over 1500 ”	- ” 55

Fra den indre Red er Taxten uanseet Tonnage: til Vuelta Rocha \$ 4, til Barraca de Pena \$ 8 og til Barracas \$ 12.

For Forhalinger inden Riachuelo betales \$ 4 for Fartøier indtil 1000 Tons og \$ 6 for større Fartøier.

Fartøier for Ind- og Udgaende i Ballast betale 75 % af foranstaaende Afgifter; ligesaa ballastede Fartøier for Forhalinger inden Havnen.

Tarif

for Lodsning i Floderne Paraná og Uruguay.

Seil- og Dampskibe under Bugsering:

fra 120— 300 Tons	\$ 0.40 pr. Milla (5 Kilomet.)
- 301— 500 ”	- 0.50 - ”
- 501—1000 ”	- 0.60 - ”
- 1001—1500 ”	- 0.70 - ”
- 1501—2000 ”	- 0.75 - ”

Seilskibe, som ikke bugseres:

fra 120— 300 Tons	\$ 0.55 pr. Milla
- 301— 500 ”	- 0.65 - ”

fra 501—1000 Tons	\$ 0.75 pr. Milla
- 1001—1500 "	- 0.85 - "
- 1501—2000 "	- 0.95 - "

Fartøier i Ballast betaler 75 $\frac{0}{100}$ af denne Tarif.

Havnen.

Dok No. 4 nærmer sig snart sin Fuldførelse og antages at ville blive aabnet for Trafikken i Aarets Løb. Der arbeides med Opmudring af Nordkanalen, hvorigjennem Skibe af indtil 25 Fods Dybgaaende skal kunne løbe ind, hvorved mange af de store Skibe, der nu maa gaa til La Plata, vil, naar det hele Dokanlæg i Løbet af det kommende Aar blir færdigt, foretage sin Losning og Lastning her. Ved det nordre Løb indrettes der ogsaa to Tørdokke.

Saa vel Dokkene som Boca del Riachuelo og Barracas er nu forsynet med elektrisk Lys.

Ny Dampskibslinje. Hidtil har ingen direkte Dampskibsforbindelse været etableret mellem de Forenede Riger og La Plata Staterne. Denne Mangel synes nu idetmindste delvis at ville blive afhjulpen, idet d'Herrer A. C. de Freitas & Co. i Hamburg har til Hensigt maanedlig at lade et af sine Dampskibe anløbe saavel paa Hiddturen som paa Tilbagereisen St. Petersburg, Stettin, Stockholm, Gøteborg og Rotterdam.

Det første Dampskib opgives at skulle afgaa fra Europa i Juli Maaned d. A.

Af Lloyds Register sees det nævnte Firma at besidde 14 Dampskibe med en Totaldrægtighed af 18 618 Tons.

Ind- og Udvandring. Ifølge Opgave fra Immigrationsdepartementet viser Landets Befolkning ved Forskjellen mellem Ind- og Udvandrede at være forøget med 46 783 Personer. Antallet af Indvandrere var 100 530 og af Udvandrere 53 753, hvoraf som Passagerer af 3die Klasse resp. 80 880 og 36 820 Personer.

Sundhedstilstanden. I de to à tre første Maaneder af Aaret herskede der i Provindserne Santa Fé, Entre Rios, Córdoba og Buenos Aires en Epidemi af asiatisk Kolera, hvis Udbredelse det dog lykkedes at standse. Ogsaa i Byen Buenos Aires indtraf endel Tilfælde, ligesom ogsaa nogle faa ombord i norske Fartøier.

Som sædvanlig har der ogsaa under det forløbne Aar næsten stadig været Tilfælde af Tyfusfeber, der har krævet ikke faa Ofre blandt vore Sømænd.

Paa Fartøier, ankommende fra Brasilien, har der under Febertiden været adskillige Tilfælde af gul Feber, men saadanne Skibe har altid maattet underkaste sig en streng Kvarantæne, og de Syge har ikke kommet i Berørelse med Land.

Ellers har Sundhedstilstanden været tilfredsstillende.

S. A. Christophersen.

Havre. *)

Aarsberetning for Bordeaux, dateret 15 Mai 1896.

I. Skibsfarten.

Til Bordeaux ankom i Aaret 1895 med Last og i Ballast: 1 438 Skibe dr. 948 631 Reg. Ton, hvoraf 624 britiske dr. 443 505, 568 franske dr. 321 257**), 49 hollandske dr. 51 642, 31 spanske 25 861, 25 tyske dr. 16 899, 29 norske dr. 16 264, 26 svenske dr. 15 217, 22 danske dr. 15 196, 16 østerrigsk-ungarske dr. 13 252, 19 belgiske dr. 12 952, 15 russiske dr. 9 680, 13 italienske dr. 5 880, 1 nordamerikansk dr. 1 026 Ton, hvilket er 254 Fartøier og 167 200 Reg. Ton d. v. s. ca. 15 % mindre end i Aaret 1894.

Ifølge denne Opgave var saaledes de norske Skibe No. 5 i Antal og No. 6 i samlet Drægtighed, de svenske No. 6 i Antal og No. 7 i samlet Drægtighed af alle de Nationers Fartøier, som i Aaret 1895 besøgte denne Havn.

Følgende Tabel viser Omfanget af den svenske og norske Skibsfarts Bevægelse paa Bordeaux i det sidste Femaar:

Ankomne svenske Skibe:

		Ialt.		Dampskibe.		Seilskibe.	
		Antal.	Tons.	Antal.	Tons.	Antal.	Tons.
Aar	1891	33	18 747	30	17 993	3	654
	1892	40	21 427	34	19 556	6	1 871
—	1893	33	17 788	30	16 943	3	845
—	1894	39	21 606	37	21 029	2	577
—	1895	26	15 217	25	14 900	1	317

Norske Skibe:

Aar	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
—	1895	29	16 264	23	12 532	6	4 732

Den ifølge disse Talopgaver i Aaret 1895 stedfundne Tilbagegang i de for-
 enede Rigers Skibsfart paa Bordeaux forklares ikke fuldstændig ved den oven-
 nævnte Nedgang i den almindelige Skibsfarts Bevægelse hersteds; thi, medens
 denne sidste udgjorde ca. 15 %, var Underskuddet for det svenske Flags
 Vedkommende ca. 32 % og for det norske endog ca. 52 %.

De for en Række af Aar siden etablerede regelmæssige Dampskibslinier
 mellem Sverige og Bordeaux samt Norge og Bordeaux opretholdtes vistnok og-
 saa i det nu forløbne Aar, men ellers deltog vore Skibe i meget stor Udstræk-
 ning i Transporten af visse Varer, der ere Hovedgjenstande for Ind- og Ud-
 førsel hersteds.

*) Se Hefte 8, Pag. 277.

**) Franske Skibe i indenrigsk Kystfart er ikke medregnede.

Uagtet saaledes Impørten af spanske Vine i det nu forløbne Aar, navnlig henimod dets Slutning, tog et ikke ringe Opsving (Totalimporten fra Spanien androg nemlig til ca. 79 Millioner Liter i 1895, imod ca. 52 Millioner Liter i 1894), kom kun 1 svensk og 1 norsk Dampskib med denne Vare, der hovedsagelig importeredes under fransk og spansk Flag.

I Stenkulimporten fra England sysselsattes et betydeligt Antal engelske Fartøier, men kun 1 svensk og 6 norske Skibe.

I Petroleumstraden fra Nord-Amerika (Aarets Totalimportkvantum var over 30 000 Tons) deltog vore Skibe aldeles ikke; og i den ganske anseelige Transport af Sukker og Rhum fra Vestindien og Tøndestav fra Triest og Fiume forekom kun 1 norsk Fartøj.

Selv i Trælastimporten, der tidligere i stor Udstrækning besørgedes af vore Seilskibe, er disse for den største Del blevne fortrængte af fremmede Nationers Dampskibe. Af de ca. 27 000 Standards Trælast, som i 1895 ankom hertil, udførtes nemlig blot ca. 2 000 Std. svensk Trælast og 200 Std. tysk Trælast under svensk Flag samt ca. 1 200 Std. norsk, amerikansk og indisk Trælast under norsk Flag, medens henved 7 000 Std. svensk Trælast og al Trælast fra Finland og det øvrige Rusland kom under fremmed Flag, navnlig i større engelske og spanske Dampskibe.

Heller ikke i den omfangsrige Export fra Bordeaux af Pitprops (Total-exporten var i 1895 390 000 Ts.) har svenske og norske Skibe spillet nogen nævneværdig Rolle, der afgik kun to svenske og otte norske Skibe med denne Artikel (ialt ca. 11 000 Ts.)

Denne vore Skibes uforholdsmæssig ringe Deltagelse i den almindelige Fragtfart paa dette Sted hidrører først og fremst fra de raadende lave Fragter og fra de store Skibsudgifter i Bordeaux; derhos beror den derpaa, at Importørerne alt mere og mere foretrække Dampskibe for Seilskibe, endog til Trælasttransporten, saaledes at de sidste nu næsten kun finder Anvendelse i Pitchpine-traden, og endelig lægger de mange regelmæssige Dampskibslinier Beslag paa saagodtsom alt Stykgods.

Der noteredes i Aarets Løb følgende Fragter for svenske og norske Skibe i Farten paa Bordeaux:

Til Bordeaux.

Fra Christianiafjorden vaad Træmasse pr. Ton 13 Frcs., tør Træmasse do. 23, Trækub pr. Std. 28, Spirer do. 45, Hestekosøm Ton 20, Spiritus do. 20, Is do. 11 Frcs.

Fra Gøteborg Jern pr. Ton 12 à 13 Frcs., Træmasse do. 20 à 24, Trælast pr. Std. 36*), 38 og 40 Frcs.

Fra Stockholm og Havne ved den bottniske Bugt Jern pr. Ton 12 à 15 Frcs., Trælast pr. Std. 39 à 45 Frcs.

*) Seilskib.

Fra Libau Havre pr. Quarter 1 sh. 6 d.
 Fra Bristolkanalen Kul pr. Ton 5 f. 50 c.
 Fra Alicante Vin pr. Ton 17 f.
 Fra Fiume Stav 11 f. 50 c.
 Fra Pensacola og Mobile Trælast pr. Std. 92 sh. 6 d à 95 sh. *)
 Fra Martinique Sukker pr. Ton 31 f. 50 c. *)
 Fra Bangkok Teak pr. Load 62 sh. 6 d. *)

Fra Bordeaux.

Til Bristolkanalen Pitprops pr. Ton 5 sh. 1½ d à 6 sh.
 Til Gøteborg og Fraserburg Tøndebæand pr. Bundt 1 f.

Totalbeløbet af de beregnede Bruttofragter androg i 1895 til følgende Summer:

For ankomne svenske Skibe	Francs 171 000
„ afgaaede „ „	„ 196 600
	ialt Francs 367 600
For ankomne norske Skibe	Francs 337 100
„ afgaaede „ „	„ 136 200
	ialt Francs 473 300

Erhvervelse af udenlandske Skibe for svensk eller norsk Regning eller af svenske og norske Skibe for udenlandsk Regning fandt ikke Sted her i Aaret 1895.

Intet svensk eller norsk Skib forliste eller led større Havari her paa Kysten.

Af opsparede Hyrebeløb hjemsendtes i 1895 gennem Vicekonsulatet og Generalkonsulatet i Havre for 2 norske Sømænd 480 Frcs.

Antallet af i Vicekonsulatet af- og paamønstrede Sømænd androg i 1895 til for norske Skibe 45 og 33.

Intet Tilfælde af Rømning fra svenske eller norske Skibe anmeldtes i 1895 for Vicekonsulatet.

En af den svenske Kirkes Missionsstyrelse udsendt Sømændspræst, Hr. Boman, begyndte i Februar 1895 sin Virksomhed blandt herværende skandinaviske Sømænd, for hvem Pastoren har indrettet et Forsamlings- og Læseværelse i Huset No. 79 paa Quai des Chartrons.

I de trykkende Skibsafgifter indtraadte ingen Nedsættelse i 1895. Særskilt kan nævnes, at den i tidligere Aarsberetninger omhandlede, af Handels-

*) Seilskib.

kammeret iværksatte Revision af Lodsafgiftstarifen endnu ikke har ført til noget Resultat.

Fra 1ste April 1896 traadte i Kraft en ny Tarif for Benyttelse af de paa Kaierne langs Havnen anbragte Kraner, om hvilken Tarif der i sin Tid blev afgivet særskilt Indberetning.

Sundhedstilstanden har det hele Aar igjennem været tilfredsstillende.

II. H a n d e l e n .

Af Træløst (bois de construction) indførtes i Aaret 1895 til Bordeaux ca. 27 000 Pthg. Std., fordelt saalees som følger paa de forskjellige trælast-exporterende Lande:

Sverige 8 729 Std., Norge 95, Finland 7 015, Russiske Østersøhavne 3 511, Russiske Havne ved det hvide Hav 3 960, Tyske Østersøhavne 1 200, New Brunswick (Spruce) 341, Nordamerikas forenede Stater (Pitchpine) 1 613, Indien (Teak) 156. Vancouver 421, ialt 27 041 Std., hvilket er omtrent 6 000 Std. mindre end i 1894.

Denne Nedgang rammer alle de Lande, hvorfra Bordeaux henter sin Træløstforsyning, naar undtages Finland, fra hvilket Land Importen stadig tiltager.

Fra Sverige kom i Aaret 1895 ca. 2 000 Std. mindre end i 1894.

T r æ m a s s e .

Ifølge Opgaver fra Toldkammeret udgjorde Totalimporten af denne Artikel i Aaret 1895 ca. 7 000 Ton, fordelt saaledes som følger mellem de Lande, fra hvilke Import finder Sted:

	Mekanisk Masse.	Chemisk Masse.
Sverige	210 Ts.	48 Ts.
Norge	4 189 -	1 016 -
Danmark	30 -	-
Tyskland	150 -	705 -
Belgien	250 -	282 -
Holland	1 -	10 -
England	-	187 -
Østerrige	-	10 -
Sum	4 830 Ts.	2 258 Ts.

Sammenlignet med de nærmest foregaaende Aar stillede Indførselen sig saaledes, naar mekanisk og chemisk Masse regnes under ét:

	Fra Sverige.	Fra Norge.	Fra andre Lande.	Ialt.
Aar 1895	258 T.	5 205 T.	1 625 T.	7 088 T.
— 1894	280 -	6 455 -	1 081 -	7 816 -
— 1893	1 245 -	2 793 -	572 -	4 610 -
— 1892	1 236 -	6 789 -	434 -	8 459 -
— 1891	1 855 -	4 170 -	537 -	6 562 -

Ifølge denne Opgave skulde Importen af norsk Træmasse i Aaret 1895 have været over 1 200 Ts. mindre end i 1894, medens Tilførslen fra „andre Lande“ skulde være stegen med 500 à 600 T. Herved er imidlertid at bemærke, at det Kvantum, der i 1895 ankom fra Belgien og England (ialt ca. 700 T.), formentlig for en væsentlig Del er norske Varer, der er blevne omlastede i Antwerpen og Hull.

I denne Forbindelse kan nævnes, at i 1895 et Dampskib af 840 Reg. T. Drægtighed bragte en hel Ladning Celluloseved („rondins“) hertil. Modtageren var Hr. Legrand i Monfourat, par les Eglisottes (Gironde).

Jern og Staal.

Importen af Stangjern udgjorde:

	Fra Sverige.	Fra andre Lande.	Ialt.
Aar 1895	1 790 T.	190 T.	1 980 T.
— 1894	1 728 -	112 -	1 840 -
— 1893	1 693 -	7 -	1 700 -
— 1892	3 024 -	63 -	3 087 -
— 1891	2 400 -	1 278 -	3 678 -

Af Staal i Stænger anføres der at være ankommet:

	Fra Sverige.	Fra andre Lande.	Ialt.
Aar 1895	186 T.	77 T.	263 T.
— 1894	153 -	21 -	174 -
— 1893	96 -	62 -	158 -
— 1892	51 -	134 -	185 -
— 1891	87 -	146 -	233 -

Af Hestekosøm indførtes:

	Fra Norge.	Fra Tyskland.	Fra andre Lande.	Ialt.
Aar 1895	282 T.	33 T.	14 T.	329 T.
— 1894	198 -	95 -	0,50 -	293,50 -
— 1893	155 -	214 -	17 -	386 -
— 1892	166 -	196 -		362 -

For anden Søm og Spigers Vedkommende forekommer der i Toldvæsenets Lister ingen Import fra Sverige eller Norge, hvorimod der opføres ca. 13 Ton som ankommet fra England.

Isimporten

fra Norge udgjorde:

i Aaret 1895	470 Tons	(1 Ladning),
i — 1894	650 „	(2 do.)
og i — 1893	865 „	(3 do.)

Fra andre Lande end Norge forekommer vistnok ingen nævneværdig Isimport; men da de herværende Isfabrikker er istand til at tilfredsstille Egnens Behov for Is, er der formentlig ingen Udsigt til nogen Stigning i den, som nu paapeget, baade i og for sig ubetydelige og stadig aftagende Import af norsk Is, med hvilken forøvrigt kun én Person, Konditor Gazeaud (Cours de l'Intendance 17, Bordeaux) befatter sig.

Spiritus.

Fra Norge ankom	27 000 Liter	i 1895
imod	61 805 —	i 1894
„	36 488 —	i 1893
og	49 210 —	i 1892

Fra Tyskland, det Land, hvorfra Importen fremdeles er størst, ankom i 1895 120 000 Liter ren Alkohol. Medens det meste af den norske Vare formentlig forsendes videre herfra til Cognacdistriktet, anføres det tyske Produkt at gaa til Senegal. Som Mellemmand hersteds for denne sidste Forretning opgives Firmaerne Merle & Cie (Cours Chapeau Rouge No. 34) og Delmas (Cours d'Alsace No. 118).

Følgende, efter Opgaver fra Toldkammeret opstillede, Tabel udviser den Udstrækning, i hvilken endel andre Artikler, der er Gjenstand for Udførsel fra Sverige og Norge i det sidstforløbne Aar er blevne importerede hertil:

Vareslags.	Fra Sverige.	Fra Norge.	Fra andre Lande.	Ialt.
Stokfisk Kg.			131 867 ¹⁾	131 867
Torskerogn „			499 590 ²⁾	499 590
Torskelevertran „			747 571 ³⁾	747 571
Hvalolie „		6 173		6 173
Vildt „		40	738	778
Havre Quintal	9 700		142 420 ⁴⁾	152 120
Kondenseret Melk . . . Kg.		50	423 ⁵⁾	473
Melasse Ton	430		5 040 ⁶⁾	5 470
Øl Kg.		4 570	499 698 ⁷⁾	504 268
Punsch og andre Likører Liter	50	285	41 556 ⁸⁾	41 891
Pap i Æsker Kg.		6 100	6 700	12 800
Pelsværk „		9	41	50

¹⁾ Denne Vare er formentlig norsk Produkt.

²⁾ Heraf 270 670 Kg. fra de store franske Fiskerier og 83 740 Kg. fra Nordamerika. 135 600 Kg., der er ankommet via Holland, turde være norsk Produkt.

³⁾ Heraf 670 000 Kg. fra de store franske Torskefiskerier. 54 000, der er importeret fra Holland, turde ialfald delvis være norsk Produkt.

⁴⁾ Væsentlig fra Rusland, England, Argentina og Algier.

⁵⁾ Hovedsagelig fra Schweiz.

⁶⁾ Væsentlig fra Tyskland.

⁷⁾ Væsentlig fra Holland, England og Tyskland.

⁸⁾ Væsentlig fra Holland.

Ogsaa af endel andre Artikler, saasom svovlsurt Kobber fra Sverige, Skind, Anchovis og Slibestene fra Norge fandt nogen Import Sted. Af norsk Guano kom der nogle Prøver. Af Zinkmineral, vegetabilsk Tjære, Hø og Fiskelim, af hvilke Artikler der tidligere nu og da forekom Import, fandt ingen direkte Tilførsel Sted fra de forenede Riger i det sidstforløbne Aar.

Vinhandelen.

Importen til Bordeaux af udenlandske Vine androg i Aaret 1895 til over 124 Millioner Liter, hvoraf:

Fra Spanien . . .	79 296 000	Liter
„ Algier . . .	39 531 000	—
„ Tyrkiet . . .	3 966 000	—
„ Tunis . . .	492 000	—
„ Italien . . .	484 000	—
„ Østerrige . . .	289 000	—
„ Portugal . . .	115 000	—
„ Grækenland . .	52 000	—
„ Argentina . .	41 000	—
og fra forskjel. andre Lande	35 000	—
ialt		124 301 000 Liter

imod 76 875 000 Liter i 1894 og 103 000 000 Liter i 1893.

Den betydelige Forøgelse i Indførselen, som fandt Sted i 1895, falder hovedsagelig paa spanske Vine og Algiervine, hvoraf Importen i 1894 kun udgjorde henholdsvis 52 600 000 Liter og 21 888 000 Liter.

Vinavlen i Departementet Gironde gav i 1895 et Udbytte af 209 487 000 Liter

imod 233 400 000 Liter i 1894,
492 800 000 „ i 1893,
184 380 000 „ i 1892,
og 244 522 000 „ i 1891.

At Afkastningen i 1895 i kvantitativ Henseende blev mindre end i det nærmest foregaaende Aar, tilskrev man hovedsagelig en i August og September herskende ganske usædvanlig stærk og langvarig Varme.

Den nye Vins Kvalitet antages i Almindelighed at blive god.

Ifølge officielle Opgaver var Mængden af de fra Bordeaux søværts exporterede Vine i de sidste 5 Aar:

1895.	1894.	1893.	1892.	1891.
Liter 69 834 300.	91 959 400.	82 117 000.	83 330 000	86 124 000

Ved den her noterede betydelige Formindskelse i Udførselen i 1895 maa have i Erindring, at i det nærmest foregaaende Aar havde Vinexporten

antaget større Omfang end tidligere i Femaaret som Følge af den ganske usædvanlig rige Vinhøst i 1893.

Af forrige Aars Exportkvantum udførtes:

	65 175 900 Liter	paa Fad og	4 658 400 Liter	paa Flasker,
hvoraf til Sverige	542 255	— „ —	44 361	— „ —
og til Norge . .	471 741	— „ —	61 550	— „ —

Det samlede Exportkvantum til Sverige var saaledes 586 616 Liter, imod ca. 300 000 Liter i 1894 og til Norge 533 291 Liter, imod ca. 400 000 Liter i 1894.

Af fransk Brændevin (reduceret til ren Alkohol) udførtes ifjor herfra 3 161 849 Liter, nemlig 2 047 536 Liter paa Fad og 1 114 313 Liter paa Flasker, imod tilsammen 3 866 471 Liter i 1894.

Af denne Vare sendtes:

		Aar 1895.	Aar 1894.
Til Sverige paa Fad		79 425 Liter	119 406 Liter
— „ — Flasker		6 178 —	8 794 —
	ialt	85 603 Liter	128 200 Liter

Til Norge paa Fad		254 995 Liter	363 644 Liter
— „ — Flasker		3 187 —	8 436 —
	ialt	258 182 Liter	372 080 Liter

Foruden Vine og Brændevine kan nævnes følgende Artikler, som i 1895 har været Gjenstand for Export herfra til de forenede Riger:

	Til Sverige.	Til Norge.
Friske Æbler og Pærer . .	35 000 Kg.	10 000 Kg.
Tørrede Blommer	311 000 „	11 500 „
Friske Grøntsager	1 600 „	
Konserverede do.	23 200 „	15 600 „
Hvedemel		69 Quintaler
Sengefjæder	86 000 „	
Terpentinolje	52 000 „	3 000 Kg.
Tønribaand	207 000 „	

Klipfiskhandelen.

Importen til Bordeaux af Raafisk fra de store franske Torskefiskerier i forrige Aar var større, end den nu i en Række Aar har været, idet den ialt gik op til

	33 414 290 Kg.	
imod 25 177 482 „	fra Fisket i 1894	
26 956 411 „	— „ — i 1893	
24 000 000 „	— „ — i 1892	
og 23 000 000 „	— „ — i 1891	

Det betydelige Overskud i Tilførslerne i sidste Saison falder forøvrigt udelukkende paa Newfoundlandsvaren; navnlig ankom der udover Høsten og Vinteren store Kvanta fra det saakaldte 2det Bankfiske, ialt 123 Ladninger, udgjørende over $23\frac{1}{2}$ Millioner Kg. (imod $16\frac{1}{2}$ Millioner i den foregaaende Saison).

Udførselen af Klipfisk har ogsaa været ganske livlig. Indtil Udgangen af 1895 var der, ifølge Toldvæsenets Opgaver, bleven exporteret 7 626 000 Kg., fordelt saaledes som følger paa de forskellige klipfiskkjøbende Lande:

Italien 3 398 760 Kg., Spanien 1 899 504, Martinique og Guadeloupe 912 568, Algier og Tunis 779 778, Réunion 444 716, andre Lande 190 415, ialt 7 625 741 Kg.

Til Sammenligning kan anføres, at Totalexporten af Klipfisk fra Bordeaux udgjorde i Aaret 1894 ca. 8 045 000 Kg., i 1893 ca. 6 849 000, 1892 ca. 6 650 000 og i 1891 ca. 8 696 000 Kg.

Omkring den 23de Januar sidstleden, da det aarlige Eftersyn af Beholdningerne foretoges, lagrede endnu ca. 135 000 Quintaler à 50 Kg., imod ca. 60 000 Quintaler paa samme Tidspunkt ifjor. I de fire første Maaneder iaar har derfor Udførselen antaget ganske store Proportioner, andragende til ialt ca. 5 Millioner Kg., hvoraf over 2 Millioner er gaaet til Spanien.

De herværende Exportører opnaaede sidste Høst en ny Lettelse i sin Konkurrence derved, at den franske Handelsminister gav sit Samtykke til, at Exportpræmien for Klipfisk, hvis Erlæggelse ellers er knyttet til den Betingelse, at Exporten finder Sted søværts og under fransk Flag, — indtil videre skulde kunne udbetales ogsaa ved Forsendelse landværts til Catalonien via Jernbanestationen Cerbère. Denne Beslutning, der var begrundet deri, at vedkommende franske Dampskibsselskab havde sløfet Ruten mellem Cette og Barcelona, medførte blandt andre Lettelser for Bordeaux's Exportører en Fragtbesparelse af ca. 22 frc. pr. 1 000 Kg. Denne Begunstigelse stod ved Magt lige til 1ste Marts 1896.

Forøvrigt henvises, angaaende de i Sæsonens Løb hersteds noterede Priser m. m., til Vicekonsulatets maanedligen afgivne Rapporter.

Udstillingen i 1895.

I Tiden fra Mai til November afholdt det siden Aar 1808 hersteds bestaaende „Société Philomathique“ en godt besøgt Udstilling. Da denne kun delvis var af universel Karakter, var de forenede Riger, i Lighed med de fleste andre Stater, alene indbudne til Deltagelse i tre af Udstillingens 10 Afdelinger, nemlig Sektionerne for sociale Videnskaber (III), Vine og Spirituosa (V) samt Elektricitet (IX).

Deltagelsen fra de forenede Rigers Side var ikke stor, idet den indskrænkede sig til 8 Udstillere i Afdelingen for Vine og Spirituosa, 3 fra Sverige og 5 fra Norge; men til Gjengjæld erholdt samtlige disse Udstillere højere Belønninger, nemlig

Cederlunds Søner, Stockholm, for Punsch, Æresdiplom.
 Stockholms Vinhandels Aktiebolag, for do., Guldmedaljediplom.
 Tegner & Wilcken, Stockholm, for do., do.
 Løiten Brænderis Destillation, Christiania, for Punsch og Bitter, do.
 H. Poulsen & Cie, Christiania, for Punsch, do.
 Løiten Brænderis Destillation, Christiania, for Alkohol, do.
 A. Sæhlie, Sælid, for do., do.
 Fortuna Bryggeri, Christiania, for Øl, do.
 Nora Bryggeri, Christiania, for do., do.

De ved denne Udstilling anvendte Belønninger var: Diplom for „Grand Pris“; Æresdiplom; Guldmedaljediplom; Sølvmedaljediplom; Broncemedaljediplom; hæderlig Omtale.

For Øl tildeltes ikke højere Udmærkelse end Guldmedaljediplom.

I Begyndelsen af Aaret 1895 stiftedes efter Vicekonsulens Forslag en svensk og norsk Understøttelsesforening i Bordeaux. Denne Forening, hvis Statuter er blevne approberede af vedkommende franske Myndighed og hvis Bestyrelse bestaar af D'Herrer Assurandør Axel Frankenberg (Formand), Grosserer Rolf Barstad (Viceformand) og Kontorist Nils Voll (Sekretær og Kassierer), har i den korte Tid, den har bestaaet, fundet megen Tilslutning og været trængende Landsmænd til Nytte.

Herman Schanche.

Quebec.

Skibsfarten 1895.

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	847	6	5 020	7	5 867	-	-	-
” Norge til Vicekon- sulsstationerne . . .	-	-	55	46 519	55	46 519	-	-	-
” Sverige til Vicekon- sulsstationerne . . .	-	-	2	1 184	2	1 184	-	-	-
” andre Lande til Ho- vedstationen	24	22 012	32	27 277	56	49 289	-	-	4 656
” andre Lande til Vice- konsulsstationerne .	68	41 230	227	164 433	295	205 663	-	-	5 927
Ialt	93	64 089	322	244 433	415	308 522	68	47 693	10 538
II. Afgaaede:									
” andre Lande fra Ho- vedstationen	61	53 044	2	2 112	63	55 156	-	-	54 650
” andre Lande fra Vice- konsulsstationerne .	328	234 711	24	18 655	352	253 366	-	-	193 716
Ialt	389	287 755	26	20 767	415	308 522	68	47 693	248 366

For Havari eller Ordre ankom 18 norske Skibe dr. 11 926 Ton.

Af svenske Skibe ankom 15 dr. 10 701 Ton.

Erlagte Konsulatafgifter af norske Skibe ved Hovedstationen \$ 866.43, ved Vicekonsulsstationerne \$ 3 985.04, hvoraf tilfaldt Konsulskassen \$ 1 992.52. Af svenske Skibe ved Hovedstationen \$ 29.23, ved Vicekonsulsstationerne \$ 152.51, hvoraf tilfaldt Konsulskassen \$ 76.25. Ialt tilfaldt Konsulskassen \$ 264.43. Expeditionsafgifter \$ 68.09.

Aarsberetning dateret 27 April 1896.

I Overensstemmelse med § 78 i Kongelig Forordning angaaende Konsulatvæsenet har jeg herved den Ære at afgive Beretning angaaende de forenede Rigers Handel og Søfart paa Distriktet i Aaret 1895, videre ogsaa omfattende Handelsomsætningen for Finantsaaret 1894, om hvilken ingen Oversigt forelaa ved Afgivelse af min Aarsberetning for Kalenderaaret.

H a n d e l.

Den i Montreal i min Beretning for Aaret 1894 omhandlede Forretning til Import af svenske Jern- og Staalvarer og overhovedet skandinaviske Producter var ikke som deri angivet etableret af den svenske Exportforening, hvilket var en Misforstaaelse, og var derimod en Privatforretning, etableret af den deri omhandlede Hr. Imanuel Ohlsen, men i Øiemed som deri angivet, det vil sige specielt beregnet paa Handelsomsætning mellem de skandinaviske Lande paa den ene og Canada paa den anden Side. Indehaveren beretter at have mødt den samme Vanskelighed som omhandlet i flere tidligere Aarsberetninger, Mangelen paa direkte Dampskibsforbindelse, og om det end ikke er lykkedes at opnaa store Resultater af sin Virksomhed, tør det dog haabes, at han har lagt en Grundvold, hvorpaa kan bygges videre. Han beretter ogsaa videre at have mødt den upaaregnede Vanskelighed, at de skandinaviske Handelsmænd ere mere uvillige til at sende Prøver og Prisnoteringer end, hvad er hans Erfaring, hvad angaar saavel tyske som engelske Handelshuse. Det har imidlertid lykkets ham en mindre Afsætning.

Af svenske Produkter, af endel Jern- og Staalvarer, Guld- og Sølvarbeide, Kjørnøg, Terpentin, slemmet Kridt, Glas- og Porcellænsvarer, mindre Kvantiteter Møbler, Melkseparatorer og Tinvarer og af norske Produkter ca. 200 Tønder Sild, endel Graasei, konserverede Fiskevarer, Medicintran, Skulptur og Træskjærerarbeide.

Han gjør ogsaa den Bemærkning, at endel svenske Handelsmænd synes at tro, at Canada henhører under de forenede Stater og ere uvillige til at indgaa paa nogen direkte Forbindelse. Under en Samtale med ham for nogen Tid tilbage under et kort Besøg i Montreal omtalte han ogsaa nogen Export af canadiske Produkter, navnlig Æbler, hvorom imidlertid intet nævnes i foreliggende Beretning.

Nogen anden direkte Handelsforbindelse mellem de skandinaviske Lande og Distriktet er Konsulatet ubekjendt og antages ikke at have fundet Sted.

Paa Grund af, at da min forrige Aarsberetning afgaves, Handelstabellerne for Finantsaaret 1893 til 1894 ikke vare indkomne eller ialfald ikke vare overgivne til Almenheden, indgik ikke deri nogen Beretning om Handelsforbindelser mellem Distriktet og de skandinaviske Lande i denne, hvorfor nedenfor vil blive afgivet de statistiske Opgaver, der findes i disse for begge Finantsaar, der ere afsluttede med 30te Juni 1894 og 30te Juni 1895.

Export til Skandinavien.

	1894.	1895.
Manufakturvarer til Værdi . . .	\$ 164 980	\$ 62 348
Produkter af Agerbrug . . .	- 3 058	- 1 136
— - Skovbrug . . .	- 11 387	- —
— - Bjergværk . . .	- —	- 534
— - Fiskeri . . .	- 755	- 1 533
Tilsammen	\$ 180 180	\$ 65 551
Deraf i Aaret 1894 23 Skibe, 19 722 Tons til Værdi	\$ 162 729	
— - — 1895 8 — 7 025 — - —	- 62 305	
— - — 1894 223 Stk. Planker	- —	- 11 034

Import fra Skandinavien:

	1894.	1895.
Torskelevertran . . . til Værdi	\$ 5 375	\$ 5 898
Svensk Stangjern . . .	- 21 927	- 24 252
Andet — . . .	- 1 286	- —
Pladejern . . .	- 1 868	- —
Andre Jernvarer . . .	- 1 872	- 1 014
Rennet . . .	- 3 751	- —
Andre Artikler, fordelte over forskellige Parter under \$ 1 000 . .	- 4 508	- 42 347
Tilsammen	- — \$ 40 447	\$ 43 511
hvoraf toldbare Varer . . .	\$ 34 509	\$ 31 958
frie — . . .	- 5 938	- 11 553

Exportværdierne af Landets forskellige Industrigrene har under begge Finantsaar andraget som følger:

	1894.	1895.
Bjergværksdrift . . .	\$ 5 801 009	\$ 6 983 227
Fiskeri . . .	- 11 102 692	- 10 692 247
Skovdrift . . .	- 26 355 448	- 23 891 100
Fædrift . . .	- 31 881 073	- 34 387 770

	1894.	1895.
Agerbrug	\$ 17 677 649	\$ 15 719 128
Manufakturvarer	- 7 692 755	- 7 785 875
Andre Artikler	- 75 327	- 85 938
Tilsammen	\$ 100 586 853	\$ 99 528 351
Penge og ædle Metaller	- 510 006	- 250 571
Antaget Værdi af mang- lende Opgaver	- 3 264 911	- 3 300 090
Tilsammen egne Produkter	\$ 104 161 770	\$ 103 025 012
Transitvarer	- 13 363 179	- 10 553 791
Total Export	\$ 117 524 949	\$ 113 638 803

Ligesom var Tilfældet med Kalenderaaret 1894, hvorom henvises til min forrige Aarsberetning, var der under Finantsaaret af samme Navn en Tilbagegang i Værdien af Landets egne Produkter for Aaret 1893, og som androg \$ 1 636 487, som udelukkende faldt paa Værdier af Produkter af Agerbrug, som faldt af med et Beløb af Kr. 4 371 841, medens Exportværdien af Produkter af Fiskerierne forøgedes med \$ 2 359 642.

Af ovenstaaende Tabel vil fremgaa, at denne Tilbagegang i Værdi af Export af Landets egne Produkter ogsaa har været vedvarende under Finantsaaret 1895, og andrager til en videre Nedgang af \$ 1 076 758, og at dette falder paa Fiskerierne med et Beløb af \$ 410 445, Skovbrug med Kr. 2 864 282 og Agerbrug med \$ 1 958 544, medens Værdien af Export af Produkter af Bjergværksdrift viser en Fremgang af \$ 1 182 218 og af Fædrift med \$ 2 505 797.

Importværdierne andrager under begge Finantsaar til: 1894 \$ 113 474 940, 1895 \$ 110 781 682 mod under Finantsaaret 1893 \$ 129 074 268, og viser saaledes ogsaa under de tre Aar en vedvarende Tilbagegang, som andrager tilsammen til ca. \$ 18³/₁₀ Millioner Dollars.

Varer anmeldte til indre Forbrug under samme Periode andrager 1893 til \$ 121 705 030, 1894 til \$ 113 093 983 og 1895 til \$ 105 252 511, og viser saaledes ogsaa en vedvarende Forøgelse tilsammen andragende ca. 16¹/₂ Million Dollars, men hvilken Værdiforringelse dog saavel herfor som for Importens Vedkommende dog rimeligvis for en ei ringe Del skyldes Prisforringelser, som vil være komne Forbrugerne tilgode.

Toldintraderne for samme Periode andrager henholdsvis til \$ 21 161 710.93, \$ 19 379 822.32 og \$ 17 887 269.47.

Ifølge Ovenstaaende (Værdien af Landets egne og fremmede Produkter anmeldte til indenlandsk Forbrug) vil Handelsomsætningen for Perioden andrage henholdsvis til: 1893 \$ 240 269 382, 1894 \$ 230 618 932 og 1895 \$ 218 891 314 med Handelsbalance i Canadas Disfavør i 1893 af \$ 3 140 698, hvorimod i Landets Favør 1894 \$ 4 430 966 og i 1895 af Kr. 8 386 292.

Af Hensyn til den Betydning, Træmasseindustrien har for de forenede Rigers Interesse, har jeg troet det rigtigt at give nedenstaaende statistiske Meddelelser, der ere uddragne af Handelstabellerne fra den Tid, da Produktet ved stærk Beskyttelsestold i de forenede Stater i Aaret 1893, begyndte at søge Afsætning paa de forenede Rigers Hovedmarked i Europa, og som maaske tør være af Interesse for de i denne Bedrift interesserede.

Den hele exporterede Værdi af dette Produkt andrager for Finantsaarene 1893, 1894 og 1895 til henholdsvis \$ 455 893, \$ 547 836 og \$ 590 874, og viser saaledes en Fremgang i de 3 sidste Aar af ca. \$ 135 000 eller omtrent 30 %.

Deraf er exporteret til europæiske Markeder en Værdi af:

	1893.	1894.	1895.
til England	\$ 1 640	\$ 178 255	\$ 251 848
- Belgien	- —	- 254	- —
- Tyskland	- —	- 254	- 1
- Frankrige	- —	- —	- 2 640

hvilket synes overbevisende at antyde Produktets Konkurrencedygtighed paa europæiske, navnlig det engelske Marked, hvor under sidste Finantsear ca. 40 % af den hele Export har fundet Afsætning.

Derimod synes Exporten af Materiale for Tilvirkning af Træmasse under sidste Finantsaar ei at have vundet Fremgang.

Den hele Værdi, exporteret til europæiske Markeder, har andraget:

	1893.	1894.	1895.
til England	\$ 13 461	\$ 24 250	\$ 9 746
Belgien	- 5	- —	- —
Frankrige	- 645	- —	- —

Derimod exporteres heraf betydelige Kvantiteter til de forenede Stater, saaledes til Værdi:

1893	\$ 371 981
1894	- 309 011
1895	- 458 613

og dels i Øiemed at beskytte Landets Skovrigdom for Ødelæggelse, dels ogsaa i Øiemed af indenrigs Forarbeidelse af dette Raamateriale til Træmasse, agiteres der fortiden for Paalæg af en Udførselstold paa denne Artikel.

Ifølge Opgaver i Canada officielle Gazette androg Exportværdien af Landets egne Produkter under Kalenderaaret 1895 for de forskellige Industribrancher som følger:

Bergværksdrift . .	\$ 7 624 008	mod i 1894	\$ 6 005 440
Fiskeri	- 10 345 433	„ - — -	- 10 044 680
Skovbrug	- 15 072 701	„ - — -	- 24 660 333
Fædrift	- 36 548 184	„ - — -	- 33 783 100

Agerbrug	\$	12 302 787	mod i 1894	\$	17 440 432
Manufacturer	-	8 481 215	„ - — -	-	7 516 629
Andre Artikler	-	188 420	„ - — -	-	132 968

\$ 100 563 348 mod i 1894 \$ 100 933 582

hvortil kommer Penge

og ædle Metaller	-	203 830	„ - — -	-	324 704
--------------------------	---	---------	---------	---	---------

Tilsammen egne Pro-

dukter	\$	100 767 178	mod i 1894	\$	100 858 746
----------------	----	-------------	------------	----	-------------

Transitvarer	-	9 767 271	„ - — -	-	8 326 982
----------------------	---	-----------	---------	---	-----------

Total Exportværdi	\$	110 534 449	mod i 1894	\$	109 487 728
---------------------------	----	-------------	------------	----	-------------

hvoraf fremgaar, at Exportværdien af Landets egne Produkter har været noget nær uforandret (en Tilbagegang af blot \$ 100 000), medens der var en forøget Export af ca. \$ 1.4 Millioner paa Transitvarer. Tilbagegangen falder udelukkende paa Agerbrugsprodukter, der er forringet med omtrent \$ 5 Millioner, medens Afkastningen af Produkter af Fædrift er forøget med ca. \$ 2³/₄, af Bjergværksdrift med \$ 1.6, Manufakturvarer med \$ 1, Skovbrug med \$ 0.4, Fiskeri med 0.3 Millioner Dollars.

Skibsfarten paa Distriktets forskellige Konsulsstationer stiller sig som følger:

Montreal 9 Skibe, 9 344 Tons, Three Rivers 3, 3 722, St. Etienne 10, 9 349, Chicoutimi 23, 22 571, Sault-au-Couchon 3, 3 479, Bersimis 5, 3 715, Metis 8, 1 305, Matane 3, 2 430, St. Anne des Monts 1, 596, Campbellton 9, 8 354, Dalhousie 26, 17 652, Bathurst 7, 5 105, Chatham 28, 20 013, Newcastle 21, 12 234, Richibucto 6, 1 690, Shediac 19, 9 424, Baie Verte 14, 5 864 Tidnish 8, 7 099, St. John 15, 15 065, Northport 7, 7 424, Pugwash 20, 12 705, Pictou 4, 2 217, Parrsboro 17, 18 427, Halifax 33, 20 664, Ship Harbor 2, 757, Yarmouth 2, 1 974, Sherbrooke 1, 299, Sydney & North Sydney 28, 23 147, Little Glace & Cow Bay 1, 397, St. John's N. F. 8, 1 544. Tilsammen 352 Skibe, 253 366 Tons.

Hovedstationen 63 Skibe, 55 156 Tons. Total 415, 308 522 Tons mod i Aaret 1894 456 Skibe, 337 733 Tons.

En Betragtning heraf vil vise en Tilbagegang i de forenede Rigers Skibsfart paa Distriktets Konsulsstationer for Aaret 1894 af tilsammen 46 Fartøier og 34 290 Tons, hvoraf 41 Skibe og 29 211 paa norske Fartøier og 5 Skibe og 5 084 Tons paa svenske Skibe. Dampskibenes Antal (alle norske) er blevet forringet med 12 Fartøier og Tonnagen med 191 Tons.

En videre Sammenligning med Skibslisterne for Aaret 1894 viser, at hele Tilbagegangen falder paa Hovedstationen, fremkaldt ved den stedse vedvarende Tilbagegang i Export af Træløst og dels ved Dampskibenes altid vedvarende stærkere og stærkere Optagen af denne Bedrift.

Ifølge Avisberetninger har 33 norske Skibe, dr. 25 528 Tons besøgt Havne i Distriktet, hvor de forenede Riger ei har været repræsenterede af nogen Konsulstjenestemand.

De for Indgaaende optjente Bruttofragter har tilsammen andraget £ 10 970, hvoraf for norske Skibe £ 10 583.10 og for svenske £ 387, og ved Hovedstationen £ 4 655, og Vicekonsulsstationerne £ 5 928.10, hvortil kommer Maanedsfraagt for de under saadan Befragtning seilende Dampskibe.

De for Udgaende opgivne Bruttofragter ere opgivne til at andrage £ 257 942, hvoraf for norske Skibe £ 248 366 og for svenske £ 9 576, og ved Hovedstationen £ 56 180 og Vicekonsulsstationerne £ 201 762.

Under Finantsaaret 1894-1895 har i den canadiske Handelsrørelse været anvendt en Tonnage af for Indgaaende 5 575 657 fordelt paa 14 158 Fartøier af Nationalitet som følger:

Britiske 8 116 Skibe, 3 117 561 Tons, østerrigske 18, 20 567, belgiske 17, 20 527, chilianske 3, 3 530, danske 7, 4 872, hollandske 2, 1 452, franske 107, 33 620, tyske 40, 66 327, hawaiianske 22, 46 998, italienske 37, 25 516, italienske 37, 25 516, nicaraguanske 28, 30 917, norske og svenske 409, 354 436, portugisiske 1, 125, russiske 10, 6 787, spanske 3, 3 564, forenede Stater 5 278, 1 838 857. Tilsammen 14 158 Skibe, 5 575 857 Tons, hvoraf Dampskibe 4 801, 3 846 607 og Seilskibe 9 357, 1 739 050 Tons.

Fremmede Flag har deltaget med 6 042 Skibe, 2 458 096 Tons, hvoraf Dampskibe 2 885, 1 595 181 og Seilskibe 3 157, 802 915 Tons.

Af de britiske Skibe var hjemmehørende i Canada 6 474, 1 004 314 Tons.

I Kystfarten var under samme Finantsaar anvendt 60 308 Skibe, 13 234 015 Tons, hvoraf Dampskibe 31 194, 10 912 197 og Seilskibe 29 114, 2 341 818 T.

Fremmede Flag har deltaget med 855 Skibe, 154 415 Tons.

I Kystfarten har norske saavel Damp- som Seilskibe deltaget i Kultransporten fra Sydney og North Sydney saavel til Stederne ved den østre Del af St. Lawrencefloden som ogsaa til Halifax og for en liden Del til Nybrunswick'ske Havne.

Lods-, Havne- og Fyrvæsen.

Ifølge Annoncer i Canada officielle Gazette ere følgende Forandringer foregaaede af Interesse for de forenede Rigers Skibsfart paa Distriktet:

Ny Havneforordning og Lodstaxt vedtaget for Montreal, hvorefter Lodsbetalingen under Befaren af Lawrencefloden mellem Quebec og ovenfor liggende Steder erlægges som følger:

1. Mellem Quebec og Portneuf:
 - a. Dampskibe op og ned pr. Fod dybgaaende \$ 0.62½
 - b. Seilskibe op - " — - 1.05
 - ned - " — - 0.70
2. Mellem Quebec og Three Rivers:
 - a. Dampskibe op og ned pr. Fod dybgaaende - 1.75
 - b. Seilskibe op - " — - 2.60
 - ned - " — - 1.75

3. Mellem Quebec og Sorel:

a. Dampskibe op og ned pr. Fod dybgaaende	\$ 1.87 ¹ / ₂
b. Seilskibe op - " -	- 3.15
— ned - " -	- 2.10

4. Mellem Quebec og Montreal:

a. Dampskibe op og ned pr. Fod dybgaaende	- 2.50
b. Seilskibe op - " -	- 4.20
— ned - " -	- 2.80

For Skiftning i Havn erlægges i alle Tilfælde en Betaling af \$ 5.00.

Fyret paa Cap Bonavista paa Nyfoundland er blevet forandret til et om-dreiende Fyr, der viser 2 hvide og derpaa et rødt Blus, som alle opnaar sin største Lysstyrke hvert 30te Sekund.

Fyrtaarnet paa Pointe Plate, Langlade, St. Pierre-Miquelen Øerne, som nedbrændte Høsten 1894, er midlertidig bleven remplaceret med en Mast, hvor-paa heises en Lanterne, der viser et fast hvidt Lys med Synsvidde 8 til 10 Kvartmile.

Fyrtaarn anbragt paa Wolf Point, paa den vestlige Side af Indløbet til Ship Harbour i Nova Scotia, paa 44° 44' 54" nordlig Bredde 62° 45' 4" vestlig Længde, der viser et fast Fyr i 87 Fods Høide over Høivandsmærke og med 15 Kvartmile. Taarnet, der er en pyramideformet Træbygning, er vidmalet og med Bolig for Fyrvogterne tilbygget.

To Ledfyre ere blevne anbragte paa Strandbredden ved Pointe du Chine i Bugten ved Shediak for at veilede Fartøier til Shediak Havn igjennem det nordre Skibsløb vestenfor Zephyr og Medea Klipperne. Begge Steder røde Fyre med Synsvidde 7 Kvartmile.

De to Master, fra hvilke Ledfyre har været vist fra Shediak Øen i Shediak Bugten er bleven remplacerede med Fyrbygninger, fra hvilke Fyre faste og hvide Lys vises med en Synsvidde af 12 Kvartmile. Begge Fyre overet i V. t. N. ¹/₃ N. (81° vest retvisende) vil lede ind i Shediak Havn søndenfor Zephyr og Medea Klipperne med intetsteds mindre Vanddybde end 15 Fod.

Taagehornet paa Greenly Øen i Belle Isle Strædet er flyttet til en ny Plads 900 Fod i SO. t. O., fra dets tidligere. Bygningen er anbragt paa det sydligste Punkt paa Øen saa nær Strandbredden, som Søgangen tillader, og 1 064 Fod SO. ¹/₃ S. fra Fyrtaarnet. Taagehornet stikker ud fra Bygningens Frem-side og er tilstede i Duplikat, saaledes at naar det ene er i Ustand, kan det andet benyttes. Signalet er et Stød af 10" Varighed med Mellemtid af 80" mellem hvert Stød.

Det paa det yderste Punkt af Havnedæmningen i Cow Bay, paa Øen Cap Breton tidligere anbragte Ledfyr er blevet nedbrækket under en Storm og er hidtil ikke blevet remplaceret.

Et Fyr er blevet anbragt paa Northpoint Pynten i Chaleur Bugten paa 48° 17' 23" nordlig Bredde, 64° 42' 42" vestlig Længde, der viser et fast hvidt Fyr 36 Fod ophøiet over Høivandsmærket og med en Synsvidde af 12 Kvartmile. Fyrtaarnet er en firkantet pyramideformet Træbygning, der er hvidmalet.

De paa de kanadiske Kyster og Flodbredden anbragte Veiledninger til Skibsfartens Betyggelse andrager ifølge officiel Fyrbog berigtiget til 1ste Januar

indeværende Aar til et Antal af 1 192 Fyre og Taagehorne, hvoraf ved Atlanterhavet og de i det afløbende Floder indtil Montreal 776, ovenfor Montreal og ved Floder og Indsøer 380, Stillehavskysten 36.

Departementet (Marine) gjør følgende Bemærkning ved Udgangen:

1. Under endel atmosfæriske Betingelser vil hvide Fyre have et rødtligt Skin. De søfarende skulde ikke altid føle sig betrygget, hvor der er Sectorer, men forvisse sig om Stillingen ved Peiling af Fyret. Paa begge Sider af Demarkationslinien, mellem hvidt og rødt, og ligesaa mellem hvidt og grønt, er der altid en liden Bue, hvor Farven er uvis.

2. De Søfarende advares mod, at medens de ere berettigede til at antage, at enhver Bestræbelse vil blive gjort for at sætte Taagesignalerne i Værk, saa snart som muligt, efter at Tegn til Taage er bemærket, skulde de ikke, naar de nærmede sig Land i Taageveir, ubetinget stole paa Taagesignalerne, men skulde altid bruge Loddet, som næsten i alle Tilfælde vil give tilstrækkeligt Varsel.

3. De Søfarende advares paa det stærkeste mod at bedømme sin Afstand fra et Taagesignal efter Lydens Styrke. Under visse atmosfæriske Betingelser tabes Lyden paa en ganske kort Afstand fra Stationerne, og disse Betingelser kan variere ved samme Station i Løbet af ganske korte Mellemrum af Tid.

4. Et Fyrs Natur (Klasse) skulde altid tages under Overveielse, naar man forventes at nærme sig det i tykt Veir. Et svagt Fyr tabes lettelig i Disighed, og ingen Tillid bør næres til, at det vil blive seet.

5. Farvede Fyre har ogsaa svagere Lysstyrke end hvide eller lyse, og tabes hurtigere af Syne under ugunstige Forholde.

Indvandningsforholde via Canada til de forenede Stater.

Siden Efteraaret 1893 er efter truffet Overenskomst mellem de Dampskibslinier og Jernbane-Compagnier, der besørger Befordringen af Indvandrere paa den ene Side, og de forenede Staters Indvandnings-Departement paa den anden etableret en Kommission bestaaende af amerikanske Embedsmænd, der har sit Sæde i Landingshavnene under de forskjellige Aarstider, og har til Opdrag at føre Tilsyn med, at de Indvandrere, hvis endelige Bestemmelse er i de forenede Stater, opfylder Betingelserne i de amerikanske Indvandningslove for Adgang til Landet. Det forlyder, at et Exemplar af disse altid er adkommeligt hos enhver Udvandringsagent i de forenede Riger og i Oversættelse i Landets eget Sprog, og at disse har Paalæg fra sine Principaler om forinden Salg af Billet at foreholde de Udvandrende disse Bestemmelser, men da allerede flere Tilfælde ere indtrufne, i hvilke Indvandrere fra de forenede Riger har mødt Vanskeligheder, turde jeg henstille til Myndighederne, saavidt dertil er Anledning, at føre Indseende hermed. Efter den hidtil vundne Erfaring synes det nærmest at gaa ud over enslige Kvinder, som gjerne sees paa med mistænkelige Øine, hvor enten der med Føie kan være noget at sige paa deres moralske Forhold eller ikke, og som derfor oftere nægtes Adgang til de forenede Stater under Paaskud af, at de ere „likely to become a public charge“. Saavidt dertil er Anledning, burde der holdes alle enslige Kvinder, der tilsigter Indvandring til de forenede Stater skarpt for Øie, at de i Hjemlandene gjældende Begreber om Betingelserne for med Udsigt til Held at kunne ernære sig selv, ingenlunde passer under amerikanske Begreber, og hun vil ved forsøgt Indvandring uvilkaarlig

og uanseet, om hun er i Besiddelse af den bedste Arbeidskraft og den bedste Arbeidsvillie, udsætte sig for at blive tilbagevist, hvis hun ikke derhos enten er i Besiddelse af en liden Kapital eller har Slægtninge inden de forenede Staters Omraade, der saavel kan som ere villige til under idelig Forklaring at overtage Forpligtelsen af hendes Underhold.

I flere Tilfælde har Emigranten været i Besiddelse af forudbetalt Jernbanebillet til videre Befordring fra Landingsstedet til Bestemmelsesstedet, og som har været hende tilsendt fra Venner i de forenede Stater, men disse afgiver ingen Garanti for, at saa vil ske, da de indenlandske Jernbaner vægrer sig mod at medtage og befordre nogen Emigrant, som ikke kan legitimere sig med Certifikat fra Kommissionen for fri Adgang til de forenede Stater.

Arbejderforholde ved Hovedstationen.

I disse er undergaaet den Forandring, at Skibsarbejderforeningens Bevillingsbrev er blevet ophævet, hvorved Foreningen ophører som lovfæstet Institution, men om dette vil fremkalde nogen Forringelse i Indlastningsudgifter, er endnu et aabent Spørgsmaal.

Hvad det forløbne Aars Trælastforretning angaar, kan efter et hersteds udkommende Handelscirkulære, der omfatter Forretningerne ved Hovedstationen, anføres, at Trælastexporten har andraget 4 917 360 Fod Tømmer af alle Slags og 3 792 900 Quebec Standard Planker mod henholdsvis 5 406 280 Fod Tømmer og 3 942 500 Std. Planker i Aaret 1894, og som viser en Tilbagegang i Export af Tømmer af ca. 500 000 Fod, medens der af Planker var en liden Forøgelse. De overvintrende Beholdninger andrager efter samme Cirkulære 4 538 969 Fod Tømmer af alle Slags og 871 705 Quebec Standard Planker.

Trælastexporten fra Montreal er angivet at have andraget:

85 678 Std. Hd. Planker til Værdi	\$ 2 729 342
11 970 Mille Fod Bord	- 311 717
7 820 Tons Tømmer	- 99 620
Andre Artikler	- 245 302
Tilsammen \$	3 385 981

Fra Three Rivers og Batiscan:

35 810 Std. Hd. Planker til Værdi	\$ 221 880
30 813 Mille Fod Bord	- 293 639
Træmasse	- 138 916
Tilsammen \$	654 435

Fra Sorel:

3 375 St. Hd. Planker til Værdi	\$ 135 000
2 814 Mille Fod Bord	- 60 000
Tilsammen \$	295 000

For de ved Hovedstationen fornemste Exportartikler stillede Priserne sig ved Aarets Udgang som følger:

White Pine	pr. Fod	18 til 44	cents	mod i Aaret 1894	16 til 42
Waney	— - "	38 - 47	" - - —	"	36 - 45
Red	— - "	16 - 32	" - - —	"	14 - 30
Eg	— - "	45 - 51	" - - —	"	45 - 51
Alm	— - "	30 - 32	" - - —	"	25 - 32

alt finhugget Tømmer og som fraseet Eg viser en Prisforhøielse paa samtlige Artikler.

			1ste Sort.	2den Sort.	3die Sort.
Planker: Pine	pr. Pet. Std. Hd.	\$	115 til 123	\$ 78 til 82	\$ 40 til 42
— Spruce	- " -	-	43 - 43	- 27 - 28	- 23 - 25

frit ombord i Lægter.

Et andet Handelscirculære, der omfatter Exporten fra New Brunswick og Nova Scotia, angiver en samlet Afskibning af ca. 400 Millioner superficielle Fod, hvoraf ca. 291 Mill. fra New Brunswick og 109 do. fra Nova Scotia, mod henholdsvis 326 og 106 Mill. i Aaret 1894, og hvorefter der var en Tilbagegang for førstnævnte af ca. 35 og en Tilgang for sidstnævnte Provinds af ca. 3 Mill. Fod. Afskibningen faldt saaledes over de forskjellige Havne:

New Brunswick:

St. John		126.5	Mill. Fod	mod i 1894	153.3	Fod
Miramichi		82.5	—	—	95.6	"
Bathurst		8.8	—	—	8.8	"
Dalhousie & Campbellton		25.6	—	—	20.5	"
Richibucto		4.4	—	—	5.9	"
Schediac		9.1	—	—	13.4	"
Sackville, Baie Verte og andre Ud-						
havne under Monaten		23.3	—	—	18.7	"

Nova Scotia:

Amherst med Udhavnene Pugwash,						
Northpond & Tidnish		21.3	—	—	15.3	"
Halifax		29.4	—	—	31.6	"
Hubbards Cow		0.4	—	—	0.0	"
Jordan River		0.0	—	—	0.4	"
Ship Harbour		2.1	—	—	2.9	"
Sheet Harbour		1.5	—	—	1.5	"
St. Margarets Bay		0.7	—	—	1.5	"
Parrsboro		42.7	—	—	39.5	"
Pictou		3.7	—	—	5.5	"
Liscombe		7.3	—	—	10.2	"
Sherbrooke		0.8	—	—	0.0	"

Fragterne holdt sig ved omtrent samme Standpunkt som i Aaret 1894, det vil sige saa lavt som overhovedet foreneligt med Seilads. Udsigterne for indeværende Aar forlyder vistnok endel forbedrede, men selv om saa, vil Forbedringen ialfald for Seilskibes Vedkommende kun være forbigaaende.

Nyfoundland synes vistnok forsaavidt at have overvundet den Katastrofe, der indtraf ved Begyndelsen af Aaret 1894, at Forretningerne atter ere optagne og i den jevne Gang.

Den ved Konsulsinstruktionens Formular No. 25 forordnede Opgave over det samlede Beløb af de ved Konsulatet i Aaret 1894 oppebaarne Afgifter følger hoslagt.

O p g a v e fra Indehaveren af det i Montreal for Import af skandinaviske Produkter, Hr. Emanuel Ohlen, under Nedskrivningen heraf meddelt Opgave over canadiske Produkter, for hvilke han angiver at have fundet Afsætning i Skandinavien :

Raa Huder af mindst 60 Punds Vægt, Skind, som Muskrat, Skunk, Mink etc., Lax, saltet i Tønder, Æbler om Høsten, Vinterfrugt, samt mindre Kvantiteter af Konserver, som Lax i Æsker, Hummer, Tomater, benfri Kyllinger, Mais, Kalkuner, Æbler, Bønner og Suppe Mindre Dele Asbest og Glimmer. Jeg underhandler om Afsætning af canadisk Saalelæder og Skotøi. Paa Hvede har jeg faaet Forespørgsel fra Stockholm.

W. A. Schwartz.

Smyrna.

Skibsfarten 1895.

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 Hoved- stationen	1	381	-	-	1	381	-	-	-
” fremmede Lande til Hovedstationen	3	4 395	2	2 354	5	6 749	-	-	-
” fremmede Lande til Vicekonsulssatio- nerne	2	1 178	2	1 178	4	2 356	-	-	-
<u>Tilsammen</u>	6	5 954	4	3 532	10	9 486	9	9 105	-
II. Afgaaede.									
Til fremmede Lande fra Hovedstationen	4	5 773	2	1 357	6	7 130	-	-	-
” fremmede Lande fra Vicekonsulssatio- nerne	4	2 356	-	-	4	2 356	-	-	-
<u>Tilsammen</u>	8	8 129	2	1 357	10	9 486	9	9 105	-

Af svenske Skibe ankom 21, dr. 14 113 Ton.

Erlagte Konsulatafgifter af norske Skibe ved Hovedstationen frcs. 626, ved Vicekonsulaterne frcs. 282.10, hvoraf tilfaldt Konsulen frcs. 141.05. Af svenske Skibe ved Vicekonsulaterne frcs. 1 098, hvoraf tilfaldt Konsulen frcs. 549. Ialt tilfaldt Konsulen frcs. 1 316.05. Expeditionsafgifter, svenske frcs. 5.50, norske frcs. 28.

Aarsberetning dateret 28de Mai 1896.

Af norske Skibe ankom til Smyrna 6, dr. 7 130 Ton, Messina 2, 1 178, Tripolis 1, 589, Beyrouth 1, 589 Tons.

Den norske Skibsfart er gaaet tilbage. Af de norske Skibe var et maa-nedsbefragtet i Marseille for Egypten og Syrien.

Til følgende Havne, hvor Vicekonsuler ikke er ansat, ankom derhos norske og svenske Skibe: Til Latakia 2, 1 696 Tons, Tyrus 4, 2 852, Jaffa 1, 589, Caifa og Acre hver 2, 1 277 Tons.

De talrige regulære Dampskibslinier gjør Konkurrancen for vore Skibe vanske-ligere for hvert Aar. Rederierne finder det fordelagtigere at sende sine Skibe til det sorte Hav, hvor Fragterne er bedre samt Losning og Lastning langt hurtigere end her.

Til Smyrna ankom følgende fremmede Nationers Flag:

Dampskibe med Ladning: danske 25, 29 487 Tons, engelske 134, 168 423, egyptiske 1, 1 000, franske 194, 243 208, græske 296, 118 584, hollandske 29, 37 365, italienske 57, 89 980, russiske 156, 314 272, tyrkiske 386, 199 659, tyske 67, 84 922, norske 5, 6 749, østerrigsk-ungarske 222, 256 500 Ton, ialt 1 572, 150 149 Ton. I Ballast: engelske 114, 140 460, tyrkiske 84, 43 428 Tons.

Seilskibe. Med Ladning: græske 223, 18 922 Ton, italienske 20, 10 370, tyrkiske 344, 36 104, norske 1, 381, østerrigske 11, 1 987 Tons. I Ballast: græske 65, 5 525, tyrkiske 62, 8 144 Tons.

De 156 russiske ankomne Dampskibe tilhørte alle det russiske Damp-skibsselskabet i Odessa, hvorfra udgaar to regulære Linier bestemt til Alexandria. Den ene gaar direkte med Anløb af Konstantinopel, Smyrna og Piræus, den anden anløber Konstantinopel, Smyrna, Øerne og Syrien.

Det franske Flag repræsenteres næsten udelukkende af Messageries Maritimes, hvis Paketbaade opretholder to subventionerede Linier. De forlader Marseille hver Uge; den ene gaar til Alexandria, Syrien, Smyrna, Saloniki etc., den anden til Piræus etc. i modsat Retning. To andre samme Selskab til-hørende Linier afaar fra Marseille hver fjortende Dag til Konstantinopel, anløbende tillige Smyrna.

Østerrigske Lloyds Paketbaade opretholder to Linier paa Grækenland, Tyrkiet og Egypten, der samtlige anløber Smyrna. Selskabet, der hidtil har havt 1ste Plads i Opretholdelsen af regulære Linier mellem de tyrkiske Byer, har i Aaret maattet træde tilbage for det russiske Selskab i Odessa.

Smyrna besøges af 9 regulære britiske Linier, hvoraf 4 hver Uge fra Liverpool og 2 fra London.

Det italienske Flag, der indtager 7de Plads, repræsenteres væsentlig af Selskabet Florio-Rubbato, der holder regelmæssig Fart mellem Marseille, italienske, græske og tyrkiske Havne.

Det danske Flag repræsenteres af det forenede Dampskibsselskab i København, hvis Skibe ankommer til Smyrna hver Maaned og afgaar herfra anløbende Vourla, Tcheshmé, Alatzata til Antwerpen, København og St. Petersburg. Direkte Konnossementer udstedes derhos fra Havne i Belgien, Holland, Tyskland, Sverige, Norge, Nordrusland og Finland.

Compagnie Royale neerlandaise sender hver 14de Dag Skibe til Smyrna, hvorfra de vender tilbage til Amsterdam, efterat have kompletteret Lasten i Vourla, Tcheshmé, Alatzata og i Tilfælde Samos.

Den tyske Skibsfart gaar stadig raskt frem. Fra i 1889, kun at udgjøre 6 Skibe, dr. 4 863 Ton, steg den i 1895 til 67 Skibe, dr. 88 922 Ton. De fleste Skibe udgaar fra Hamburg, anløbende Antwerpen, Piræus, Syra, Saloniki, Smyrna, Konstantinopel, Braila og Odessa.

Handel. Agerbruget er næsten den eneste Indtægt for Indvaanerne af det asiatiske Tyrki, med Undtagelse af Tilvirkning af Matter. Befolkningen lever ved Udbytte af Landprodukter, som tørrede Frugter, Galæbler, diverse Korn, olieholdige Frø, Farveplanter, Huder etc., der gaar til Europa og Amerika. Agerbrugeren i det Indre af Landet modtager derimod for sine Produkter Vævestofte, Fødemidler, Metaller m. M.

Industrien er endnu lidet udviklet og vil antagelig paa Grund af de nuværende politiske Forviklinger fremdeles indtage samme Stilling. Manglende Kapital og især de store Vanskeligheder, der gjøres af Regjeringen ved Bevilgning af Koncession for Industri anlæg, afholder vistnok Mange fra at søge sin Lykke paa dette Omraade. Tyrkiet bliver altsaa fremdeles henvist til Europa og dets Industriprodukter, der udelukkende behersker dette Marked.

Værdien af Importen til Smyrna var i 1895 frcs. 65 768 165 mod 7 Mill. i 1894.

Blandt Indførselsartikler bør nævnes:

Alkohol 3 691 Fade, Værdi 369 100 frcs., Bly 1 985 Ton, 397 000, Bomulds-
traad 2 130 600 frcs., Bomuldstøier 849 000 frcs., Cement & Kalk 6 030 Ton,
125 200 frcs., Vinduesglas 8 283 Kasser, 207 075 frcs., færdiggjorte Klæder
437, 658 500, Glasvarer 5 230, 1 571 400, Jern 11 887 Ton, 2 969 600 frcs.,
Læder 3 084 000 frcs., Lys 1 127 Kasser, 49 000, Klipfisk 5 655 Tønder og Kasser,
355 300 frcs., Kramvarer af forskellige Slags 2 264 000 frcs., Planker 654 400
Stkr., 1 308 800 frcs., Plader & Jernblik 3 737 Kasser, 261 596 frcs., Porcelæn
391 Ton, 195 000 frcs., Papir og Pap 648 000 frcs., Petroleum 308 000
Kasser, 1 540 000 frcs., Smør og Margarin 2 239 Kasser og Fade, 1 964 000
frcs., Staal 2 857 Kasser, 228 560 frcs., Symaskiner 695, 139 000, Stenkul
85 993 Ton, 1 719 000 frcs., Silke 645 Kasser, 397 500 frcs., Soda 5 584
Fade, 1 116 000 frcs., Sukker 85 556 Kasser, 2 566 000 frcs., Spiger og Stifter

987 Ton, 789 600 frcs., Træ for Bygninger 29 426 Ton, 5 885 200 frcs., Sæbe 747 Kasser, 373 000 frcs., Vaaben 269, 134 000, vævede Tøier (ikke Silke) 10 830 000 frcs., Zink 130 000 frcs., Øl 3 260 Fade, 97 380 frcs.

Jern. Af Stangjern, Jern i Bundter m. M. indførtes fra England 8 750 Ton, frcs. 1 750 000, Sverige 1 400 og andre Lande 750, tilsammen 2 150 Ton af Værdi frcs. 430 000.

Stangjern indføres i Almindelighed fra England, Sverige og Belgien. Frankrige kan paa Grund af sine høje Priser ikke konkurrere. Stangjern indtager $\frac{3}{4}$ af hele Indførselen.

De nuværende Priser er for Stangjern af bedste Kvalitet £ 8. 7. 6, Jern i Bundter £ 8. 12. 6. Salg sker med 1—3 Maaneders Kredit, men den maa ofte forlænges udover den bestemte Tid. Jernbjælker indføres nu i stor Skala og fortrænger Træ ved Bygninger.

Træimporten til Smyrna var i 1895 omtrent som i 1894. Importen af Bord fra Galatz i de sædvanlige Dimensioner 3—4" $\times$ 10, 11, 12 & 13" i Længder paa 12—15 Fod opgik til ca. 18 000 m³, hvorfor betaltes 27 frcs. pr. m³ i Smyrna. Fragten fra Galatz hid var 8—9 frcs.

Via Galatz forsyner Baron von Popper i Wien Smyrna med ca. 6 000 m³ Træ, der anvendes til Bygninger og Kasser, til følgende Priser efter Dimensionerne:

Tykkelse:	45 $\frac{0}{0}$	25 m/m à frcs.	47.50	pr. m ³ cif.
	15 $\frac{0}{0}$	18 " - "	48.50	- " "
	10 $\frac{0}{0}$	13 " - "	50	- " "
	15 $\frac{0}{0}$	9 " - "	54	- " "
Frugtkasser:	15 $\frac{0}{0}$	7 " - "	61	- " "
	10 $\frac{0}{0}$	10 $\frac{0}{0}$	15 $\frac{0}{0}$	15 $\frac{0}{0}$
Bredder:	20 cm.	22 cm.	25 cm.	28 cm.
	15 $\frac{0}{0}$	15 $\frac{0}{0}$	10 $\frac{0}{0}$	10 $\frac{0}{0}$
	30 cm.	33 cm.	36 cm.	39 cm.
Længder:	80 à 90 $\frac{0}{0}$	— 4 meter		
	10 à 20 $\frac{0}{0}$	— 3 —		

Fra Triest ankom ca. 3 000 m³ firkantet Virke i Dimensioner fra 3" $\times$ 4" op til 8" $\times$ 8", hvilket opnaar en Pris af frcs. 38 pr. m³. Dette firkantede Virke er ujevnt ophugget, og kan hverken i Kvalitet eller Tilvirkning sammenlignes med, hvad der exporteres fra Norge og Sverige, og turde derfor det nordiske Virke kunne betinge nogle Francs høiere Pris.

Træimporten fra Distrikterne omkring det sorte Hav gaar op til 2 000—2 800 m³, der leveres til samme Pris og Dimensioner som fra Triest.

Fra Norge ankom en Ladning paa 900 m³, bestaaende af Furu og Battens samt endel 7 Toms firkantet Virke og høvlede Bord, der fandt Afsætning til Middelpriis frcs. 50 pr. m³ cif. Smyrna. En Ladning paa ca. 300 Std., der var paa Veien fra Sverige, forliste under Reisen hid.

Af ovenstaaende Priser turde fremgaa, at der her ei kommer til at blive større Afsætning af „bois du nord“; høvlede Bord begynder dog at faa Indpas, ligesaa skulde endel kunne gjøres i firkantet Virke.

I de senere Aar har man ogsaa begyndt i større Udstrækning at exploitere de Staten tilhørende Skove, der strækker sig langs de Jernbanelinier, som leder fra Smyrna til det Indre af Landet. Skatten paa det derfra kommende Virke er nedsat fra 12 til 8 $\frac{0}{100}$. En Ladning Pitch Pine paa 850 m³ gjorde forrige Aar sin første Indtrædelse paa Markedet og opnaaede en Pris af 40 frcs pr. m³.

Fyrstikker af det bekendte Jønkøpings Mærke kan neppe konkurrere med de eftergjorte belgiske, der udbydes til 13—15 frcs. billigere pr. Kasse à 50 Gros.

Udførselen fra Smyrna 1895 kan anslaaes til en Værdi af 100 Mill. frcs. mod 83 Mill. i 1894, hvoraf kommer paa England 51 $\frac{1}{2}$ Mill., Østerrige 10 $\frac{1}{2}$ Mill., de forenede Stater 10 Mill., Frankrige 7 $\frac{1}{3}$ Mill. frcs. Blandt de fornemste Artikler maa nævnes:

Antimonium 13 228 Sække, 1 190 000 frcs., Bomuld 21 368 Baller, 3 525 000 frcs., Figen 10 200 000 frcs., Galæbler 987 914 Qvintaler, 15 800 000 frcs., Byg 124 530 Ton, 15 000 000, Lakritsrod 2 700 000 frcs., Matter 6 550 000 frcs., Opium 4 500 000 frcs., Olivenolie 9 348 Fade, 1 869 000 frcs., Rosiner 19 000 000 frcs., Smergelsten 8 396 Ton, 839 600 frcs., Svampe 3 835 000 frcs., Tobak 1 600 000 frcs.

De forenede Rigers Handel med Smyrna og dets Distrikt var ubetydelig i 1895 og bestod især af noget Træ og Jern som Exportartikler, og som Import herfra endel Figen, Olivenolie, Tobak, Smergelsten og Opium. Den ringe Omsætning grunder sig især paa manglende direkte Dampskibsforbindelser.

Den i sin Tid i Norge fremlagte Plan at lade en Middelhavslinie omfatte ogsaa disse Farvande, burde ikke opgives; den subventionerede norsk-spanske Dampskibslinie, der nu gaar til Messina, turde antagelig ikke opfylde sit Maal, medmindre den udstrekkes videre, og skal der fremdeles arbeides i denne Retning.

I nærmeste Forbindelse med Oprettelse af en direkte Dampskibsforbindelse staar den norske Klipfisks Indførelse paa de græske og tyrkiske Fiskemarkeder; for denne Vare betaales i Fragt fra Liverpool herud 25 sh., og er Varen kun ca. 14 Dage paa Veien, medens det fra Norge tager 2 Maaneder med en Fragt af 55—60 sh. Under saadanne Forhold er al Konkurrence umulig.

Af Hensyn til Klipfisken maa en Middelhavs-Levantiner Linie gjøres saa direkte og hastig som muligt, og kunde der i saa Fald blive Spørgsmaal om at oprette Omlastningsdepoter i Gibraltar og Messina, hvorfra Fiskepartierne kunde sendes videre til de spanske og italienske Havne med Lokalbaade eller med mindre for Øiemedet befragtede Dampskibe.

Nævnte Dampskibe burde neppe være under 12 à 1500 Reg.-Ton. De burde udgaa fra det norske Østland og søge at faa Stykgods for Middelhavshavnene ved at anløbe f. Ex. Antwerpen, Lissabon, Algier, Messina, Piræus, Saloniki, Konstantinopel og Smyrna.

I Slutningen af forrige Aar udbrød en af de sværeste økonomiske Kriser, som nogensinde har hjemstøgt det tyrkiske Rige, og har den i væsentlig Grad

rystet Landets økonomiske Stilling. Den ottomanske Bank, der har sit Hovedkontor i Konstantinopel, maatte i nogle Dage indstille sine Betalinger i Guld og reddedes saaledes kun med stor Vanskelighed ved Udlandets Mellemkomst. Den herværende Filial rammedes ogsaa af samme Skjæbne. Denne Krise og de politiske Forviklinger har havt en lammende Indflydelse paa Affærsvirksomheden, der sandsynlig for en længere Tid vil befinde sig i samme trykkede Stilling.

Skjønt den økonomiske Stilling i Tyrkiet er saadan, at den største Forsigtighed bør iagttages ved Opgjør af Forretninger, hindrer dette dog ikke, at gode saadanne kan sluttes. Der er her paa Stedet mange baade solide og redelige Huse. Dette gjælder især de Firmaer, som sysselsætter sig med Import af Træ og Jern, hvilke Artikler for os har stor Interesse.

Da Affærer i Almindelighed sluttes gennem Agenter, bør man se sig nøie for ved Valget af dem. Paalidelige Oplysninger om saavel Firmaer som Agenter kan altid erholdes gennem Konsulatet.

Mytilene. Importen 1895 var 11 800 000 frcs. og Exporten 10 976 000. De fornemste Importartikler var: Salt, Hvede, Petroleum, Smør, Sukker, Tobak, Ris, diverse Slags Mel, Soda, Alkohol, Cognac, Bygningstræ, Stenkul, Klipfisk og Manufakturvarer.

Exporten bestod af Olivenolie, Galæbler, Huder, Figen, Vin, Sesam, Olie etc.

Høsten var middels. Olivenolien var af daarlig Kvalitet og Priserne meget lave.

Santos. Importen udgjorde frcs. 3 709 000 og Exporten frcs. 5 300 000. Omtrent samme Artikler som Mytilene. Af den bekjendte Desertvin exporteres en Del til de forenede Riger.

Mersina. Der ankom 9 norske og svenske Skibe, dr. 5 704 Ton. Blandt Exportartikler kan nævnes Bomuld for 3½ Mill. frcs., diverse Kornsorter for 3½ Mill., olieholdige Frø for 2 Mill., Uld for 1 Mill., Gummi for 800 000 frcs. Hele Exporten var i 1895 13 874 000 frcs. og Importen 9 280 000 frcs.

Alexandrette. Forrige Aar tydede paa at blive gunstigt. De senere indtraadte politiske Forviklinger forandrede dette og ruinerede en stor Del af Kjøbmændene i det Indre. I Betragtning af de Ulykker, der har rammet den kristne Del af Befolkningen, turde deres økonomiske Stilling være bragt udaf Ligevægt for en længere Tid.

Exporten af Korn var 7 205 Ton til Værdi £ 35 778. Uldmarkedet var ogsaa ganske livligt og kan anslaaes til en Værdi af £ 76 000. Derhos udførtes større Partier Olivenolie, Lakritsrod, Bomuld, Galæbler, Rosiner og Gummi.

Helbredstilstanden i det asiatiske Tyrki var i 1895 i det Hele god med Undtagelse af nogle Egne, der hjemsøgt af en mild Koleraepidemi.

Herman Zethelius.

Columbia.

Rapporter fra Kapt. Johannesen, Chef for Kanonbaaden „Ellida“, under dennes Togt til Sydamerika, dateret 26de og 27de Februar 1895.

„Ifølge den Kgl. Kommandos Ordre i Telegram til mig til San Domingo den 19de ds. skal jeg foretage Oplodning af Sabanilla bay bar. Jeg skal i den Anledning tillade mig at oplyse, at der i Sabanilla bay eller ved Indgangen til samme ikke findes nogen Bar. Hele Bugten indenfor Port Colombia er opfyldt af Sand og ikke navigabel uden for Fartøier med 6 Fods Dybgaaende. Her paa Rheden er Dybden fra 3 Favne ved Culebra Bank, jevnt tiltagende udover.

Sabanilla eksisterer ikke som By, den er forladt; eftersom Bugten er bleven opfyldt af Sand, har man flyttet sydover, først til Salgar og senest til Port Colombia, hvor der findes en ca. 4 000 Fod lang Pier. Byen bestaar af nogle faa Hytter.

Jernbanen fra Barranquilla gaar helt ud til Nokken af Pieren, ved hvilken der losses og lastes.

Skulde der ved Sabanilla bay bar være ment Barren i Magdalenaflodens vestre Munding, Boca Ceniza, maa jeg tillade mig at oplyse, at der til Magdalenaflodens Munding herfra er ca. 14 Kvartmil, at der i eller udenfor Flodmundingen ikke findes nogen Ankerplads, og at Barren, der stadig skifter Form og Dybde, paa denne Aarstid er utilkommelig paa Grund af den stærke Søgang.“

„Oplysninger om Forholdene i Magdalenaflodens Munding og i Sabanilla Bay fik jeg af en Lods, der tidligere har været i Regjeringens Tjeneste og nu er ansat ved Barranquilla railway & pier Co.

Han forklarede for mig, at det er mere end 30 Aar siden, Fartøier kunde gaa op til Byen Sabanilla, der nu ikke længer eksisterer. Bugten har beholdt sit Navn, og ved Sabanilla forstaaes Puerto Colombia, der ved sin Pier danner Losse- og Lasteplass for Barranquilla, med hvilken By den staar i Jernbane-forbindelse. Sabanilla Bay er grundet op indenfor Puerto Colombia af Sand, der er bleven ført did ved en i Bugtens inderste Del tidligere udmundende Arm af Magdalenafloden; denne Arm er nu tilstoppet. Culebra Bank, der stikker frem i Sabanilla Bay, forandrer derfor ikke længere sin Form; dens sydvestligste Spidse er efter Kartet mærket med en Bøie, der fortiden ligger sunket, men rimeligvis vil blive udlagt igjen af Pierkompagniet. Verde Island, der danner Nordsiden af Bugten, taber stadig i Bredde, derved at Søen skjærer Landet ud; udenfor dens vestligste Pynt Belillo, hvorpaa Fyret ligger, grunder det derimod stadig op.

Med Hensyn til Barren i Boca Ceniza, Magdalenaflodens vestligste Munding, oplyste Lodsens, at Barren stadig skifter i Form og Dybde; Barrens Bevægelser afhænger af Strømstyrken i Floden, der er forskjellig efter Aars-tiderne, og af Vind-, Sø- og Strømstyrke udenfor Mundingen.

Efter Lodsens Opgivende vil man aldrig finde mere end 15 Fods største Dybde paa Barren; det er efter hans Mening ikke tilraadeligt at tage op Fartøier, der stikker mere end 10 à 11 Fod og kun efter strax forud foretaget Oplodning og under gunstige Sø- og Strømforholde. Seilskibe bør under næsten alle Omstændigheder fraraades at forsøge paa at gaa over Barren. Paa denne Aarstid bryder Søen over hele Barren.

Selv Dampskibe bør undgaa at slutte Fragt til Baranquilla og bør ikke lade sig narre af Avertissementer, muligens endog fra Regjeringen, om at Fartøier med 22 Fods Dybgaaende kunne passere Barren. Certepartiet bør udtrykkelig kun nævne Losning i Puerto Colombia.“

Lima.

Aarsberetning dateret 20 April 1896.

I 1895 ankom ingen norske og svenske Skibe.

Efter Revolutionspartiets Seier blev en ny Regjering indsat og Dr. Nicolas de Piérولا udnævnt til Præsident fra 10 September for 4 Aar. Han synes at være stor Tilbøielighed for Reformer for at forbedre Ordenen og Statstjenesten, i hvilket Øiemed flere Love er forelagt Kongressen.

En ny Toldtarif traadte i Kraft fra 9 Januar 1895, baseret paa Værditold. Satserne var gjennemgaaende ca. 15 pCt. højere end den sidste Tarif, men da store Feil blev begaaet i Værdsættelsen har en ny Komite udarbejdet en ny Tarif fra 16 August.

Loven af 23 December forøger Tolden paa Fyrstikker til 50 Cts. for Træ- og 100 Cts. for Voxstikker pr. Kg. Brutto. Af svenske Fyrstikker benyttes meget her i Landet. Oplagsafgiften paa Toldboden er under 11 Januar 1895 fastsat til 3 pCt. pr. Maaned af Tarifens Nettoværdi.

Der er givet nye Love om Patenter, der forenkler Formerne for Opnaaelsen deraf og nedsætter Afgifterne derfor. Den nye Patentlov fastsætter følgende: Art. 1. Henvendelser om at erholde Patent sker direkte til Regjeringen. Art. 2. Ansøgningen maa bilægges med 1) En Beskrivelse in duplo af Opfindelsen eller den ansøgte Gjenstand, 2) Nødvendige Planer, Mønstre eller Tegninger in duplo, 3) Opgave over de betræffende Dokumenter, 4) Tydelig og nøjagtig Klassifikation af Hovedgjenstandene og deres forskellige Dele, samt Opgave over Anvendelsen, 5) Tidsrummet, hvorfor Patentet søges inden det af Loven fastsatte Maximum af 10 Aar. Art. 3. Staten garanterer ikke Opfindelsens Nyhed, Prioritet eller Nytte. Art. 4. Ansøgningen oversendes Direktøren for Industri, der strax og samme Dag giver Ansøgeren Attest derom samt lader kundgjøre i 30 Dage paa hans Bekostning et Avertissement, hvorved Publikum meddeles Indholdet af Patentet og Ansøgerens Navn. Herpaa overgives Sagen til Erklæring af to Sagkyndige. Hvis denne er afvisende vil paa Ansøgerens Begjæring en ny Erklæring blive afgivet af de samme Sagkyndige samt en 3die hertil opnævnt Person. Industridepartementet afgiver nu sin Beretning og Handelsministeren afgjør Sagen efterat have hørt Regjeringsadvokaten. Art. 5. Med den Resolution, hvorved Privilegiet tilstaaes, gives tillige Ordre om Udfærdigelse af Patentet, for hvilket Ansøgeren har at betale en Gang for alle 50 Soles til Staten. Art. 6. Patentretten begynder fra Patentets Datum og Koncessionen forbliver i Kraft over hele Republikens Territorium.

Efter Lov af 31te December 1895 er Afgiften for Registrering af Varemærker fastsat til: 20 Soles for Registrering af Mærket eller det fremmede Navn, 10 S. for Registrering af en Overførsel og Overleverelse af Certifikat, 5 S. for Attest om den oprindelige Registrering, 5 S. for hver Gjenpart deraf, samt derhos Afgifter for det stemplede Papir, hvorpaa disse Dokumenter skal skrives.

Kun halv Taxt beregnes for indfødte Fabrikanter eller Selskaber.

Efter Lov af 21 December maa Assuranceselskaber ikke arbeide i Peru, før deres Love er registreret i det i Handelslovbogens Art. 18 befalede Register. Ved Registreringen maa opgives alle de Omstændigheder, der omhandles i Lovens Art. 234. Et fremmed Selskab maa ogsaa registrere Fuldmagten for den Agent eller Repræsentant, der skal repræsentere det i Peru, og denne Fuldmagt maa give ham ubegrændset Ret til at ordne alle forefaldende Tilfælde i eller udenfor Retten. Ved Registreringen skal Selskaberne opgive det konstante Beløb, der er anbragt i deres Forretning i Peru. Minimum af Kapital til Oprettelse af et Assuranceselskab eller Agentur og som maa angives efter Loven, er 100 000 Soles. Selskaberne maa anbringe 30 Procent af den angivne Kapital i Eiendele beliggende i Peru og indført i Registrene over faste Eiendomme eller i Stats- eller Kommunespapirer eller private Obligationer eller i Aktier eller i Guld eller Statens Mynt. Depositum af Aktier, Obligationer eller Kontanter maa ske i en Bank i Lima. Selskaberne disponerer frit over Udbyttet af sine faste Eiendomme, Aktier og Obligationer. Assuranceselskabernes Policer maa udfærdiges paa Spansk og udtrykkelig angive, at Selskaberne underkaster sig Landets Domstol i alle Sager, der maa opstaa mellem dem og de Forsikrede uden Hensyn til andre afvigende Bestemmelser. Regjeringen ansætter en højere Embedsmand i Handelsministeriet til at kontrollere at Selskaberne og Agenturerne efterfølger Loven samt til at paase, at deres Regnskaber bekendtgjøres mindst hver 6te Maaned.

Ved Dekret af 9de Januar blev det bestemt, at et privat Selskab skulde dannes under Navn af Aktieselskab til Inddrivelse af Statsskat, der skulde gives i Opdrag at indkræve Skat paa Spiritus, Tobak, Opium, Stempel etc. Kapitalen er 10 000 Aktier à 100 S., der hurtig blev tegnede, da man ventede, at de vilde give stort Udbytte.

Skatterne udgjorde i 1895: Spirituosa S. 608 400, Tobak S. 453 000, Opium S. 343 000, Stempel S. 115 600. I 1896 vil Beløbet blive meget større.

Af Gruber var registreret i 1894 4 183, i 1895 3 582. Ved en Lov af 23 December 1895 er Adgangen til at eie Gruber bleven lettet.

Af Bomuld udførtes 1892 9 837 220 Kg. Produktionen i de senere Aar synes ikke at være aftaget. Af Kaffe udførtes i 1895 890 768 Kg., i 1890 140 000. Baade paa Kysten og i Bjergene er Jordbund og Klima meget gunstige for denne Plante. Peru vil om kort Tid blive en stor Exportør af Kaffe. De andre større Exportartikler er Sukker, Faare-, Vicuna og Alpacauld, Bark, Malme og India rubber etc.

Amazonfloden. Trafiken paa denne store Flod er af stor Vigtighed og skaffer dem, som er sysselsat deri tilsvarende pekuniære Fordele. Den største Exportartikel er India Rubber, der samles ved Bifloderne paa Perus Territorium, og Handelen sker ved Bytte med europæiske Fabrikater, en Forretning, der

giver uberegneligt Udbytte; men for at denne Handel skal trives, udkræves ordentlig Skibsfart paa Floderne. Under Indtrykket af, at Oprettelse af en saadan Fart i Forbindelse med Handelstrafik vilde passe for et Selskab i de forenede Riger, har jeg i min Egenskab af Generalagent for det Norske Veritas i Peru henledet dette Selskabs Direktion herpaa og henstillet til den at forelægge Sagen for de norske Skipsrederes Repræsentanter; jeg har i denne Hensigt oversendt en Rapport og nyttig Redegjørelse i Sagen. Det bedste og nøiagtigste Kart over Peru er endnu under Trykning i Paris efter Tegning af den lærde Naturalist, den afdøde A. Raismundi og for offentlig Regning. Dog er endnu ikke Amazonflodens Bifloder paa Perus Territorium tilstrækkelig udforsket, men da jeg maatte erholde et Kart over dem efter de bedste Kilder, lod efter min Anmodning Perus geografiske Selskab udføre et saadant for at bidrage til mit Øiemed. Jeg tillader mig at oversende et Aftryk af dette Kart over Floderne, hvorpaa Grændserne for Skibsfarten med passende Dampskibe er afmærket.

Det nye Budget for 1896 anslaaer følgende Indtægter: Told S. 5 220 933, Skatter 1 611 425, Stempel 422 786, Saltskat 500 000. Havneafgifter 47 183, diverse 374 770, Post og Telegraf 229 322, ialt 8 405 921. Udgift S. 9 293 432.

Kursen paa London fluktuerede mellem 23 $\frac{1}{4}$ d og 24 d pr. 1 Sol.

Et amerikansk Selskab har faaet Koncession paa for egen Regning at bygge en Jernbane fra en Havn paa Kysten over Andesbjergene til Gualgayoc omtrent 120 Miles Afstand, til Drift af de betydelige Leier af Dampskibskul dersteds, der kan uddrives der med ringe Udgifter.

Ligesaa har Regjeringen offentliggjort Betingelserne for en privat Jernbane mellem Lima og Havnen Pisco i ca. 250 Km. Afstand med en anslaaet Udgift af 3 Mill. S. Linien vil blive lønnende, da den gaar over frugtbare Dale med betydelige Pladse og Plantager, samt forener sig med Pisco-Ica Jernbanen, der vedligeholder Trafiken med det Indre paa den Kant.

Regjeringen er bemyndiget til at licitere Overtagelsen af denne Jernbane med fri Indførsel af Sleepers, Materiel etc. samt Koncession paa Banen for 25 Aar, hvorefter den skal tilfalde Staten. Banen kan blive forlænget til Callao samt de fornemste Dale, hvorover den gaar. Grund, rullende Stok og andet tilhørende Banen skal være skattefri samt Kontrakten om Overtagelsen stempel-fri. Fri Grund for Banen gives af Staten. Banens Arbeidere og Funktionærer skal være fri for Militærtjeneste i Fred. Af Driftsudbyttet skal ingen Afgift betales til Staten.

Loven om denne Jernbane blev givet i 1886. Da endnu intet Anbud derpaa er fremkommet, blev det ved en Lov af 1895 bestemt, at en Told af 50 Cts. pr. 46 Kg. skal paalægges Varer, der ind- eller udsendes i nogen Havn mellem Callao og Pisco, hvilken Told ikke skal betales af Varer, der udføres til Havne Nord fra Callao eller Syd for Pisco eller nogen fremmed Havn eller indførte Varer fra Udlandet. Tolden vil blive opkrævet i 10 Aar fra den Dag, da den nye Jernbane aabnes.

Callaobugten. Denne Havn er meget sikker med let Adgang. Nogle Personer har brugt falskelig at afkræve fremmede Skibsførere Lodspenge. Regjeringen er kommet efter dette og har i en Resolution erklæret, at saadan Lodsning ikke er nødvendig.

Karantænelov af 13 April udtaler, at man uagtet Sanitetsraadet ikke anser Karantæne for hensigtsmæssig, dog er nødt til at beholde den, da der endnu ikke findes et passende Lazareth paa San Lorenzo Øen, og da Postdampskibene ikke er forsynet med de af Raadet foreskrevne Røgningsindretninger. En Komite er nedsat for at forberede disse to Foranstaltninger.

Gmo Lembecke.

Tanger (Marokko).

Aarsberetning dateret 10de April 1886.

Fra fremmede Steder ankom i Ballast til Vicekonsulsstationerne 6 norske Skibe, dr. 1 536 Ton, hvoraf Dampskibe 3, dr. 1 119 Ton. Samtlige afgik med Ladning til fremmede Steder. Bruttofragter Kr. 26 586. Erlagte Konsulatafgifter ved Vicekonsulsstationerne Kr. 50.18, hvoraf tilfaldt Konsulen Kr. 25.09.

Af svenske Skibe ankom 2, dr. 1 072 Ton.

Af de norske Skibe ankom til Casablanca 1, Mazagan 4 og Saffi 1. Alle afgik til Storbritannien med Mais, Bønner etc.

Et svensk Skib ankom med Trælast fra Sundswall. Ingen direkte Import fandt Sted fra Norge.

Den direkte Import fra Sverige udgjorde to Ladninger Trælast, 250 Tons Jern og 6 Tons Hesteskøsm.

Den indirekte Import fra Norge bestod som før af Klipfisk og Hesteskøsm, og fra Sverige af Jern, Hesteskøsm og Fyrstikker.

Handelen led meget paa Grund af Uroligheder i flere af Landets Egne, men en Bedring er at haabe.

Tanger, Tetuan og nogle andre Byer i det Nordlige blev i 1895 angrebet af Kolera. Iøvrigt har Helbredstilstanden været god.

Nassau (Bahamøerne).

Aarsberetning dateret 19de Juni 1896.

I 1895 ankom hertil Havnen ingen norske eller svenske Skibe.

Der var ingen direkte Handel med de forenede Riger i 1895. Koloniens Handel er udelukkende begrændset til Storbritannien og de forenede Stater, fra hvilke Lande den faar alle Varer, og hvortil al Export foregaar, med Undtagelse af en liden Del Svampe, der gaar til Frankrige og Tykskland. Indsamlingen af Skildpaddeskæl ogsaa for disse Lande er tiltaget, og Efterspørgselen er aabenbart voxende ligesom Værdierne.

Den i en tidligere Rapport omhandlede Sisalindustri har ikke udviklet sig saa gunstigt som ventet, uden Tvivl især paa Grund af Prisfald for Produktet i Udlandet. En Forøgelse af Prisen vilde uden Tvivl stimulere Indsamlingen af de nu til Rensning færdige Blade samt Udskibningen.

Dyrkningen af Appelsiner tiltrækker sig paa ny Opmærksomheden paa Grund af den forøgede Efterspørgsel, forårsaget ved Ødelæggelsen af Appelsinplantningerne i Florida ved Frost. I de næste 4—5 Aar vil Exporteu tiltage, indtil Florida atter bliver istand til at konkurrere.

For Svampe tiltager Efterspørgselen og Prisen, da Indsamlingen paa Cuba standses ved Oprøret dersteds. Den stadige Bearbejdelse af Svampeleierne bevirker efter min Mening ikke alene en Formindskelse af Kvantiteten, men virker ogsaa paa de indsamlede Svampes Kvalitet, idet den største Del deraf er af mindre god Sort.

Regjeringen søger nu at gjøre disse Øer søgt som Vinteropholdssted for Reisende fra de forenede Stater. I afdigte Sæson har der med offentlig Understøttelse været vedligeholdt treugentlig Forbindelse med et nært Punkt i Florida, hvorefter er resulteret et større Antal Tilreisende end paa mange Aar. Vedbliver Forbindelsen med Florida, og tilstrækkelige Hoteller skaffes, er det sandsynligt, at Antallet vil stige hvert Aar.

Hele Koloniens Export i 1895 var £ 124 011, hvorefter Svampe £ 67 565, Skildpaddeskal £ 7 093, Træ £ 3 026, Sisalfibre £ 3 987, Bark (Canella Alba og Cascarilla) £ 1 066, diverse (især Frugt) £ 41 674.

Hele Importen var £ 172 581, væsentlig Fødemidler, Kornvarer, saltet Kjød, Vin, Brændevin og Manufakturvarer.

Lewis Taylor.

Indhold: **Buenos Aires** S. 483. — **Columbia** S. 525. — **Havre** S. 499 — **Lima** S. 526. — **Nassau (Bahamøerne)** S. 529. — **Quebec** S. 508. — **Smyrna** S. 519. — **Tanger (Marokko)** S. 529.

Beretninger om Handel og Skibsfart.

Uddrag af Aarsberetninger fra de forenede Rigers Konsuler
for 1895 m. M.,

No. 12.

udgivet ved Departementet for det Indre.

1896.

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

Neapel.

Norske Skibe.		Med Ladning.		I Ballast.		Tilsammen.				Brutto- fragter Lire.
		Ant.	Ton.	Ant.	Ton.	Ant.	Ton.	Deraf Dampskibe.		
								Ant.	Ton.	
I. Ankomne:										
Fra Norge til Hovedsta- tionen	27	10 571	-	-	27	10 571	-	-	76 310	
” Norge til Vicekon- sulsstationerne . . .	18	5 890	-	-	18	5 890	-	-	41 210	
” Sverige til Hoved- stationen	1	1 111	-	-	1	1 111	-	-	10 830	
” andre Lande til Ho- vedstationen	10	11 846	1	596	11	12 442	-	-	139 100	
” andre LandetilVice- konsulsstationerne .	1	1 359	1	307	2	1 666	-	-	3 800	
Ialt	57	30 777	2	903	59	31 680	58	31 562	271 250	
II. Afgaaede:										
Til Norge fra Hovedsta- tionen	9	5 055	-	-	9	5 055	-	-	9 170	
” andre Lande fra Ho- vedstationen	1	311	28	17 581	29	17 892	-	-	500	
” andre Lande fra Vice- konsulsstationerne .	1	307	19	7 249	20	7 556	-	-	16 200	
Ialt	11	5 673	47	24 830	58	20 503	57	30 385	25 870	

For Ordre anløb 1 Skib dr. 318 Ton.

Ingen svenske Skibe ankom.

Erlagte Konsulatsafgifter af norske Skibe ved Hovedstationen Lire 1 756.25, ved Vicekonsulsstationerne Lire 346.95, hvoraf tilfaldt Konsulen Lire 173.45. Ialt tilfaldt Konsulen Lire 1 929.70. Expeditionsafgifter af norske Expeditioner Lire 312, af svenske Lire 65.75.

Aarsberetning dateret 30 April 1896.

Til Distriktet ankom i 1895 59 norske Fartøier dr. 31 680 Tons (hvoraf Dampskibe 58 dr. 31 562 Tons), fordelt paa følgende Stationer: Neapel 39 dr. 24 124 T., Bari 18 dr. 5 890 T., Gallipoli 1 dr. 307 T., Salerno 1 dr. 1 359 T.

Derhos ankom til Havne, hvor Vicekonsul ikke er ansat: Catanzaro 1 dr. 288 T., Cotrone 2 dr. 649 T., Ortona 6 dr. 2 086 T., Rossano 3 dr. 982 T., Taranto 1 dr. 340 T., Torre Annunziata 7 dr. 7 071 T., hvoraf 1 svensk dr. 896 T. (De tidligere Vicekonsulater i Barletta, Brindisi og Taranto er inddraget.)

Den norske Skibsfart paa selve Hovedstationen har, sammenlignet med de foregaaende Aar stillet sig saaledes: 1891 28 dr. 18 842 T., 1892 44 dr. 23 018 T., 1893 37 dr. 14 864 T., 1894 35 dr. 19 078 T., 1895 39 dr. 24 124 T.

Af de til Stationerne ankomne Fartøier bragte 45 Fiskevarer fra Norge, 1 Klipfisk fra Newfoundland, 1 Trælaster fra Sverige, 3 Trælaster og Kornvarer fra Sortehavet, 7 Stenkul fra England. 2 Fartøier ankom i Ballast. 9 indtog hersteds Stykgods til Norge, 1 Fisk til Catanzaro og 1 Olieladning til Storbritannien. 47 Fartøier afgik i Ballast eller med Restladning. 1 laa over til 1896.

Gjennemsnitsdrægtigheden af de til Distriktet ankomne norske Fartøier var 537 R. T.

Intet Fartøi erhvervedes for norsk eller svensk Regning. Intet Rømningsstilsælde anmeldtes.

Den subvenerede norsk-spanske Linies Baade gjorde 9 Reiser til Neapel, hvor de indtog Stykgods — hovedsagelig Hamp — til Spanien og de forenede Riger.

De herværende Fiskeimportører klager over at deres Varer, som sendes med denne Linie er forlænge underveis, hvad der væsentlig maa tilskrives den Omstændighed, at mange spanske Havne anløbes, hvorfor man har tilraadet at sløife Nordspanien for de Baades Vedkommende, som skal til Italien. Man anser derhos, at Neapel i Fiskesæsonen (September—December) bør anløbes hver 14de Dag istedetfor 1 Gang om Maaneden.

Fragterne stillede sig som følger: Bergen eller Christiansund N—Neapel 3 Lire pr. 100 Kg. Klipfisk og 6 L. pr. 100 Kg. Stokfisk. (Fiskefragterne fra Norge var som oftest stipuleret i rund Sum). Newfoundland—Neapel 2 sh. 3 d pr. Kvintal Klipfisk, Gøteborg—Neapel 56 frs. pr. Standard Trælaster, Odessa—Neapel 9 frs. pr. Kubikmeter do. og 8 à 10½ frs. pr. Ton Kornvarer, Eupatoria—Salerno 9½ frs. pr. do. do., Cardiff eller Newport—Neapel 4 sh. 10 d à 7 sh. pr. Ton Stenkul. Neapel—Christiania, Bergen, Stavanger eller Laurvig 35 sh. pr. Ton Hamp, Fredriksværn 45 sh. 6 d pr. do. do., Christiania 35 sh. pr. do. Nødder og 30 sh. pr. do. Vin, Bergen 35 sh. pr. do. Vin eller Lakrits og 60 sh. pr. do. Macaroni, Christiansund N 40 sh. pr. do. Vin, Valencia 20 à 25 Lire pr. do. Hamp, Malaga 27½ L. pr. do. do.

Det i Konsulatets forrige Aarsberetning omtalte Dampskibsselskab „Adria“ underholder fremdeles regelmæssig Forbindelse mellem Adriater- og Middelhavets Havne. Som Følge deraf var der ingen Efterspørgsel i nærværende Distrikt efter Baade for „Time-charters“.

Konsulatet har tidligere meddelt Opgave over de Dampskibslinier, som anløber Neapel samt over de Afgifter, der erlægges i Distriktets Havne.

Neapel besøgte i 1895 af følgende Antal Fartøier:

			Seilskibe.		Dampskibe.	
			dr.	Tons,	dr.	Tons
Italienske	3 657	dr. 165 401	Tons,	1 378	dr. 1 092 038	Tons
Norske	1 -	118	—	38 -	24 006	—
Engelske	8 -	806	—	312 -	508 117 *)	—
Østerrigske	3 -	765	—	184 -	139 041	—
Tyske	— -	—	—	160 -	429 702	—
Franske	8 -	269	—	105 -	96 465	—
Hollandske	1 -	116	—	31 -	21 144	—
Græske	15 -	3 787	—	27 -	30 055	—
Danske	4 -	572	—	14 -	10 751	—

Ialt 3 697 dr. 171 834 Tons, 2 249 dr. 2 351 319 Tons.

Planen for Oprettelse af en Tørdok i Neapel er nu endelig approberet, hvorved et længe følt Savn forhaabentlig vil blive afhjulpet.

Konsulatets Adresse er Parco Regina Margherita No. 1. Almindelig Expeditionstid fra Kl. 10—2.

Sundhedstilstanden var i det hele taget god.

Til Trods for gjentagne Advarsler ankommer der fremdeles svenske og norske Haandværkere for her at søge Syssylsættelse.

Distriktets økonomiske Tilstand lod meget tilbage at ønske.

Paa Foranledning maa man atter henstille til vore Exportører at iagttage den største Forsigtighed med Hensyn til Kreditgiven.

H a n d e l.

Importen fra de forenede Riger bestod af Trælast, Jern, Hesteskosøm, Fyrstikker, Papir, Træmasse, Fiskevarer og Tran.

Trælast. For Marinens Regning ankom fra Sverige 2 200 Kubikmeter 3×9 Planker (Gran), der fordeltes mellem Arsenalerne i Neapel, Castellamare di Stabia og Taranto. Til andre Øiemed anvendes fremdeles billigere Sorter Pitchpine og Trælast fra Adriaterhavet. Importen deraf opgives at have udgjort: ca. 7 000 Kubm. Pitchpine og 24 500 Kubm. østerrigsk Trælast, hvorhos ankom 10 à 12 000 Kubm. Trælast fra Galatz og Odessa. Priserne var: Pitchpine 56 à 65 Lire, østerrigsk Virke 52 à 55 L., Trælast fra Galatz 54 à 57 L. pr. Kubm.

J e r n. Med Sikkerhed at angive Indførselen er meget vanskeligt, da Toldvæsenet opfører Varens Oprindelse efter det Flag under hvilket den

*) Engelske Fartøier, der henlaa i Havnen mindre end 48 Timer er ikke medregnet.

er ankommen. Ved Sæsonens Begyndelse forefandtes et temmelig betydeligt Forraad af svensk Jern, der var indkjøbt til høje Priser. Ifølge erholdte Oplysninger, som turde være paalidelige, skulde Importen af svensk Jern have beløbet sig til ca. 1000 Tons. Svensk Jern opnaaede 32 à 34 Lire, best best 24 à 26 L., tysk Jern 29 à 30 L. og italiensk do. 18½ L. pr. 100 Kg.

Hesteskosøm. Fabrikerne har ogsaa i 1895 arbeidet under meget uheldige Vilkaar og Konkurrencen med italiensk Søm er trykkende. Importen opgives at have udgjort: ca. 110 000 Kg. svensk Søm, 10 000 Kg. østerriksk do. og 80 000 Kg. italiensk do. Salgspriserne var henholdsvis 1 Lira 10 centisimi, 1 Lira 08 centisimi og 85 centisimi pr. 100 Kg.

Fyrstikker. Fra Sverige ankom 20 Kasser eller 70 000 Æsker Sikkerhedsstikker, som betingede 2 Lire 40 cent. pr. 50 Æsker, 4 L. 80 cent pr. 100 do., 47 L. pr. 1000 Æsker. (Hver Æske indeholdt 60 Stikker.) Italienske Voxstikker omsattes til 5 à 10 centisimi pr. Æske, efter Kvaliteten.

Papir. Fra Sverige indførtes 30 470 Kg. Papir, der solgtes i Form af Tapeter.

Træmasse. Fra Norge ankom 70 000 Kg. Træmasse, hvoraf 10 Tons mekanisk og Resten chemisk, for Regning af Papirfabriken i Isola del Liri (ved Caserta).

Klipfisk. Efterspørgselen efter norsk Fisk var i Begyndelsen ganske livlig og Nyfiskene fandt hurtig Afsætning til gode Priser, men efterhvert som disse steg i Norge, aftog Omsætningen og Markedet fik rig Tilførsel af billig Labradorfisk. Den første Ladning norsk Nyfisk ankom hertil 23de Mai. Norsk Klipfisk betingede 63 à 70 Lire, Labrador 55 à 56 L., Gaspé 60 à 61 L. og fransk Fisk (lavé) 57 à 58 L., alt pr. 100 Kg. fortoldet Vare.

Stokfisk. Beholdningen i Norge af de her mest gangbare Sorter — almindelig Hollænder og Hyse — var forholdsvis liden og Priserne høje. Almindelig Hollænder omsattes til 85 à 90 Lire og Hyse til 60 à 65 L. pr. 100 Kg. (fortoldet).

Der opstod ofte Tvistigheder mellem Afladere og Modtagere angaaende Fiskens Kvalitet etc.

Den almindelige Betalingsmaade er fremdeles 90 Dages Accept mod Udlevering af vedkommende Dokumenter. I den senere Tid har imidlertid nogle herværende Importører forsøgt at indføre en ny Betalingsmaade, idet de ikke vilde acceptere for det fulde Fakturabeløb inden de havde forvisset sig om, at Varerne svarede til deres Ønske. Ved at indgaa paa disse Betingelser udsætter Exportørerne sig for Reklamationer og Tab.

Frå 27 norske Fartøier udlossedes i Neapel: 1 304 619 Kg. Klipfisk og 749 250 Kg. Stokfisk samt 8 Tønder Tran. (Klipfisk og Stokfisk opføres af Toldstyrelsen under samme Rubrik.) Ifølge Opgave fra Toldvæsenet skulde Totalimporten af Klip- og Stokfisk have udgjort 4 678 616 Kg., hvoraf ca. ⅔ Klipfisk.

Medicintran, hvoraf der blot ankom nogle mindre Partier, omsattes til 3½ Lire pr. Liter.

Export. Til de forenede Riger udførtes: Hamp, Olie, Vin, Sydfrugter, Macaroni m. m., hvoraf en ikke ringe Del skibedes med den subvenerede norsk-spanske Linie.

Høsten var i det hele taget god, naar undtages Vinhøsten, der gav daarligt Udbytte.

Kursen for Sigtvexler var gennemsnitlig:

Januar	London	26	Lire	77 $\frac{1}{2}$	cent.	Paris	106	Lire	60	cent.
Februar	—	26	—	50	—	—	105	—	80	—
Marts	—	26	—	60	—	—	105	—	50	—
April	—	26	—	55	—	—	105	—	50	—
Mai	—	26	—	50	—	—	105	—	00	—
Juni	—	26	—	40	—	—	104	—	60	—
Juli	—	26	—	30	—	—	104	—	50	—
August	—	26	—	50	—	—	105	—	00	—
September . . .	—	26	—	52	—	—	104	—	90	—
Oktober . . .	—	26	—	60	—	—	105	—	50	—
November . . .	—	27	—	00	—	—	107	—	00	—
December . . .	—	27	—	20	—	—	108	—	00	—

Bari.

(Uddrag af Aarsrapport fra Vicekonsulen.)

„Med stor Tilfredsstillelse kan jeg indberette, at Importen af Fiskevarer i 1895 udviser en temmelig betydelig Forøgelse. Af Klipfisk indførtes 10 957 Kvintaler og af Stokfisk 2 175 Kv. Efterspørgselen har — til Trods for den lidet gunstige økonomiske Tilstand — stadig været livlig. Beholdningen ved Aarsskiftet ansloges til 300 Kv.

Paa Grund af indbyrdes Konkurrence mellem Sælgerne og stor Tilførsel — saavel fra Norge som fra andre Produktionslande — har Artikelen været udsat for Prisfald. Priserne for norsk Klipfisk dreiede sig om 58 à 60 Lire. Stokfisk betingede 60 à 70 L.

De ankomne 18 Fartøier var alle norske.“

Wilh. Klouman.

Riga II. *)

Aarsberetning dateret 13 Mai 1896.

Aaret var det første siden 1890 som ikke har udmærket sig ved nogen Begivenhed af mere gennemgribende handelspolitisk Betydning. Udenrigshandelen foregik under normale Forhold hvorved man kunde erstatte delvist Tabene ved Toldforhøielserne og Udførselsforbudene 1890—92 og Toldkrigen i 1893—94. Den ved Toldforhøielserne foraarsagede Usikkerhed var afløst af en vis Stabilitet. Under de gunstige Omsætningsforhold i 1894 indtraf saavel for Korn som næsten alle andre Varer et saadant Prisfald, at Resultatet uagtet Omsætningens større Omfang ikke blev fordelagtigt. Derimod gav den i Begyndelsen af 1895 indtrædende, om end ringe, Prisstigning paa flere Varer Haab om en videre Udvikling af Handelen i økonomisk ønskelig Retning, der bevirkede større Foretagsomhed.

Det viste sig at de af det russiske Finantsministerium tagne Forholdsregler for at befæste Rubelkursen blev kronet med fuldstændigt Held. Kursen paa Berlin var i Januar høiest R. 45.37½ og lavest R. 45.25, i Februar 45.37½ og 45.27½, i Marts 45.37½ og 45.30, i April 45.40 og 45.35, i Mai 45.27½ og 45.15, i Juni 45.30 og 45.25, i Juli 45.35 og 45.30, i August 45.32½ og 45.15, i September 45.20 og 45.10, i Oktober 45.12½ og 45.02½, i November 45.37½ og 45.17½ samt i December 45.67½ og 45.37½. I hele Aaret var høieste Kurs 45.67½ og den laveste 45.02½. Middelkurs 1895, 45.28½. Den laveste Middelkurs noteredes i 1888 med 52.70¹⁷/₃₁ Rubel. Sidstnævnte Aar var høieste Kurs 61.40 og laveste 45.12½ R.

Hele Værdien af de til Distriktets Havne indførte og derfra udførte Varer var 136 716 000 Rubel, hvoraf Indførsel 42 557 000 og Udførsel 94 159 000 R. Hele det europæiske Ruslands samlede Ind- og Udførsel fra 1 Januar til 1 December var 1 094 680 000 R.

Ruslands Høst var af Vaarsæd 1 482 og af Høstsæd 1 384 Millioner Pud. Arealet af Jord dyrket med Korn er aftaget i 1895 med 1 832 000 Desjatin. Udførselen af Korn var 496 Mill. Pud, hvoraf 222.7 Mill. Pud Hvede og 85.7 Mill. Pud Rug. Af Havre udførtes 62 Mill. Pud og af Byg 102 Mill.

Prisen paa Hvede var høiest i Mai med 75—85 Kopek pr. Pud 125—130 ₴ Vare og gik siden ned til 67—75 K., paa russisk Rug fra 65—69 til 52—54 K. for 120 ₴ Vare og for Byg fra 59—64½ K. til 50—52 K. Havre bevægede sig mellem 60—68 og 50—52 Kopek pr. Pud.

Af Lin udførtes fra Riga 4.7 Mill., fra Libau 936 000 og fra Pernau 867 000 Pud. Udførselen fra Distriktet udgjorde omtrent 56 % af Udførselen for hele Riget, der var ca. 11.7 Mill. Pud.

Af Hamp udførtes fra Riga 479 000 og fra Libau 224 000 Pud. Udførselen for hele Rusland var 3.1 Mill. Pud.

Af Slaglinfrø udførtes fra Riga 2.6, Libau 1.6 og hele Rusland 22.6 Mill. Pud. Af Sædlinfrø udførtes fra Riga 591 000, Libau 9 000 og Pernau 21 000 Pud, og af Hampefrø fra Riga 230 000, Libau 236 000 og hele Rus-

*) Se Hefte 4, pag. 108.

land 1 209 000 Pud. Af Oliekager udførtes fra Riga 2 904 000, Libau 1 500 000 Pud og fra hele Rusland 14 370 000 Pud.

Af Mineralolier udførtes fra Riga 323 000 Pud, fra Libau 307 000 Pud. Hele Ruslands Udførsel heraf var 13.2 Mill. Pud større end Gjennemsnittet for de 5 sidste Aar. Den russiske Naphtaproduktion har iaar for første Gang oversteget de forenede Staters, der angives til 236.8 Mill. Pud, mod Ruslands 377.5 Mill. Priserne steg i Begyndelsen af Aaret, gik efter April tilbage, men er i de to sidste Maaneder atter gaaet betydeligt frem paa Grund af den transkaukasiske Jernbanes Spærring ved Oversvømmelser.

Af Æg udførtes fra Riga 1 137 552 og fra Libau 382 785 Pud samt fra hele Rusland 5 734 000 Pud. Den hele Udførsel viser en Tilvæxt af 48.8 % mod 1894, der dels kan tilskrives forøget Hønseavl, dels Nedsættelse i Jernbanefragter. Riga er, næst efter den ved den østerrigske Grændse liggende Jernbanestation Wolotsjisk, den Plads, hvorfra den største Udførsel af Æg finder Sted; derefter kommer St. Petersburg og Libau. De fornemste Kunder er Storbritanien, Tydskland og Belgien. Næsten al Udførsel til Tydskland tog før Veien over Lübeck, men efterat regelmæssig Dampskibsfart er kommet istand til Hamburg gennem Keiser Wilhelmskanalen, befordres en stor Mængde Æg direkte til sidstnævnte By.

Selv om Landmændene stedse kommer til Erfaring om, at endnu meget staar tilbage at gjøre paa Meierivæsenets Omraade, har dog hidtil ikke nogen større Udførsel af Smør, enten fra Distriktet eller Rigets andre Havne fundet Sted. Hele Udførselen var 323 000 Pud.

Af Sprit udførtes fra Libau ca. 817 000 Vedro. Af Trævarer udførtes fra Riga 41.8 Mill., fra Libau 1 378 000 Kubikfod. Efterspørgselen fra Udlandet var ikke meget stor og Priserne maatte nedsættes, undtagen for Sviller.

Indførsel. Af Stenkul og Kokes indførtes til Riga 13.8 Mill., til Libau 5.8 Mill. og til alle russiske Østersøhavne 97.7 Mill., samt til hele Rusland 135.4 Mill. Pud. Uagtet Produktionen af Stenkul i Rusland er forøget, er dog Indførselen tiltaget paa Grund af den voxende Industri.

Af Stangjern indførtes til Rusland 12.1 Mill. Pud, hvoraf til Riga 990 000 og til Libau 514 000. Uagtet den indenlandske Produktion er tiltaget har dog de af Regjeringen tagne Beskyttelsesforanstaltninger ikke formaaet at udestænge udenlandsk Stangjern. Af Takjern indførtes til hele Riget 7.4 Mill. Pud, hvoraf til Riga 447 000 og til Libau 66 000, samt af Staal 2.8 Mill. Pud, hvoraf til Riga 574 000 og til Libau 39 000. Medens Indførselen af Takjern har vexlet meget, er den indenlandske Produktion siden 1850 mere end sexdoblet og udgjorde i 1895 ca. 84 Mill. Pud. Indførselen af Staal har i de sidste 5 Aar stadig været stigende.

Af Maskiner og Redskaber for Jordbruget indførtes i 1895 til Rusland 925 000 Pud, hvoraf til Riga 112 000 og til Libau 28 000. Denne Indførsel er gaaet tilbage, hvorimod Indførselen af andre Slags Maskiner og Redskaber samt Dele deraf viser stor Tilvæxt og udgjorde i 1895 for hele Riget 4.4 Mill. Pud, især fra Storbritanien, men ogsaa fra Tydskland.

Af Jernbaneskiner indførtes til Rusland 1 137 000 Pud. Af andre Indførselsartikler som Farvetræ, Harpix, Kaffe, Soda, Vin etc. har Indførselen været omtrent som i 1894.

Forslag til Mynt- og Valutareform er af Finantsministeren forelagt til Rigsraadets Behandling. Forslaget skal gaa ud paa, at Kreditsedler alene skal udgives for Rigsbankens Behov, hvorimod Rentekammeret til Indløsning af før i Omsætningen udslopne Sedler til Rigsbanken skal aflevere sit Guldfond af 500 Millioner i Guld = 750 Mill. i Sedler. Samtidig aabner Rigsbanken Indvexling af Sedler mod Guld, hvorved en halv Imperial à 5 Rubel i Guld modsvares 15 R. i Sedler. Som Sikkerhed for Vexlingens Bestand skal Banken have mindst Halvdelen af det udeløbende Seddelbeløb indestaaende i Guld og maa det udeløbende Beløb af Sedler, som ikke dækkes deraf, ikke overstige 500 Mill. Rubel. Toldafgifterne skal til Videre som før erlægges i Guld.

Om dette Forslag har der været delte Meninger. Der har saaledes været anført, at Ruslands Forraad af Guld endnu ikke skulde være tilstrækkeligt for ved den stærke Tendents Guldet har til at gaa til Udløbet, at holde det tilbage i tilstrækkelig Mængde i Landet, samt at Ruslands Gjæld var for stor (den tiltog fra 1885 til 1895 fra 5 381 til 6 792 Millioner eller med 1 411 Mill. Rubel). Naar hertil kommer de aarlig stigende Skatterestancer, ansees Tidspunktet for Forandring af Myntføden ikke heldig.

I 1895 aabnedes i Rusland nye Jernbaner i en Længde af 835 Verst. Jernbanernes samlede Længde er 32 050 Verst, hvoraf 7 387 med dobbelt Spor. Heraf stod under Statens Forvaltning 20 372. Paa den store sibirske Jernbanes vestre Del er 1 323 Verst fra Tjeljabinsk til Krivostjekovo aabnet for Trafik. De finske Jernbaner udgjør 2 244 Verst.

Den i sidste Rapport omtalte Elevator til Optagelse af Korn aabnedes i Juli. Den kan paa en Gang rumme ca. $\frac{1}{2}$ Mill. Pud Korn og aflaste 7 560 Pud i Timen. Den har hidtil ikke været meget benyttet.

I de senere Aar har Fabrikvirksomheden i Rusland gjort store Fremskridt. I Aaret er 95 Aktieselskaber anerkjendt med Kapital ca. 120 Mill. Rubel, hvoraf 23 Bjergværker med 68 Mill., 11 Hvidbetesukkerfabriker, og de øvrige Væverier, Møller, Brænderier, Bryggerier, Transport- og Handelselskaber. I Riga er oprettet en Fabrik for Jernbanevogne og Materiel, en for Staalpenne, et Bomuldsspinderi og Væveri. Som oftest anlægges disse Fabriker af Udlændinge, der af Frygt for, paa Grund af her gjældende Toldlovgivning at tabe sin Afsætning paa Rusland har begyndt at forlægge en Del af sin Fabrikvirksomhed til Landet. Blandt norske eller svenske Undersaatter har inden Distriktet kun en Person i saadan Henseende med Fremgang udviklet en storartet Virksomhed, og har nævnte Person i Libau anlagt dels en af Ruslands større Korkfabriker, dels en Linoleumfabrik, ligesom han er Deleier i Ruslands største Korkfabrik, A. Kriegsmann Korkenfabrik Actiengesellschaft her i Byen. Maaske vilde der være Grund til at undersøge, hvorvidt det ikke for norske Tilvirkere inden visse Brancher vilde lønne sig her at anlægge Filialer. Jeg tror at vide, at Forslag derom er vakt, men neppe har tildraget sig Opmærksomhed. Sagbrugene her omkring Riga ligesom i de indre Dele af Riget synes for Tiden at befinde sig i en særlig primitiv Tilstand. De for saadanne Indretninger nødvendige Maskiner etc. af norsk eller svensk Tilvirkning har her et meget godt Navn, men deres Anskaffelse fordyres i høj Grad ved Tolden. Ligesaa turde en praktisk anlagt Fabrik for Tilvirkning af Landbrugsredskaber og Maskiner kunne blive lønnende, hvorhos Adskilligt paa Maskinindustriens og Telefonvæsenets samt Elektricitetens Omraade turde for Tilvirkere fra noget af de forenede Riger være at udrette.

Toldbehandling. Hidtil har de til Dampkjedler hørende Kraner, Damppiber, Manometre, Monteringsstykker samt af diverse Materialier tilvirkede Rør, som bevislig har tilhørt de Dampkjedler, med hvilke de samtidig indførtes, ikke været fortoldet som disse sidste, men som Tilvirkninger af de Stoffe, hvorfra de er gjort. Ved et Cirkulære fra Tolddepartementet af 12 Februar er det nu bestemt at saadant Tilbehør skal, naar det indføres samtidig med Dampkjedlerne, selv under særskilt Emballage, for Fremtiden ansees som Bestanddele af disse sidste og fortoldes som dem efter Art. 153 i Tarifen med Rubel 1.40 i Guld pr. Pud.

C. Aug. Tietz.

Marokko.

Den 2 Juni d. A. er der mellem den marokkanske Regjering og de fremmede Magters Repræsentanter truffet tvende, af de forenede Riger tiltraadte, Aftaler, nemlig 1) Reglement om Portskatten og 2) Ordning om Indførselstolden paa Tobak.

Portskatten (*droit des portes*) skal for Varer, der føres fra en By til en anden, erlægges ved Udreisen fra Afsendelsesstedet mod Overleverelse af en Kvittering. Varer fra Landet, der indføres til en By, erlægger Afgiften uden Kvittering, medmindre de er bestemt til et andet Sted end den By, hvor de indføres. Kvitteringen afleveres til Myndighederne paa Destinationsstedet. Skatten erlægges efter eget Valg i spansk eller hassani Mynt og udgjør henholdsvis for en Kamelladning 6 Realer, for en Heste- eller Muldyrladning 4 og for en Æselsladning 2 Realer. For Varer eller Produkter fra Landet henholdsvis 4, 2 og 1 Real. For Korn henholdsvis 2, 1 og $\frac{1}{2}$ Real. For Alfa, unge Palmeblade og frisk Frugt henholdsvis $\frac{3}{4}$, $\frac{1}{2}$ og $\frac{1}{4}$ Real. Hø, Halm, Trækul og friske Grønsager er frie.

For Varer bestemt til Rabat og Saffi, der udlosses paa Grund af Storm i Casablanca for Rabat og i Mazagan eller Mogador for Saffi, erlægges Skatten ved Udreisen fra Udlosningsstedet af den Kjøbmand der reexpederer Varerne til deres virkelige Bestemmelsessted.

Indførselstolden for Tobak i Tanger udgjør pr. 50 Kg. 750 Gram: For Bladtobak 40 Realer, skaaren 60 R., arbeidet, Cigarer og Cigaretter 100 Realer.

Tobak maa i Marokko alene indføres til Tanger. Forsøg paa Indførsel til andre Havne straffes med Konfiskation.

Rio de Janeiro.

I.

Aarsberetning for 1895 dateret 13 April 1896.

Ved Hovedstationen udførtes der i Aarets Løb følgende Mønstringsforretninger: Paa norske Fartøier paamønstreredes der 93 Nordmænd, 51 Svenske og 103 Udlændinge tils. 247 og afmønstreredes 72 Nordmænd, 28 Svenske og 60 Udlændinge tils. 160.

Rømninger finder desværre fremdeles i nogen Grad Sted. Da der imidlertid vises Bestræbelser fra flere Sider for at hæmme dette Onde, og da de nye Søfartsbestemmelser der med større Klarhed søger at værne saavel om Befals som om Besætnings Ret, søges satte i Udøvelse med saa stor Omhu og Forsonlighed som muligt, og da Forholdene paa Stedet selv gjøre, at der er meget liden Fristelse for en Sømænd til at blive gaaende uvirksom i Land, turde der være Haab om, at Rømning gradvis vil hæmmes. Der rømte i 1895 fra norske Fartøier i Rio de Janeiro 16 Nordmænd, 10 Svenske og 37 Udlændinge tils. 63.

Der efterlod sig syge fra norske Fartøier 19 Nordmænd, 3 Svenske og 9 Udlændinge tils. 31. Der døde desværre fra norske Fartøier 6 Nordmænd og 5 Udlændinge tils. 11; fra svenske Fartøier 1 Svensk, 1 Nordmand og 2 Udlændinge, tils. 4. Nærmere Data angaaende de døde Svenske og Nordmænd og om deres Efterladenskaber er hjemsendte i specielle Indberetninger. Betræffende Udlændingerne er de behørigs Meddelelser derom bleven afgivne til deres respektive Konsuler hersteds som vanligt. De paa Distriktets Kyst stedfundne Skibbrud har gjort ret betydelige Udlæg nødvendige, hvorom særlige Beretninger efterhaanden er blevene afgivne. Deres Beløb er omtrent som i forrige Beretning anført. Ligesaa er Generalkonsulatets Bistand i betragtelig Grad bleven paakaldt ianledning de efterlagte syge Sømænd, der, naar de dertil var istand, efterhaanden atter forskaffedes ny Hyre eller hjemsendtes. Generalkonsulatet har søgt at være vore maritime og commercielle Interesser i Distriktet nyttigt ved at yde sine Raad og Hjælp ianledning forefaldende Forespørgsler om Import og Toldforholde, om Havari- og Assurancespørgsmaal, betræffende Opgjør og Remisser. Det har taget Befatning med endel Arvespørgsmaal efter fastboende Landsmænd, døde i Brasilien, og har hjemsendt de Arvemidler, hvorom der efter Likvidation blev Tale; da disse Landsmænd i Regelen kun har været kortere Tid i Landet og ei endnu har havt Anledning til at komme ind i større Virksomhed, har dog her ei været Tale om betydeligere Midler.

I Aarets Løb er der bleven hjemsendt for norske Sømænd Hyrebeløb til en Sum af Rs. 2814,760.

Den til Generalkonsulatet indkomne Korrespondance var omtrent som i foregaaende Aar. Særlig henimod Aarets Slutning antog Besvarelser af denne et betragteligt Omfang.

Jeg skal i det Følgende efter Kilder, der tidligere har staaet til Generalkonsulatets Raadighed, samt efter Data jeg fra forskellige Hold har samlet og spredte Oplysninger jeg iøvrigt har kunnet indhente, dels omhandle Skibsfartens Vilkaar i Aarets Løb, dels Handel, Industri og lokale Næringers Forholde.

Skibsfarten var i Aarets Løb idet hele ret livlig i Distriktet. Øget Virksomhed under de roligere Forholde, større Tiltag og Energi inden kommercielle Kredse gjorde, at saavel de beskæftigede Fartøiers Antal som den seilende Tonnage steg betydeligt. Hvad vor Fart angaar, har det været et glædeligt Tegn paa Initiativ fra vore Rhederes Side, at en hel Række norske Dampskibe har søgt at komme ind i Farten paa Kysten. Efter for de Flestes Vedkommende at have lidt Tab ianledning den første Fragtslutning, har de efterhaanden oparbejdet en regelmæssig Virksomhed mellem Buenos Ayres, Montevideo og Brasiliens Havne, dels sysselsatte for et bestemt Antal Reiser, dels med Maanedscharter. Enkelte af dem er gaaede helt til Pará. Nogle har i dette Aar draget sig tilbage fra denne Kyst, for enten at prøve nye Fragtmarkeder i Vestindien eller i Europa, andre af disse Dampskibe fortsatte fremdeles, til Glæde for dem, der stolte se det hjemlige Flag vaie respekteret og vinde Terræn. Seilskibenes Fart paa Kysten drives mellem de samme Havne i det hele som i tidligere Beretning berørt, i Saltfart paa Macau og Mossoro, i Sukker- og Brændevins-Transport fra Aracaju, Alcobaca og andre Smaastæder, i Herva- Matte-Fragter fra Paraná, i Kjødtransport og Fart med andre Levnetsmidler fra Rio Grande hvortil senere er kommen Hidførsel af Ceder og visse andre Sorter Træ fra Paraná og St. Catharina. Det er tilfredsstillende at kunne konstatere, at vore Skibsførere stadig befæste det gode Ord, de har paa denne Kyst baade for Omhu med det anbetroede Gods som for Evne og Villie til at varetage og fremme Fartøis og Ladnings Interesse ikke blot ved jævnt Arbejde under vanlige vanskelige Forholde, skabte ved Epidemier eller Losseulemper, men, som under den sømilitære Revolte, selv hvor opslidende Energi og personlig Resiko maatte til. Vore Seilskibe har hidtil beholdt saavel Trælastfragter som Kulfragter fra Europa, uden at Dampskibene har gjort dem væsentlig Skade. Dog er allerede et Dampskib ankommet med Trælast fra Østersøen, og Dampskibe begynde, synes det, mere og mere at bringe Kul ud fra Syd-Wales-Distriktet, saa at Fremtiden her muligens turde berede Seilskibene ubehagelig Overraskelse.

De Forenede Rigers Skibsfart paa Distriktet synes nogenlunde at have været som forrige Aars, men samlede Data foreligge endnu ikke. Til Hovedstationen ankom 25 svenske Skibe (alle Seilfartøier), dr. 13 617 Tons og afgik 26 (alle Seilfartøier) dr. 13 947 Tons; samt ankom 85 norske Seilfartøier, dr. 52 329 Tons, og 57 Dampskibe dr. 37 910 Tons, tils. 142 dr. 90 239 Tons; og afgik 94 Seilfartøier dr. 63 616 Tons og 57 Dampskibe dr. 37 910 Tons, tils. 151 norske Fartøier dr. 101 526 Tons. Disse Skibe ankom for at laste eller losse; desuden besøgte Hovedstationen endnu af endel Skibe, der ankom for Ordre.

Af andre Nationers Skibe ankom til Rio de Janeiro i oversøisk Fart følgende: Tyske ankomne 164, afgaaede 143, Argentinske ankomne 27, afgaaede 16, Østerrikske ankomne 18, afgaaede 16, Belgiske ankomne 9, afgaaede 24, Brasilianske ankomne 32, afgaaede 27, Danske ankomne 19, afgaaede 22, Franske ankomne 159, afgaaede 152,

Spanske ankomne 4, afgaaede 2, Hollandske ankomne 4, afgaaede 2, Engelske ankomne 679, afgaaede 602, Italienske ankomne 120, afgaaede 109, Nordamerikanske ankomne 51, afgaaede 53, Uruguayske ankomne 2, afgaaede 1, Portugisiske ankomne 11, afgaaede 22, Russiske ankomne 1, afgaaede 6. Sammenlignet med sidste Aar vil det sees, at den tyske men særlig den engelske og italienske Fart er meget øget. Forøgel- sen i Tonnage i det hele stiller sig saa:

Der ankom til Rio fra Udlandet

1894,	1 297	Skibe	dr.	1 929	127	Tons,
1895,	1 460	-	-	2 243	103	-

Der afgik fra Rio til Udlandet

1894,	1 192	Skibe	dr.	1 778	834	Tons,
1895,	1 327	-	-	2 136	474	-

Der ankom til Rio i Kystfart

1894,	954	Skibe	dr.	528	106	Tons,
1895,	1 358	-	-	773	278	-

Der afgik fra Rio i Kystfart

1894,	1 018	Skibe	dr.	672	159	Tons,
1895,	944	-	-	944	806	-

I Kystfarten var i 1894 Dampskibenes Antal langt større end Seilskibenes, men i 1895 over dobbelt saa stort.

Som før berettet staar Kystfart de fremmede Nationer aaben indtil henimod Udgangen af 1896. Jeg tror dog, det sikkert kan antages, at der endnu paa adskillig Tid ei foreligger tilstrækkeligt Skibsrum under brasiliansk Flæg til at optage denne Fart exclusivt for sig alene, og at der altsaa fremdeles nødvendigvis maa gives de fremmede Flag forlænget Tilladelse.

De forskjellige fremmede Nationer deltog i Kystfarten med følgende Tonsantal.

Tyske ankomne til Rio 103, afgaaede 121, Argentinske ank. 1, afg. 7, Østerrigske ank. 16, afg. 19, Belgiske ank. 4, afg. 6, Danske ank. 9, afg. 9, Franske ank. 24, afg. 39, Spanske ank. afg. 1, Hollandske ank. 1, afg. 3, Engelske ank. 133, afg. 202, Italienske ank. 42, afg. 53, Nordamerikanske ank. 3, afg. 9, Norske ank. 38, afg. 59, Uruguayske ank. 4, afg. 7, Portugisiske ank. 7, afg. 19, Russiske ank. afg. 1, Svenske ank. 3, afg. 4. Tilsammen 388 ankomne og 552 afgaaede Skibe.

Af brasilianske Fartøier ankom i Kystfart altsaa 970 og afgik 392. Heraf er selvfølgelig endel kun af ringe Tonnage være sig af Seil eller Damp.

Det er i tidligere Aar anført, at den direkte Fart mellem de Forenede Riger og Brasilien kun er liden. Der ankom i 1895 dog Fartøier direkte fra følgende nordiske Havne: Fredriksstad 2, Gefle 2, Gøteborg 3, Hernø- sand 3, Søderhamn 4, Throndhjem 2, Vestervik 7 og Visby 2. Disse Skibe førte Trælast. Fra Rio de Janeiro direkte til de Forenede Riger gik kun 1 Skib, nemlig til Stavanger.

Det turde sluttelig bemærkes, at der af det Hamburg-Südamerikanische Dampfschiff-fahrts-Gesellschaft var sat Dampskibe i Rute helt til Kjøbenhavn fra Rio de Janeiro. Dette aabnede allerede Mulighed for Nordens og Brasiliens Produkter at undgaa Omlastning og Mellemhænder. Under en paagaende Agitation for at udvide Markedet for brasiliansk Kaffe i Nord-europa, særlig i Rusland, turde der blive Spørgsmaal om at give en nordisk Linie (maaske Forenede Dampskibsselskab) Tilskud af den brasilianske Stat for at aabne en Linie fra Rio til de russiske Østersøhavne med Anløb af muligens Gøteborg og Christiania, men iallefald Malmø og Stockholm. Oprettelsen af et lønnet brasiliansk Konsulat i den svenske Hovedstad viser ogsaa, at man her forudsætter livligere direkte Forbindelser og større brasilianske Interesser i Norden i en ikke fjern Fremtid.

Fragtmarkedet i Rio de Janeiro var i 1895 underkastet Oscillationer, var ikke synderlig forskjelligt fra de seneste Aar, og bød som Regel Rater, der idethele kun gav maadeholden Fortjeneste. Kaffe-fragterne til Kapstaden blev noget mere knebne end før.

Finantsliv. De Forhaabninger om lysere Udsigter for Nationens Finantser, om større Orden i alle Forvaltningsgrene, om mere udpræget Maadehold i alle offentlige Udgifter, der maatte med Nødvendighed vækkes dels ved Ophøret af de politiske Uroligheder i 1893 og 1894 og dels ved Ombyttet af et militært Enevælde med en jevn, fordringsfri, velmenende, civil Regjering blev kun delvis retfærdiggjorte. Den almene økonomiske Stilling var, det kan ikke nægtes, ikke meget opmunt-
ye
Regjerings forsonlige Holdning ligeoverfor militære og civile Klasser og ligeoverfor Pressen medførte imidlertid ialfald allerede strax, at man frit kunde se Situationen i Øinene og gjøre sig op en Mening om, hvorledes Finantserne egentlig stod, hvad øgede Indtægtskilder man skulde kunne gjøre Regning paa, hvad Staten egentlig ialt skyldte. Det sidste blev ikke noget opmuntrende Billede.

Den føderale Statskasses Indtægtsbudget for 1894, iberegnet ordinære og ekstraordinære Indtægtskilder og disponible Saldoer fra tidligere Aar kunde anslaaes ialt til Rs. 286 593 195 000. Men Udgiftsbudgettet svulmede ved alleslags ekstraordinære Bevilgninger, som dels ansaaes nødvendige af en altfor rundhaandet Kongres, dels af en maaske noget svag Finantsminister (Dr. Felisbello Freire) dels af Republikkens Præsident Marschal Floriano Peixoto, til Kuelse af den sømilitære Revolte, til Hævdelse af det militære Regime, og nationalt Forsvar, til Tilfredsstillelse af forskjellige Krav, op til Rs. 371 175 118 000. Derved fremkom en ret betydelig Deficit af ca. 84 500 000 000 Rs. som muligens ved Revisioner og Afknapninger kunne bringes ned til ca. 56 000 000 000, men i alle Tilfælde en betydelig Deficit. For 1895 var Budgettet forudsat at skulle give en Indtægtsside af Rs. 294 587 848 000, medens Udgiftssiden skulde vise Rs. 275 691 000 000, hvortil imidlertid fremdeles var forudsat at skulle komme ekstraordinære Kreditposter og Bevilgninger, der ei paa Forhaand nøie kunde begrænses, altsaa atter en Mulighed for Deficit. For 1896 sluttelig var Budgettet saaledes opsat: Indtægt Rs. 354 634 000 000; Udgift Rs. 343 536 210 000. Dette Budget ser altsaa forsaavidt lovende ud paa Forhaand, men Spørgsmaalet er desværre, om ikke de ekstraordinære Anslag atter komme og bringe Forstyrrelse deri.

Da som tidligere paapeget, en saa stor Del af Statsindtægterne repræsenteres ved Toldindtægter (ca. 60 pCt.) og Toldsatserne er høje paa samme Tid som Landet dog jevnt udvikler sig og har forøget Import, skulde med Maadehold i Udgiftsanslag Stillingen nogenlunde hurtigt forbedre sig. Men Ulykken er, at Brasilien samtidig har store Forpligtelser til Udlandet, hvilkes Renter og Amortisation skulde fyldestgøres i Guld — (det skal siges til Landets Ære, at det end ei har tænkt paa, som enkelte andre sydamerikanske Stater at svigte disse Forpligtelser) — og med den synkende Kurs kræves der et stedse større Beløb i Papirmynt for at fyldestgøre disse Beløb i Guld, og dette tynger Udgiftsbudgettet stadigt mere ned.

Den nuværende Finantsminister, Dr. Rodrigues Alves har havt det Mod for at vise hvor forsigtig man burde være i Udgifter og Bevilgninger at søge opgjort en Oversigt over den brasilianske Statsgjæld. Heri er medtaget saavel det Laan paa 2 Mill. £, der blev nødvendigt i Begyndelsen af 1895, som det Laan paa ca. 6 Mill. £ (hvoraf de 2 var bestemte til at tilbagebetale de førstnævnte 2 Mill.) der blev anseet beleiligt at optage i Juli 1895, og det indenlandske Laan paa 100 000 000 000 (Papir), som betragtedes som aldeles nødvendigt at reise ligeledes for at skaffe Penge i Marts 1895. Og denne Oversigt stiller sig saa:

Udenlandsk Statsgjæld fra før 1895	£	28 653 800
Udenlandske Laan i 1895	-	7 445 000
	£	36 098 800
hvilket, da det i Papir maa betales à pari (27d) svarer til	Rs.	328 918 332 000
Indenlandsk uopsigelig Gjæld:		
a. Papir: Statsobligationer 5 pCt., efter Lov af 1827	-	262 181 700 000
Statsobligationer (apolices) efter Laanet af 1895	-	100 000 000 000
Gjæld fra før 1827	-	22 176 000
Gjæld indført i den „store Bog“	-	135 994 000
Gjæld, vedkommende Unionen men indskreven hos dens enkelte Stater.	-	148 765 000
	Rs.	362 488 635 000
b. Guld: Statsobl. 4 pCt. (konverteret)	-	124 642 000 000
Statsobl. 6 pCt. efter Laanet af 1868	-	16 458 500 000
Statsobl. 4½ pCt. efter det nationale Laan af 1879	-	24 679 000 000
Statsobl. 4 pCt. efter Laanet af 1889	-	109 694 000 000
	Rs.	275 473 500 000
c. Papirpenge: Statens egen løbende Seddelmasse med Fradrag af de 30 000 000, der blev indløste i 1895	Rs.	337 358 652 000
De tidligere seddeludstedende Bankers endnu løbende Seddelmynt, som Banco da Republica er ansvarlig for, og som senere bliver at indløse overensstemmende med Lov af 1893 . . .	-	340 714 370 000
	Rs.	678 073 022 000

Indenlandsk opsigelig (fluktuerende) Gjæld:

Laan af Umyndiges Midler	Rs. 16 271 993 783
Sparebankers Deposito	- 36 765 927 780
Hovedstadens Hjælpekasses Deposito	- 1 223 163 278
Dødes og Fraværendes Midler	- 3 919 543 504
Offentlige Deposita	- 5 969 357 889
Deposita af forskjellig Oprindelse	- 180 478 691 505
	Rs 244 628 677 739

Kautionsgjæld overtaget af Unionen og som betales
af denne med Renter og Afdrag efterhaanden.

For Rio de Janeiro „Handels-Forening“ (Associação Commercial) à pari	Rs. 5 000 000 000
For Staten Sergipe	- 1 367 500 000
For Staten Pianhy	- 526 000 000
	Rs. 6 893 500 000

Eller en samlet Sum af.	Rs. 1 888 475 667 000
---------------------------------	-----------------------

Dertil kommer endnu nogle Rentegarantier og Forpligtelser efter Kon-
trakt, som paahvile andre Ministerier end Finantsministeriet.

Det vil saaledes sees, at denne betydelige Gjældsbyrde, som paahviler
Staten og som den ialfald skal tænke paa at møde efterhaanden, er holdt
Myndigheder og Folk i beleilig Tid for Øie for at give et Vink om Spar-
somhed og en Opfordring til omhyggelig at drøfte de økonomiske Spørgs-
maal.

Disse beskæftigede den brasilianske Kongres sig dog ikke saameget
med som ventet. Den sammentraadte i Mai. Politiske Diskussioner optog
dens Tid. Den sluttelig voterede Amnesti ianledning Revolten af 1893—1894
sysselsatte den meget. Men Budget og Toldtarif, der burde været tidlig
færdige, voteredes paa selve den 30 December 1895. Toldtariffens Mod-
sigelser og Tvivl vakte i Handelsstand og Presse en lidet smigrende Dis-
kussion. Regjeringen søger derpaa ved Fortolkninger og Bestemmelser at
give de rimeligste Løsninger.

Det er allerede fremhævet, at ihvorvel den finansielle Tilstand ikke
er gunstig, har dog Brasilien hidtil kunnet opfylde Statskassens Forpligtelser
i Europa. Det bør ligeledes strax fremhæves, at der haves Hjælpemidler i
Baghaand, hvortil der kan gribes for at forbedre den. Staten eier nemlig
saavel Land, der kan sælges, Eiendomme der kunne bortforpagtes og Jern-
baner, der kunne bortleies eller sælges. Særlig vilde Estrada de Ferro
Central ved saadan Disposition indbringe en betydelig Sum. Og Trafikken
i fremmed, særlig engelsk Haand, strax blive bedre. Der har været Tale
om et saadant Skridt, og Kongressen skulde fatte Bestemmelse i Sagen,
men kom ei til at beskæftige sig dermed.

Ligeledes vilde den finansielle Tilstand snart forbedres, om Oppæ-
børselen baade blev simplere og mere betryggende ordnet af de forskjellige

Paalæg. Der har længe været klaget over, at Toldindtægterne egentlig burde være meget større end hvad der virkelig indkommer i Statskassen. Herpaa vil der imidlertid efterhaanden raades Bod, eftersom der kommer Orden i Forholdene.

Fra de tidligere seddeludstedende Banker, som mistede denne Ret, da al Seddelmission henlagdes til den nye Banco da Republica do Brazil, er Klager fremsatte over, at de ei have modtaget den Erstatning, der var dem lovet. Sagen var forelagt Kongressen til Afgjørelse, men blev udsat, og den vil maaske henskydes til Domstolene.

Det vakte mellem alle dem, der under den store Spekulationsperiode i 1889 og 1890 lede Tab, Haab at erfare, at det ruinerede „Companhia Geral de Estradas de Ferro no Brazil“ sluttelig var bleven likvideret saa, at dets Aktiva var bleven kjøbt af „Companhia Leopoldina“. Det blev sat i Udsigt, at alle Aktieieiere i det første efter et vist Forhold skulde erholde Aktier i det sidste. Hidtil er man dog ei i saadan Henseende kommet til afgjørende Resultat heri

Børsen var i Aarets Løb ikke meget livlig. De politiske Spørgsmaal med Udlandet, Vanskelighederne med Portugal, Tvisten om Amapá i Guayana, Striden med England om Trindade gav Anledning til Frygt for Konflikter og paavirkede i nogen Grad Børsen. Den ligeoverfor Revoltens Deltagere og de Revolutionære i Rio Grande do Sul dekreterede Amnesti vakte hos den store Mængde berettiget Tilfredshed, men gav ikke det fulde beroligende Indtryk paa Grund af den Holdning visse politiske Elementer og parlamenter Kredse indtog dertil.

Pengekursen, der under den raadende indre Fred burde været i Stigende, forbedrede sig til almen Overraskelse ikke, viste tvertimod Tendents til Fald. Den oscillerede meget, men kan siges at have stillet sig i 1895 gennemsnitlig saa:

England	Frankrig	Tyskland
d pr. 1 000 Reis	Reis pr. Frank	Reis pr. Mark
9 à 121½	768 à 1 059	900 à 1 308
Foren. Stater	Italien	Portugal
Reis pr. Dollar	Reis pr. Lire	pr. 100 000 Reis
4 015 à 5 647	700 à 1 029	335 à 470.

Kurserne paa England, Frankrige og Tydskland angaar Bankpapir paa 90 Dages Sigt. De paa Portugal, Forenede Stater og Italien angaar 3 Dages Sigt.

En national Industriudstilling, der i Aarets Løb blev afholdt i Rio de Janeiro, overraskede den brasilianske Almenhed selv med, at en ikke ubetydelig Fabrik-Virksomhed paa forskellige Omraader søgte at arbeide sig frem. Den blev strax benyttet som Argument af en stærkt protektionistisk Retning i Kamrene. Denne satte sit Mærke i mange af de forskjellige nye Toldpaalæg. Enkelte af disse var saa overdrevne, at det saa ud som om det ei var Hovedøiemedet at skabe Toldindtægt for Statskassen, men at sætte en Barriere mod udenlandske Fabrikata.

Rio de Janeiro Toldbod arbejdede i Aarets Løb under bedre Forholde, og Klager hører ei i saa høj Grad som tidligere, ihvorvel Varer fremdeles henligge i uforholdsmæssig lang Tid i Lægtene, fordi Magasinerne er for smaa og Klareringen kunde gaa hurtigere. Hvilken Indtægtskilde denne Toldbod er, kan man have en Idé om, naar der siges, at dens Indkomst i 1895 var 113 838 777 Milreis. Dog maa det bemærkes at heraf var 105 006 000 Reis Indførselstold, Magasinafgift etc., 254 842 Udførselstold, der tilfalder den føderale Statskasse, 6 830 300 Reis Udførselstold, der oppebæres for Minas Geraes af Produkter for denne Stat, og 900 000 Dok- og Fyraftgift og Restbeløbet Afgifter der oppebæres til Indtægt for to Hospitaler, Fattigvæsenet og Kommunalkassen.

Importhandelen var i Aarets Begyndelse slap og tilbageholden. Dels haabede mange Handlende paa Bedring i Kursen for at kunne kjøbe i Europa og remittere til billigere Pris. Dels var Jernbanetrafikken i Uorden og man saa, at det vilde være vanskeligt at forsyne sig, hvis man ei kunde afsætte til Kunderne i det Indre. Men eftersom det blev klart at de nye Toldpaalæg vilde blive høje, kom der Fart i Bestillingerne fra Udlandet, og betydelig Tilførsel af Varer begyndte henimod Aarets Slutning.

Vi skulle, som sædvanlig, nærmere nævne nogle Artikler, der har særlig Betydning for vor Handel og Fragtfart.

Klipfisk. Importen af denne Vare udgjorde 54 135 Bøtter og Tønder, 11 917 Bundter og 7 654 Kasser. I 1894 var Indførselen 57 946 forskj. Colli og 80 499 Kasser. Der forelaa i 1895 altsaa en Øgning af 8 106 hvad Bøtter, Tønder, Bundter og andre Colli angaar, og en Mindskning af 3 908 i Kasserne. Bøtter og Tønder kommer for det meste fra Canada, Bundter fra forskjellige Steder, Kasserne fra Norge. Ved Aarets Slutning var paa Lager i Rio en Beholdning af 18 000 Colli Fisk. Den livligste Tilførsel fandt Sted i Januar og August. For norsk Fisks Vedkommende holdt den sig ogsaa livligst i Januar, ellers jevn i Aarets Løb, men var mindst i Mai og Juni. Prisen var i Begyndelsen af Aaret 35 à 42 Milreis for Bøtter (Canadafisk) og 34 à 36 pr. Kasse (norsk Fisk) og steg efterhaanden til 41 à 44 Milreis og 46 à 47 Milreis respektive ved Aarets Slutning. Der vil muligens blive Spørgsmaal om øget Tilførsel af Canadafisk.

Tjære. Indførselen var 1 359 Fade mod 715 i 1894. Prisen var fra 48 Reis til 51 Reis pr. Fad.

Stenkul. Indførselen holder sig omtrent uforandret. Der ankom 462 742 Tons mod 433 615 i 1894.

Øl. Der ankom 54 263 Kasser eller 3 076 Kasser mere end i 1894. Denne Forøgelse hidrørte fra engelsk Øl. Af nævnte Kasser var 38 818 fra Tydskland. Priserne var for dansk Øl 59 til 61 Milreis pr. Kasse, for engelsk 16 Milreis 500 Reis à 17 Milreis 500 Reis pr. Dusin. Der brygges nu saavel i Rio (Logos, Babilonia), som i Sao Paulo betragtelige Kvanta indenlandsk Øl.

Cement. Der ankom 138 840 Fade mod 169 332 i 1894. Mærkerne var „White Brothers“, „Knight, Beven & Sturge“, „Tysk Cement“, „Boulogne“ og „Joseph Lumay“. Priserne vekslede fra 10 til 17 Milreis pr. Fad.

Der har været Spørgsmaal om Indførsel af Cement saavel fra Gotland som fra Christiania, men Fragten stiller Hindringer iveien for at kunne konkurrere.

Smør. Der indførtes 68 182 Kasser mod 69 551 i 1894. Mærkerne var de samme som tidligere (fransk, italiensk, dansk og amerikansk Smør). Hertil vil antagelig snart komme argentinsk Smør, der allerede nu med Fordel optræder paa Londons Marked og der i stort siges at kunne undersælge de konkurrerende Sorter. Ved Rio de Janeiro tilvirkes Smør baade i Petropolis, Nova Friburgo og i Minas, men Produktionen spiller ingen Rolle. Priserne paa det europæiske Smør vexlede mellem 2 100 og 2 580 Reis pr. Æske.

Træl原因. I Specialberetning er omtalt, at den nye Told (for 1896) blev fordoblet for Klipfisk (som for de fleste andre Artikler), men derimod ved ændret Beregning ei kom til at skade Træl原因 med nogen Forhøielse. Tilførselen var betydelig større end i 1894.

Af svensk (og delvis norsk) Træl原因 ankom i Aarets Løb 10 783 Dusin mere end i 1894 eller ialt $27\,637\frac{10}{12}$ Dusin. Priserne vexlede, men sluttede henimod Nytaar med 71 à 73 Milreis pr. Dusin for hvid og 75 à 76 Milreis for rød. Importen var livligst i November og December, da omtrent Halvdelen af Aarets hele Kvantum ankom. Importørerne var:

Chr. Heckcher & Co.	7 262 $\frac{3}{12}$	Dusin
Companhia Geral de Commercio e Industria	7 249 $\frac{6}{12}$	—
F. P. Passos	3 577 $\frac{3}{12}$	—
Azevedo Braga, Pinho & Co.	2 727 $\frac{6}{12}$	—
Ornstein & Co.	1 979 $\frac{5}{12}$	—
Companhia Luz Stearica	1 907 $\frac{3}{12}$	—
Correia de Avilla & Co.	1 327 $\frac{10}{12}$	—
Forskjellige	1 606 $\frac{6}{12}$	—

Indførselen af amerikansk Træl原因 øgedes i nogen Grad. Der kom nemlig 28 623 588 Fod mod 23 786 143 i 1894.

Fyrstikker. Særlig grundet paa den forventede Toldforhøielse, blev Importen langt større end Aaret i Forveien. Der ankom 25 864 Kister mod 13 287 i 1894. Priserne aabnede i Aarets Begyndelse med Rs. 290 000 pr. Kiste og steg efterhaanden for at slutte henimod Nytaar med 325 000. Af de 25 864 Kister blev de 11 000 indførte i November og December. Den nye Told er R. 3 200 pr. Kilo.

Jern og Staal. Svensk Staal efterspørges fremdeles, ligesom Redskaber deraf. Imidlertid begynder den nationale Industri at tilvirke forskjellige Produkter af nævnte Raaemner. Hestekosøm f. Ex. der er blevne afsatte her med Fordel, har allerede Konkurrence fra brasiliansk Fabrikat, og det er at antage, at dette, der endnu ikke er fuldkomment, vil ende med at fortrænge hint.

Salt. Indførselen steg. Der ankom ca. $24\frac{1}{2}$ Mill. Liter, 17 436 Tons og 13 400 Sække, eller noget over 2 Mill. Liter mere end Aaret før. Tilførselen af brasiliansk Salt var noget mindre, af udenlandsk Salt betragteligen øget.

Brasilianske Produkter. Kaffe. Handelen mellem de exporterende Huse i Rio og Fazendørerne i det Indre er hidtil ikke gaaet direkte men gennem Mellemhænd, idet Fazendørerne bragte sin Kaffe paa Markedet ved sine Agenter, de saakaldte „Commisarios“, og der mellem disse og Exporthusene atter var en Mellemhaand, de saakaldte „Ensaccadores“. I 1895 forsøgt det af nogle Exporthuse at slippe disse Mellemhænder, at henvende sig direkte til Fazendørerne, at afslutte direkte Kjøb og selv besørge Transporten til Rio. Dette fremkaldte Modstand og satte ondt Blod. Det ældre System er atter gjenoptaget. Kaffe høsten for Juli 1895—Juli 1896 var for Rio de Janeiros Vedkommende anslaaet til 1 750 000 Sække. Høsten 1896—1897 ansloges derimod at skulle blive betydelig stor eller 3 750 000 Sække. Da paa samme Tid Udførselen af Kaffe fra Santos er steget, og nye Kaffeplantager i det Indre af Sao Paulo i alle disse sidste Aar er anlagte, var allerede Udslibningen derfra i 1895 ca. 3 550 000 og antages at blive endnu noget større i 1896 eller ca. 4 200 000 Sække. Da der nu ogsaa fra Victoria kan forudsættes at komme ca. 300 000 Sække og fra Bahia og Ceará ca. 550 000 Sække, vil det altsaa sees, at der blot fra Brasilien i Juli 1896—Juli 1897 vil foreligge til Export ca. 8½ Million Sække. Da der nu vanlig paa Markedet kommer ca. 650 000 Sække fra Java, ca. 100 000 Sække fra Celebes og Padang, 350 000 Sække fra Ceylon og India, 700 000 Sække fra Engelsk Guyana, Venezuela og Colombia, 180 000 Sække fra Costa Rica, 375 000 Sække fra Mexico, 650 000 Sække fra Guatemala, Sao Salvador og Nicaragua, 400 000 Sække fra Haiti, 225 000 Sække fra Porto Rico og 150 000 Sække fra Jamaica og de britiske Antiller, vil det sees, at man staar ved en antagelig samlet Produktion af ca. 13 Millioner Sække. Da nu Markedets største Forbrug hidtil har været 12 Millioner Sække og Salget af dette Kvantum til og med har kostet Anstrengelse, raader der for Øieblikket en vis Ængstelse i Brasilien ianledning Kaffeavlens og Kaffehandelens Fremtid, og der befrygtes af Mange Fald i Priserne. Fra visse Hold benyttes denne Ængstelighed til atter at fremholde, at man bør lægge sig efter anden Avl end blot Kaffe, saaledes Kornvarer, Grøntsager, Vin, The, Ris. Paa den anden Side har Staterne Sao Paulo, Minas, Rio de Janeiro, Bahia og Espirito Santo kommet overens om for fælles Regning at gjøre Propaganda for Kaffe i Europa, (i Rusland, Skandinavien, Østerrige, Italien) for saaledes at udvide Markedet og øge Afsætningen.

Der udskibedes i 1895 fra Rio de Janeiro (altsaa Kaffe dels høstet i 1894—1895, dels tidligere) ca. 2 700 000 Sække, hvoraf ca. 1 800 000 gik til de Forenede Stater, 650 000 til Europa, 180 000 til Kapstaden, Laplatalandene og Chile og 120 000 til brasilianske Havne. Prisen varierede i Aarets Løb mellem 20 200 og 23 500 Rs. pr. Arroba (15 Kilos) for Kaffe No. 7 („average good“).

Afskiberne i Rio de Janeiro vare samme Firmaer som i tidligere Beretninger anført. Flere Gange har været forespurgt, om disse ikke ville sælge direkte til Sverige og Norge. Dog foretrække de fremdeles kun at afhænde sin Kaffe did indirekte, gennem Mellemhænder og sine egne Agenter i Havre, Hamburg og London. Muligens dette kunde ændre sig ved direkte Forbindelser, altsaa Mellemhænder spares og Varen blive billigere. Da Forespørgsler ogsaa indløbe om Afskibere i Santos, turde anføres, at disse delvis er Filialer af Rio Firmaer, dels uafhængige. De vigtigste ere:

Goetz Hayn & Co.
 Ed. Johnston & Co.
 Naumann Gepp & Co.
 Karl Valais & Co.
 Th. Wille & Co.
 Joar F. de Lacerda & Co.
 Hard Rand & Co.
 Arbuckle Brothers.
 Nossack & Co.
 Ford & Co.
 Steinwender, Stoffregen & Co.
 Holworthy Ellis & Co.

Henry Woltje & Co.
 Zerenner Bülow & Co.
 W. F. Mc. Laughlin & Co.
 Rose & Knowles.
 Julian Haugnitz.
 I. W. Doane & Co.
 Levering & Co.
 Frank Norton & Co.
 Hafers & Co.
 A. Trommel & Co.
 Augusto Leuba & Co.

Bomuld. Der ankom til Rio i 1895 131 265 Baller mod 120 586 i 1894, 95 770 i 1893 og 85 309 i 1892. Denne øgede Indførsel hænger sammen med de nyanlagte Spinderier og Væverier, hvoraf der allerede findes 8 i Rio og Omegn, og som forarbejder billige Bomuldstøier, der have let Afsetning inden de lavere Klasser og til Emigranter. Indførselen hidrørte fra følgende Landsdele: Pernambuco 65 035 Baller, Parahyba 28 552 Baller, Ceara 13 869 Ball., Assu, Mossoro og Macau 9 002 B., Penedo 8 733 B., Sergipe 3 125 B., Maceio 2 949 B. Prisen for den bedste Bomuld fra Pernambuco varierede mellem Rs. 8 200 og Rs. 12 700 pr. 10 Kilos.

Sukker. Indførselen til Rio af Sukker var i 1895 151 848 Sække mindre end i 1894. Pernambuco sendte nemlig ca. 200 000 Sække mindre, men Campos bødede noget derpaa ved at sende ca. 100 000 Sække mere. Prisen var 460 Rs. for det bedste Sukker („uzinas“), 400 Rs. for næstbedste (terceiras sortes), 360 Rs. for 3die Kvalitet (Somenos) og 200 Rs. for det ringere (Mascavados). Alle Handelsoperationer i Sukker i Rio have nu sit naturlige Centrum i „Centro Commercial de Assucar“ og afsluttes der.

Tobak. Høsten og Afsetningen var omtrent som i foregaaende Aar.

Agerbrug. I Staten Sao Paulo er Opmærksomheden vakt for Avl saavel af Fodervæxter (Alfalfa) som af Kornvarer. Ældre Jordeiendomme med gamle Kaffetræer, der ikke bære synderligen mere, kunne med Held overgives til saadan Avl for ialfald at lade Jorden hvile i nogen Grad.

I Sao Paulo har det lykkedes en større Eiendomsbesidderinde (Snra Prado) at godtgjøre at mere end 320 forskellige Sorter Druer, fra varme, tempererede og kølige Klimaer, alle der kunne trives, at de bære til og med større Klaser end i de resp. Hjemlande, og at nævnte Stat derfor, om den vil slaa ind derpaa, kan blive vinproducerende Land af første Rang.

Fra andet Hold er der bleven søgt Interesse vakt for Dyrkning af Indigo („anil“), da denne Avl fordrer liden Kapital, lidet Eftersyn og Arbejde, og betales godt. Af Plantens Blade faaes de Blaafarver, der i Hvidelen optræder som Sachsisk Blaafarve, Carmin de Indigo, Luise-Blaafarve og andre. Farvestoffet kan faaes af tre Arter af Planten: 1) „Eupatorium Indigestiferum“, der findes i Paraguay, Missiones, Paraná, Sa. Catharina og i gammel Tid var dyrket med stor Omhu af Jesuiterne, en Busk paa 3 à 3,5 Meter høi, der mister Bladene om Vinteren, 2) „Eupatorium Laeve“, der findes i Sao Paulo, Rio, Espirito Santo, Ceara og Nordbrasilien. Har

flere Grene og mindre Blade. 3) „Eupatorium Indigestiferum Mineriensis“, der findes i Minas Geraes. I denne sidstnævnte Stat er allerede Dyrkningen af Indigo i det smaa ret udbredt, men Udvindingsprocessen af Farvestoffet af Bladene ufuldkommen og ikke saa lønnende, som den kunde være.

Indvandringen. Ved Kontrakter med Dampskibsselskaber og private Bolag for Kolonisation er der saavel fra den føderale Regjerings Side, som fra de enkelte brasilianske Staters Styrelser bleven gjort Opofrelser for at hidkalde Immigranter. Her er først at bemærke, at Staten Sao Paulo fremdeles ser den store italienske Indvandrerstrøm jævnt øges og spredes mod det Indre af dette rige Territorium, der nu hurtigt aabnes op. Ogsaa Immigranter af andre Nationer ankomme, men Hovedmængden er og vil være Italianere. Rio de Janeiro, Sergipe og Espirito Santo bestræbe sig ogsaa for at hidkalde Italianere, saavel som Jernbanearbeidere som ogsaa for Agerbrugets Behov. Pará har gennem Brochurer udsprede i Sydeuropa gjort sit Bedste for at vække Opmærksomhed for Bredderne af Amazonfloden, der, alene for sig selv, kunne give Plads for mangfoldige Millioner. Paraná har modtaget i det forløbne Aar en betydelig Strøm af polske og sydrussiske Kolonister, for hvem Begyndelsen er forholdsvis let, da de finde Støtte hos sine allerede der bosatte Landsmænd. Det samme gjælder Sa. Catharina, hvor dog hidtil det tyske Element er det stærkeste. Minas Geraes har paa sit Budget optaget Udgifter til at iværksætte Propaganda for og Ledelse af Immigranter.

De nordiske Immigranter, der findes i Staten Sao Paulo, synes efterhaanden at være naaede til nogenlunde gode Vilkaar. Det er mig sagt at Statens fremtidige nye Præsident, Dr. Campos Sulles vil gjøre Alt sit for i Norden, særlig Sverige, at aabne en virksom Propaganda for Indvandring til nævnte Stat.

Den Del af Brasilien, hvor dog de nordiske Udvandrere synes bedst stillede for Tiden, er Rio Grande do Sul. Indvandringen af fremmede Elementer derhen har egentlig taget Fart siden 1886 og var livligst i 1890 og 1891. Der ankom til omhandlede Stat følgende Antal i neden-nævnte Aar:

1886 . . .	3 354	Indvandrere.	1891 . . .	20 739	Indvandrere.
1887 . . .	5 328	—	1892 . . .	8 496	—
1888 . . .	4 927	—	1893 . . .	2 795	—
1889 . . .	9 787	—	1894 . . .	855	—
1890 . . .	19 485	—			

eller tilsammen 75 766 Indvandrere.

At Antallet er gaaet saa betydeligt ned i de sidste to Aar, kan antagelig udledes fra de forvirrede politiske Forholde og den da paagaende Borgerkrig. Den pekuniære Opofrelse, der af Staten er gjort for at hidkalde disse Indvandrere er beregnet til at have været ca. 164 Milreis for hvert Individ. De i Rio Grande do Sul eksisterende Kolonier, kunne egentlig regne sin Tilværelse fra 1888 (omend enkelte allerede anlagdes før), er organiserede af Centralregjeringen og er (indtil 1894) følgende:

Koloni.	Kommune.	An- lægs- aar.	Omraade (Hekt.)	Dyrket.	Udyrket.	Befolk- ning. Individer.
MariannaPimentel	Porto Alegre . . .	1888	11 622	4 800	6 822	1 774
Barao do Triumfo	S. Jereonymo . . .	1888	16 946	6 000	10 946	2 439
Sao Feliciano . .	Eneruzilhada . . .	1889	11 737	3 600	8 137	2 436
Villanova	Santo Antonio da Patrolha	1889	12 000	3 000	9 000	1 532
Marquez do Her- val	Conceicao do Ar- roio	1890	6 000	1 000	5 000	996
Jaguary	Santiago do Bo- queirao	1889	41 760	8 015	33 745	7 972
Ijuhy	Cruz Alta	1891	44 507	7 200	34 307	6 500
Commandahy . . .	Sao Luiz	1891	31 283	589	30 694	882
Uruguay	Santo Angelo . .	1891	15 641	249	15 347	270
Conded' Eu . . .	Bento Gonçalves.	1874	50 000	26 000	24 000	13 054
Dona Izabel . . .	Bento Gonçalves.	1875	84 000	50 000	34 000	19 863
Caixas	Caixas	1875	100 000	65 000	35 000	21 917
Alfredo Chaves.	Lagoa Vermelha .	1885	95 300	31 800	63 500	19 449
Sao Marcos . . .	Cima da Serra . .	1885	2 836	800	2 036	2 568
Antonio Prado . .	Vaccaria	1886	38 780	13 000	25 780	6 560

eller i 1894 et Antal Fastboende af 108 222 Individer, der besad et Omraade af 5 624 Kvadrat-Kilometer, hvoraf dog meget endnu ikke er optaget, eller omtrent 19 Indbyggere paa Kvadrat-Kilometeren. Dette er en meget tættere Befolkning end ellers i Staten. Foruden disse Kolonier, der ei ligge langt fra hverandre, findes, men mere for sig selv, Kolonien Silveira Martins, (i Kommunen Santa Maria da Bocca do Monte) grundet i 1878 og Kolonierne Norte og Soturno (i Kommunen Sao Martinho) grundede i 1883 og 1884. Disse tre har tilsammen 15 577 Indbyggere og et Omraade af 32 714 Hektarer. De omhandlede i Aarene 1886 til 1894 til disse Kolonier ankomne 75 766 Indvandrere fordelte sig paa følgende Nationaliteter:

	1886.	1887.	1888.	1889.	1890.
Tysker	800	517	277	443	3 414
Østerrigere	61	46	44	51	85
Argentinerne	0	0	0	0	1
Belgiere	6	6	7	32	62
Danske	0	0	0	0	2
Franske	11	39	6	63	196
Spaniere	2	0	133	1 414	1 179
Hollændere	9	0	35	0	13
Italienerne	2 351	4 362	4 241	7 578	2 761
Engelskmænd	2	14	0	0	21
Nord-Amerikanere	0	0	0	0	2
Nordmænd	0	0	0	0	5
Uruguayere	0	0	0	0	2
Portugisere	79	300	177	191	86
Polakker	7	0	0	14	3 499
Russere	16	0	3	0	7 822
Svenske	9	1	0	0	287
Schweitzere	1	19	4	1	48
Ungarere	0	3	0	0	0
Forskjellige	0	21	0	0	0
	3 354	5 328	4 927	9 787	19 485

	1891.	1892.	1893.	1894.	Tils.
Tydsker	1 901	260	219	271	8 102
Østerrigere	781	89	552	24	1 733
Argentinerne	6	0	0	0	7
Belgiere	150	4	0	0	267
Danske	2	0	0	0	4
Franske	245	24	17	16	617
Spaniere	1 565	429	434	56	5 212
Hollændere	12	2	0	0	71
Italienere	9 440	7 523	1 503	424	40 183
Engelskmænd	97	0	1	0	135
Nord-Amerikanere	5	0	0	0	7
Nordmænd	12	0	0	0	17
Uruguayere	26	0	0	0	28
Portugisere	324	65	50	52	1 324
Polakker	4 782	60	6	2	8 370
Russere	1	2	10	4	7 858
Svenske	1 316	37	3	4	1 657
Schweitzere	28	1	0	2	104
Ungarere	0	0	0	0	3
Forskjellige	46	0	0	0	67
	20 739	8 496	2 795	855	75 766

Som det vil være bemærket, findes herimellem 1 657 Svenske og 17 Nordmænd.

Immigranterne ankomme enten direkte til de Stater, hvortil de er bestemte, eller modtages i Rio de Janeiro i det saakaldte „Hospedaria de Immigrantes“ paa Øen „Ilha de Flores“, eller sendes et kort Stykke op i Landet til Pinheiros, hvor der er et lignende Etablissement. Disse Anstalter har i det sidste ladet adskilligt tilbage at ønske, har været Gjenstand i den brasilianske Presse for meget skarpe Angreb, og Republikens Præsident har i 1896 seet sig foranlediget til at besøge Ilha de Flores, hvorefter Adskilligt blev rettet paa efter hans personlige Ordre.

Sundhedstilstanden var i 1895 nogenlunde god i Distriktet. Baade i Rio de Janeiro og Santos forekom Febertilfælde men uden foruroligende Karakter. I Pernambuco derimod herjede for kort Tid gul Feber slemt, ligesom ogsaa Pará led noget under den. Desværre synes dette Onde i Brasilien at faa fastere Fod og nu ogsaa at udbrede sig til det Indre. Opmærksomheden er ganske vist vakt for at finde Midler mod den, Encalyptusextrakt, Arsenikpræparater, Serum af Reconvalesceners Blod, forskellige brasilianske Planters Saft og Rødder, men noget absolut sikkert Middel siges dog ikke at være fundet. Til at bekjæmpe den med omfattende hygieeniske Reformer allesteds mangler maaske Penge og Energi.

Jeg har ovenfor nævnt Unionens finansielle Forholde. Hvad de enkelte Stater angaar turde det ikke skjules, at de hver for sig søge at udvikle sine Hjælpkilder og at den lokale Administrations Uafhængighed, som de nyde, har medvirket meget hertil. Paa samme Tid turde dog ogsaa Indvandringen, Tilflydningen af Kapital og den Virksomhed, som særlig i La Plata Staterne gjør sig mere og mere gjældende, ogsaa have bidraget dertil. Sao Paulo, Pará, Amazonas, Pernambuco, Rio Grande do Sul har hurtigt

øget sine Indtægter. Enkelte af disse Stater har dog efterhaanden paa-
draget sig ret betydelige Gjældsforpligtelser, andre har iløbet saadanne tid-
ligere, men har derefter afbetalt paa samme. Det turde være af Interesse
at give en Oversigt over denne Staternes Særgjæld (saavel uopsigelig som
opsigelig) i 1889 og i 1895 saaledes som den af en finantsiel Forfatter
(Dr. Amaro Cavalcante) er bleven sammenstillet:

Stater.		Gjæld i 1889.	Gjæld i 1895.
Amazonas	Rs.	3 000 000 000	45 134 805
Pará	”	4 711 668 016	2 322 400 000
Maranhao	”	1 023 000 000	1 895 000 000
Pianhy	”	360 431 088	90 383 878
Ceará	”	0 000	0 000
Rio Grande do Norte	”	391 851 763	157 948 358
Parahyba	”	882 492 903	696 150 706
Pernambuco	”	7 680 678 063	10 158 558 627
Alagoas	”	519 215 202	416 100 000
Sergipe	”	1 059 377 208	1 927 963 134
Bahia	”	11 660 400 000	12 367 600 000
Espirito Santo	”	300 857 176	11 408 889 470
Rio de Janeiro	”	9 063 764 000	7 099 021 739
Minas Geraes	”	8 011 717 210	16 587 109 000
Paraná	”	2 927 164 063	2 530 000 000
Sao Paulo	”	18 414 319 707	15 189 656 319
Santa Catharina	”	155 312 800	1 930 000 000
Rio Grande do Sul	”	3 902 661 818	6 812 321 818
Goyaz	”	52 800 000	145 000 000
Matto Grosso	”	238 199 817	27 500 000
Tils. Rs.		73 455 910 834	91 706 737 854

Det sees saaledes, at Minas, Pernambuco, Bahia og Rio Grande do Sul,
har øgede Forpligtelser, medens Amazonas har gjort en overraskende, Pará
og Sao Paulo en betragtelig Afbetaling. Totalsummen af Staternes Særgjæld
viser Stigning.

Forholdene i nogle af disse Stater turde give Anledning til nogle
Bemærkninger.

Pará. Denne Stats og Bys Blomstring er allerede selvsagt ved dens
Beliggenhed. Trods alle Klimatvanskeligheder er det kun et Tidsspørgsmaal,
naar Amazonegnene ville blive et af de rigeste Handelsomraader i Verden.
Allerede nu er Byen Pará (Belem) Marked for Produkter fra endel af det
Indre af Maranhao, Goyaz, fra hele Amazonas, fra Peru, fra Bolivia, fra
Venezuela. Denne Handel vil lettes og stige. Nu (i Begyndelsen af 1896)
er Telegrafkabel lagt fra Pará til Manos. Nu løbe Dampere allerede i
stadig Rute op Floden til Manaos og ofte op i enkelte af Bifloderne. En
norsk Dampers i oversøisk Fart er imidlertid gaaet helt til Iquitos i Peru.
En livlig Fragtfart paa hele denne uhyre Vandaare er saaledes ifærd med
at skabes. Vor Skibsfart burde have sin Opmærksomhed rettet paa
denne Egn.

Oprindelig en liden By under Jesuiters fuldstændige Herredømme, havde
Pará endnu ved dette Aarhundredes Begyndelse kun en Indførsel og Udførsel

af 300 000 000 Reis Værdi. Endnu i 1820 kom der ialt blot ca. 60 Skibe til Pará der bragte franske, engelske og portugisiske Varer. Men dets Fremskridt daterer fra 1836. Nu er det en By paa ca. 100 000 Indbyggere med livlig Skibsfart og Handel. Medens der i 1836 ankom 100 Fartøier i oversøisk Fart paa 13 843 Tons, og dette i 1839 var sunket noget til 81 Fartøier paa 11 252 Tons er det siden stadig øget og ankom der i 1894: 303 Dampere paa 434 849 Tons og 140 Seilskibe paa 58 551 Tons, begge i oversøisk Fart. Medens Stedet i 1836 indførte udenlandske Varer til en Værdi af Rs. 689 491 400, og nationale Varer Rs. 1 130 605 333, eller tils. Rs. 1 820 102 732, var dette i 1850 steget til en samlet Værdi af Rs. 2 291 953 995, i 1861 til Rs. 5 660 147 471, i 1871 til Rs. 11 796 407 431, i 1881 til Rs. 16 907 911 406, i 1891 til Rs. 21 235 737 696. Heri er ikke indbefattet Transitovarer til Bolivia, Peru, Colombia og Venezuela, der i 1853 ikke oversteg Rs. 300 000 for Importværdi og Rs. 2 560 000 Exportværdi, men som nu siges at beløbe sig begge til Rs. 5 000 000 000. Hvad Pará modtager fra disse Lande er Kautschuk.

Der ankom i 1890 til Pará fra

Peru	1 163 909 Kg.	Kautschuk af Værdi	Rs. 2 131 981 546
Bolivia	432 548 -	- - -	- 1 119 666 000
Venezuela	7 976 -	- - -	- 19 461 150

eller tils. en Værdi af Rs. 3 271 108 696

og i 1894 til Pará fra

Peru	783 231 Kg.	Kautschuk af Værdi	Rs. 2 895 008 545
Bolivia	653 091 -	- - -	- 2 422 171 245

Rs. 5 317 179 790

Hvad Pará's Udførselshandel angaar, da er Udviklingen af samme ikke mindre overraskende end Indførselen. Medens den i 1837 var af en samlet Værdi af Rs. 821 622 941, var den i 1850 Rs. 1 986 542 173, i 1861 Rs. 3 567 058 775, i 1871 Rs. 9 348 295 890, i 1881 15 701 072 700, i 1891 27 755 667 004 og i 1894 Rs. 40 780 319 970. Ved disse Tal, ligesom ved Indførselen, maa dog ikke glemmes, at i de sidste Aar siden 1889 Milreisens Værdi ikke er à pari men betydelig forringet.

Mellem Paras Udførselsartikler er *borracha* (Kautschuk) den vigtigste. Før 1840 var det smaa Kvanta, der bragtes ud af Landet, derpaa begyndte Handelen at øges. Nu begynder Kautschuk-Søgerne at gaa op i de ukjendteste Egne, Dampbaade følger dem op i Bifloderne, der er Fabrikker i Europa, særlig i Tydskland, der selv eie grundgaaende Smaadampere, der gaa ind i Amazonegnene for at gjøre Indkjøb. Hvorledes denne Handel er øget, vil sees af følgende Zifre. I de 16 Aar fra 1836 til 1852 udførtes der tilsammen 685 502 Kilo til en Værdi af Rs. 288 346 151, i de 10 Aar 1852—1862 tilsammen 20 861 773 Kilo, *borracha* til en Værdi af Rs. 23 155 846 913. Medens i de følgende Aar Kvantumet øgedes langsomt og jevnt, øgedes Prisen hurtigere. I de fem Aar 1879—1884 udførtes der 26 785 215 Kg. til Værdi Rs. 66 339 301 214; i Femaaret 1884—1889 35 281 918 Kg. til Værdi Rs. 71 592 922 332; i Femaaret 1889—1894 34 762 238 til Værdi Rs. 114 891 338 951. Priserne har i de sidste Aar

vexlet meget. I 1890 mellem 900 Reis og 3 425 pr. Kilo; i 1893 mellem Rs. 3 455 og 6 294 pr. Kilo; i 1894 mellem Rs. 1 975 og 5 755 pr. Kilo. Varen sælges i tre Sorter: „Fina“, „Entrefina“ og „Sernamby“. I 1895 har Udførselen været meget betydelig, og siges at være kommet op til næsten 20 Mill. Kilo fra Pará, men deri er ogsaa da iberegnet den Transitovare, der kom fra Bolivia og Peru (hvilken repræsenterede ca. 12 Mill. Kg. Ca. 9 Mill. Kg. gik til Europa, ca. 11 Mill. Kg. gik til de forenede Stater.

Fra Manaos, Hovedstad i Staten Amazonas gik der samtidig i 1895 5½ Mill. Kg. direkte til Europa og Nordamerika, Halvdelen til hver.

Cacao har altid forekommet i Overflod ved Pará. Langs Amazonflodens og Tocantins Bredder var allerede i forrige Aarhundrede store Planteringer. Allerede i 1780—1789 udførtes tils. 9 Mill. Kg. og i 1789—1800 ca. 11 Mill. Kg. Cacaotræet giver der Frugt i det tredje Aar efter at være plantet og fortsætter at give Frugt selv 50 til 60 Aar gammelt. Af Cacao er der i de sidste Aar udført fra Pará: i 1892 3 201 373 Kg. til Værdi Rs. 3 061 456 010; i 1893 3 568 691 til Værdi Rs. 4 191 792 503; i 1894 2 594 714 Kg. til Værdi Rs. 2 948 617 960. Prisen var i 1890 ca. 400 Reis pr. Kilo; i 1892, 875 Reis; i 1894 1 040 Reis pr. Kilo. Pará's Cacao er paa det europæiske Marked anseet for en af de bedste og kjøbes særlig af Frankrige, der imidlertid af sit samlede Behov ca. 6 Mill. Kilos eller 70 000 Sække kun kan faa ca. Halvdelen eller 3 050 000 Kg. eller 42 000 Sække fra Pará. Til Hamburg og de Forenede Stater gaar ubetydeligt.

Paranødder („castanhas do Maranhao“) findes i Mængde langs Flodbredderne og i det Indre; de udførtes tidligere i Hams, nu fuldt plukkede. Heraf udførtes i de 14 Aar fra 1836 til 1850 tils. 1 550 100 Kg. til Værdi af Rs. 34 269 760; men i 1871 alene var der allerede exporteret 2 694 824 Kg. til Værdi Rs. 296 861 300. I 1894 udførtes 113 545 Hectoliters til Værdi Rs. 1 669 593 691.

Bomuld, Sukker, Tobak, Mandiocamel og Ris er ogsaa Gjenstand for ret betydelig Produktion, men der udføres ikke meget deraf. Mellem Tobakken, der særlig dyrkes i S. Miguel do Guamá, Ourem, Irituia, og Bragança, skal der findes Sorter, der kan maale sig med den bedste Havanatobak.

Hvad Frugter, Træer, medicinale Planter angaar, som kunde blive Gjenstand for betydelig Handel, er de saamange at en Opregning af i Europa ganske ukjendte Navne kun vilde trætte, og knapt er vel nogen Egn paa Jorden rigere.

Denne Handel med det store Amazon-Indland og med de oversøiske Markeder medfører naturligvis en betydelig Pengeomsætning og Bankrørelse. Der findes saaledes ikke mindre end fem brasilianske Banker: Banco Commercial do Pará; Banco do Pará; Banco do Belem; Banco Norte do Brazil; og Banco de Credito Popular; samt tre udenlandske Banker: London & River Plate Bank; London and Brazilian Bank; The British Bank of South America. Disse tre sidste har efter forholdsvis kort Virken paa Stedet betydelige Forretninger.

Pará staar baade i direkte Dampskibsforbindelse med Europa (Liverpool og tyske Havne) og med de nordamerikanske Byer ligesom med de brasilianske Kystbyer. Disse Forbindelser sikre endnu mere dets store Fremtid.

Manaos. Denne By, Hovedstad i Staten Amazonas, har paakaldt Opmærksomhed ved sin hurtige Fremvæxt. Amazonas har mange Rigdomskilder særlig i Planteriget. Dets Export fra Manaos er allerede af en Værdi af ca. 8 680 000 000 Reis, medens den i 1890 var ca. $1\frac{1}{2}$ Mill. Milreis. Heri var indbefattet i 1895 Værdien af ca. $8\frac{1}{2}$ Mill. Kilos „borracha“. Denne Vare søges af talrige Arbeidere i Skovene ved Floderne Solimoes, Purus, Madeira og Javary. Manaos anløbes i 1895 af 496 Dampskibe under brasiliansk Flag, der tilhørte Selskaberne „Amazonas Limitada“, „Lloyd Brazileiro“ og „Companhia de Navegação do Maranhão“ samt forskellige Handelshuse i Pará, og af 73 Dampere under udenlandsk Flag, fra europæiske og amerikanske Havne. I de Forenede Stater begynde Kapitalister at have sin Opmærksomhed fæstet paa denne Egn. Koncessioner af Land er givne i stor Udstrækning, men de omfatte hidtil blot en Brøkdel af det uhyre Territorium. Mellem Manaos og Iquitos i Peru foregaar allerede ret livlig Handel.

Pernambuco. Forholdene paa dette vigtige Sted er siden 1889 bleven betydelig bedre. Mærkelig nok har dette staaet i Forbindelse med Papirpengenes Forringelse, er der bleven sagt, idet nemlig Sukkeravlen og andre Exportnæringer, er blevene gunstigere stillede derved at de fik mere i Papir for sine Produkter i Udlandet, medens deres Udgifter indenlands til Arbejdsløn etc. forblev omtrent den samme, og Saldoen i Papir altsaa blev saameget større. Og dette ihvorvel Prisen paa Sukker og Bomuld er falden i nogen Grad. Staten Pernambuco har gjort Fremskridt i de sidste Aar baade i Handel og i Industri. Dens Jernbanenet til det Indre søges nu udvidet. Der er allerede Forbindelse mellem Pernambuco og Maceio. Fremtidsplanen vil være at forene det med Bahia og eventuelt Rio. Den staar i jevn Dampskibsforbindelse med Udlandet ved engelske, amerikanske og tyske Linier. Engelske Banker, hjulpe af en brasiliansk Indretning (Banco Nacional) lette Omsætningerne. Stedet er gennem en fransk Telegrafkabel i Forbindelse med Senegal, ved et brasiliansk med Portugal, og derigjennem atter med England og det øvrige Europa. Pernambucos Hovedprodukter er Sukker, Bomuld, Mais, Mandiocamel og Huder. Sukkeret er hidtil i Udlandet gaaet til Canada og de Forenede Stater, i Brasilien til Rio Grande do Sul, Santos, Sao Paulo og Para. Bomulden er i Udlandet gaaet til Manchester, Odessa og andre Steder, i Brasilien til Rio, Minas og Sao Paulo.

Staten Pernambuco har nu, ifølge engelsk Kilde, 37 Sukkerværker (engenhos).

Staten Pernambucos Sukkerproduktion kan ansættes saaledes i de sidste Aar:

1869—1870 693 296 Sække (hver Sæk ansat til 75 Kilo), 1871—72 1 285 051 Sække, 1890 1 645 957, 1892 1 683 375, 1894 2 468 297 Sække.

Der udførtes af Sukker i 1894 til brasilianske Havne 114 711 Tons og til de nordamerikanske og engelske Havne 50 173 Tons eller tils. 164 884 til en Pris af 3 523 Rs. pr. 10 Kilos og en Værdi af Rs. 39 052 777 260. I 1893 til brasilianske og udenlandske Havne tils. 146 927 Tons til en Pris af Rs. 3 958 og en Værdi af Rs. 39 063 137 960. Prisen var i 1895 højere. Sukkersorterne kaldes: „Usina superior“, „Branco za superior“, „Do. boa“, „Do. regular“, „Somenos“, „Mascavinho“, „Mascavado“, „Bruto secco“, „Bruto melado“.

Af Bomuld høstedes der:

1869—1870	175 170	Baller.
1871—1872	179 137	—
1890	183 561	—
1892	193 818	—
1894	222 180	—

Der udførtes af Bomuld i 1894 til engelske og russiske Havne 8 703 062 Baller, til Indlandet og bras. Havne 7 245 256 Baller, tils. 15 948 318 til en Pris af Rs. 10 787 pr. 15 Kg. eller samlet Værdi af Rs. 11 469 115 200. I 1893 var der udført til brasilianske Steder og udenlandske Havne tils. 25 686 190 Baller til en Pris af Rs. 9 592 pr. 15 Kg. eller samlet Værdi af 16 541 845.

Rhum og Alkohol udføres fra Pernambuco paa Piber à 480 Liter. Tilvirkningen er steget:

		Rhum à 21 ^o Piber.	Pris pr. Pibe.	Alkohol Piber.	Pris pr. Pibe.
I Femaaret	1879—1883	5 255	Rs. 76 500	215	Rs. 255 000
- —	1884—1888	6 502	- 59 691	338	- 118 335
- —	1889—1893	20 670	- 119 462	4 989	- 213 140

Der udførtes i 1894 38 069 Piber Rhum à Milreis 173 330 eller samlet Værdi af Rs. 6 598 499 770 og 13 307 Piber Alkohol à Rs. 309 750 pr. Pibe eller en samlet Værdi af Rs. 4 121 843 280.

Mellem de vigtigste Indførselsartikler til Pernambuco er Hvedemel, særlig fra de Forenede Stater. Der ankom i 1894 224 302 Fade og 57 789 Fade fra Triest. Argentinsk Mel sælges ikke endnu i Pernambuco. Klipfisk, særlig fra Norge, ankommer i Kasser. Af svenske Artikler sælges Trælast, Jern og Staal.

Pernambucos Skibsfart: Der ankom i 1894 576 udenlandske Skibe dr. 694 706 Tons og i Kystfart 471 Fartøier dr. 372 351 Tons. Der afgik 1 047 udenlandske Skibe og 417 Fartøier i Kystfart tils. 217 969 Tons.

Pernambuco ansees nu at have 180 000 Indbyggere. Sundhedstilstanden har været god, men der var i 1894, som før nævnt, en Tid, hvor gul Feber optraadte med Voldsomhed. For de Skibe, der besøge Brasiliens Nordkyst, er det en betydelig Lettelse, at der ved Øen Tamandaré lidt søndenfor Pernambuco, er bleven anlagt Kvarantænestation.

J. M. Bolstad.

II.

Aarsberetning for 1894 *dateret 13 Januar 1896.*

Ved Hovedstationen udførtes i 1894 Mønstringer og Afmønstringer paa svenske og norske Skibe i samme Udstrækning som sidst forløbne Aar.

Rømninger viste sig i betydelig Grad at være aftaget, hvilket væsentligst kan tilskrives den mellem Konsulaterne trufne Overenskomst om ikke at paamønstre nogen Sømand, om hvem det vides, at han er rømt, eller som ikke har sin Søfartsbog i Orden. Efterhaanden vil den af et engelsk-amerikansk Sømandshjem viste Virksomhed ogsaa mere og mere bidrage til, at dette Onde vil forsvinde.

Der efterlodtes i Aarets Løb omtrentlig samme Antal af Svenske og Norske samt Udlændinge fra svenske og norske Skibe som foregaaende Aar, ligesom Dødsfaldene her og ved Vicekonsulstationerne ikke væsentlig overskrider det foregaaende Aars Antal, ihvorvel Feberen i Februar og Marts i Rio de Janeiro selv var usædvanlig heftig og krævede talrige Offere. Nærmere Data angaaende alle disse Døde ligesom deres Efterladenskaber ere hjemsendte i specielle Indberetninger.

Forsaaavdt som Udlændinge ere døde paa svenske og norske Skibe er Meddelelse derom bleven tilstillet vedkommende Landes Autoriteter, og Efterladenskaber derhen expederede.

Udlæg ere gjorte i Distriktet for Skibbrudne eller efterladte Syge i betragteligt Omfang, og herom specielle Beretninger afgivne. Disse Udlæg beløbe sig for norske Skibes Søfolk til ca. Rs. 20 000 000. Beløbet er saa betydeligt ved, at Antallet af forliste eller condemnerede Skibe var betragteligt.

I Anledning Emigranternes Hjemreise ydedes Bistand af forskjellig Art.

Fra Generalkonsulatet hjemsendtes forskjellige Fragtbeløb og Deposita, tilsammen Rs. 14 000 000.

Arvemidler efter afdøde Svenske indsendtes med omtrent samme Beløb som forrige Aar £ 103, og efter afdøde Norske vil det samlede Beløb være ca. £ 200.

I Aarets Løb er der blevet hjemsendt norske Hyrebeløb til en Sum af ca. Rs. 4 000 000.

Generalkonsulatets Bistand er i det forløbne Aar bleven paakrævet i betragtelig Grad, dels ved forskellige Vanskeligheder angaaende Losning og Lastning i nogle Havne og Tvist med Lastemodtagerne, særlig ved Hovedstationen; dernæst ved den i en længere Specialberetning omhandlede Forseiling af Fartøier fra den hele Kyst, men særlig fra de nordlige Havne, til Ilha Grande, og deraf flydende Spørgsmaal om Krav paa Liggedagspenge eller Erstatning, betalt ligefrem eller ydet i Form af Havari Grosse; videre ved forskellige Forlegenheder, hvori Emigranter, der ei forefandt, hvad der var dem lovet, befandt sig, ligesom sluttelig den under 6 September 1893

udbrudte og den 13 Marjs 1894 endte sømilitære Revolte skabte en Tilstand for Handelsskibe og Landsmænd, hvorunder det blev en betydningsfuld Opgave ved forenede Anstrængelser at komme igjennem med saa faa Opoffrelser og saa faa Tab som muligt. Revolten fremkaldte en Uendelighed af Vanskeligheder og Tvistspørgsmaal, der have voldt et betydeligt Antal fremmede Skibe Tab. Da vore Fartøier vare paapasselige og ei skyede personlig Fare og Anstrængelse, reddede de sig forholdsvis godt ved ihærdigt Arbejde ud af den usædvanlige Stilling.

Den til Generalkonsulatet indkomne Korrespondance var omtrent som i foregaaende Aar.

Jeg skal i det Følgende efter de Kilder, der tidligere have staaet til Generalkonsulatets Raadighed samt de Oplysninger, der fra forskjelligt Hold have kunnet indhentes, berøre den Skibsfartsbevægelse, der paa brasiliansk Omraade i Aarets Løb i det hele har fundet Sted, samt den lokale Handel og de indenlandske Næringsforholde i sin Almindelighed.

Skibsfarten var i Begyndelsen af Aaret 1894 temmelig flau som Følge af de ved den udbrudte Revolte skabte Vanskeligheder; men efter at Marschal Floriano Peixoto's Regjering havde kuert Revolten, indtraadte snart roligere Tilstande, Tingene kom lidt efter lidt i sin gamle Gjænge, og Forretningerne bedredes og Skibsfarten blev noget mere livlig henimod Slutningen af Aaret.

Det engelske Flag viser stadig Fremgang, og da vor egen Fart er forbleven omtrent den samme, særlig hvad Hovedstationen angaar, er det ei vanskeligt at se, at britiske Skibe fremdeles i øget Grad kaste sig ind i denne Fart og muligens derved vil berøve vore Fartøier Andel af de Kulfragter, der hidtil stod dem aabne særlig i denne Havn.

De forenede Rigers Skibsfart paa Distriktet udgjorde i Aarets Løb 583 ankomne og 586 afgaaede Skibe, hvoraf 88 ankomne og 91 afgaaede svenske samt 495 ankomne og 495 afgaaede norske. Af ovennævnte Skibe ankom til Hovedstationen 160 med en samlet Drægtighed af 80 422 Tons og til Vicekonsulsstationerne 423 med en samlet Drægtighed af 166 386 Tons. Tilsammen 583 Skibe med 246 808 Tons. Fra Hovedstationen afgik 168 med en samlet Drægtighed af 82 998 Tons og fra Vicekonsulsstationerne 418 med en Drægtighed af 170 184 Tons. Tilsammen 586 med 253 184 Tons (se Aarsberetninger for 1894, Hefte 18, pag. 793).

Af norske Skibe, som i Aarets Løb ankom til Distriktets Havne var 23 Dampskibe med en samlet Drægtighed af 7 958 Register Tons, og heraf afgik 22 med tilsammen 7 513 Register Tons. Foruden de ovennævnte Fartøier, som kom for at laste eller losse, besøgttes Distriktet af 12 norske Skibe for Ordre med tilsammen 5 672 Register Tons.

Af andre Nationers Skibe ankom til Rio de Janeiro i oversøisk eller udenrigsk Fart følgende:

Tyske ankomne 140, afgaaede 134. Argentinske ank. 16, afgd. 16. Østerrigske ank. 19, afg. 17. Belgiske ank. 11, afg. 22. Brasilianske ank. 20, afg. 9. Danske ank. 21, afg. 25. Franske ank. 166, afg. 151. Græske ank. 1, afg. 1. Spanske ank. 4, afg. 3. Hollandske ank. 6, afg. 5. Engelske ank. 629, afg. 554. Italienske ank. 77, afg. 68. Nordamerikanske ank. 60 afg. 52. Uruguyaiske ank. 2, afg. 2. Portugisiske ank. 29, afg. 25. Russiske ank. 2, afg. 5. Her maa dog erindres, at Farten paa

Rio var stængt for brazilianske Fartøier de første 4 Maaneder af Aaret indtil Revoltens Slutning.

Da en Sammenligning mellem de sidste ti Aars udenrigske Fart paa Rio de Janeiro fremdeles har sin Interesse, hidsættes følgende Tal:

Ankomne fra Udlandet.			Afgaaede til Udlandet.		
Aar.	Skibe.	Tons.	Aar.	Skibe.	Tons.
1885 . . .	1 263	1 323 905	1885 . . .	1 105	1 283 264
1886 . . .	1 231	1 359 993	1886 . . .	1 037	1 230 443
1887 . . .	1 102	1 235 292	1887 . . .	824	1 047 875
1888 . . .	1 196	1 495 410	1888 . . .	1 072	1 407 239
1889 . . .	1 375	1 275 527	1889 . . .	1 181	1 163 316
1890 . . .	1 359	1 842 513	1890 . . .	1 150	1 672 650
1891 . . .	1 680	2 287 912	1891 . . .	1 387	2 088 301
1892 . . .	1 379	1 948 547	1892 . . .	1 187	1 856 347
1893 . . .	1 397	2 062 294	1893 . . .	1 218	1 924 449
1894 . . .	1 297	1 929 127	1894 . . .	1 102	1 778 834

Ankomne i Kystfart.			Afgaaede i Kystfart.		
Aar.	Skibe.	Tons.	Aar.	Skibe.	Tons.
1885 . . .	1 399	478 879	1885 . . .	1 580	540 939
1886 . . .	1 347	489 487	1886 . . .	1 500	570 987
1887 . . .	1 203	502 452	1887 . . .	1 511	650 698
1888 . . .	1 146	560 238	1888 . . .	1 379	638 141
1889 . . .	1 030	530 372	1889 . . .	1 204	602 527
1890 . . .	1 090	613 730	1890 . . .	1 328	738 462
1891 . . .	1 313	665 033	1891 . . .	1 481	908 407
1892 . . .	1 347	797 057	1892 . . .	1 439	920 685
1893 . . .	1 083	653 244	1893 . . .	1 173	774 641
1894 . . .	954	528 106	1894 . . .	1 018	672 159

Af disse i Kystfart gaaende Skibe var i de to første Aar Seilskibene de flertalligste, medens senere Dampskibene successive har tiltaget, saa Forholdet mellem Seil- og Dampskibe i det sidst forløbne Aar stiller sig omtrentlig = 2 : 3. Af vore egne Dampskibe har i den senere Tid flere fundet Sysselsættelse paa Kysten, særlig mellem Rio og de nordlige Havne. Til en Oversigt hidsættes Antallet af de forskjellige fremmede Nationers Skibe, som har gaaet i Kystfart i det forløbne Aar:

Tyske ankomne til Rio 144, afgaaede 133. Argentinske ank. 9, afg. 8. Østerrigske ank. 15, afg. 15. Belgiske ank. 1, afg. 7. Danske ank. 18, afg. 16. Franske ank. 35, afg. 52. Spanske ank. 2, afg. 2. Hollandske ank. 7, afg. 5. Engelske ank. 111, afg. 160. Italienske ank. 50, afg. 56. Nordamerikanske ank. 9, afg. 12. Norske ank. 56, afg. 57. Uruguayiske ank. 3, afg. 3. Portugisiske ank. 5, afg. 13. Russiske ank. 1, afg. 12. Svenske ank. 14, afg. 12. Tilsammen 480 ankomne og 551 afgaaede Skibe.

Af Braziliens egne Fartøier indkom til Rio i Kystfart i Aaret 1894 207 Seilskibe dr. 22 536 Tons og 267 Dampere dr. 119 573 Tons. Der afgik 197 Seilskibe dr. 20 661 Tons og 270 Dampere dr. 123 112 Tons. De fleste brazilianske Seilskibe ere smaa Fartøier, væsentlig Skonnerter, Galeaser og Jagter. Blandt Damperne er ogsaa en hel Del smaa Dampskibe medregnet.

Virksomheden var i Kystfarten idethele ikke saa livlig som forrige Aar. Dog medførte de politiske Forholde, at vore Fartøier, særlig de mindre, erholdt lønnende Fragter og hurtige Reiser mellem Rio samt Imbetiba, Victoria, Itapimirim, Aracajú og andre Havne.

Det er almindelig bekjendt, at Farten paa Rio de Janeiro har taget betydeligt Opsving siden tidligere Aar. Det er for at bedømme dette Opsvings Omfang af Betydning at sammenligne med tidligere Tider. Hvert af nedenstaaende Ziffre omfatter den samlede Tonnage, indbefattet saavel udenrigsk som Kystfart, saavel ankommen som afgaaet, saavel Dampskibstonnage som Seilskibstonnage:

Samlet Tonnage: 1860 1 526 976 T., 1865 1 521 429, 1870 2 346 105, 1875 3 044 494, 1880 3 071 409, 1885 3 626 987, 1890 4 667 355, 1891 6 109 653, 1892 5 522 636, 1893 5 414 628, 1894 5 051 999 T.

Ved Decret af 11 November 1892 er som før indberettet bestemt, at Udlændinge, undtagen i faa Tilfælde, skulle være udestængte fra Kystfart. Der var herved uden Tvivl tænkt at udestænge nærmest den fremmede Dampskibsfart mellem Kysthavnene, der gjorde de brasilianske Kompagnier, særlig Lloyd Brasileiro, Rangen stridig, medens man vistnok havde mindre imod Seilskibenes Virksomhed. Den sømilitære Revolte har imidlertid gjort ubrugeligt en Del af det indenlandske Dampskibsmateriel. Iværksættelsen af dette Decret er derfor, paakrævet af Nødvendigheden, bleven udsat 2 Aar indtil Slutningen af 1896. Den mod Udlændinge under den politiske Gjæring fremtrædende Misstemning for ei at sige Uvilje var muligens en medvirkende Grund til Fattelsen af Decretet; men dettes væsentligste Foranledning var et vistnok ugrundet Haab om at se Landets egne Kapitaler sysselsætte sig i Bygning af Dampskibe og Seilfartøier og i Skibsrederi.

De Varer, der sysselsætte vore Skibe i Kystfarten ere fremdeles Salt, Herva Matte, tørret Kjød og Fedt, Løg, indenlandsk Træ, Sukker, Brændevin og Bomuld.

For Saltfarten er det af Betydning, at der fremdeles fra Saltværkerne i Macao, Mossoró og Assú, trods store Vanskeligheder og daarlig praktisk Anordning, skibes Salt til de nærliggende Havne og til Rio.

Fragtmarkedet i Rio de Janeiro har i 1894 stillet sig omtrentlig som i det foregaaende Aar.

Udførselen fra Rio de Janeiro i Dampskibe havde som tidligere til Gjenstand væsentlig Kaffe. Hvad der afgik i Seilskibe var mindre Partier Huder til Kanalhavnene eller Kaffeladninger paa fra 3—5 000 Sække til forskjellige Steder i Sydafrika, særlig Kapstaden. Direkte Dampskibseilighed mellem Sydafrika og Sydamerika findes hidtil ikke. De afgaaede Seilskibe medføre derfor ogsaa Post.

Fragterne for Reisen beregnes med en rum Sum fra 300 til 600 £. Hvad Saltfragterne fra Nordhavnene og Mattefragterne fra Paranaguá angaar, vare de omtrentlig som forrige Aar.

Finantsliv og Handel. Brasiliens nuværende politiske Ordning er det saakaldte „Præsidentielle System“. Republikkens Præsident er den ene ansvarlige ligeoverfor Kamrene; hans Ministre ere uansvarlige og deltage ei end i Kamrenes Forhandling. De ere lidet mere end Præsidentens

Sekretærer og ombyttes en for en ret ofte og uden at synderlig Ændring mærkes. Ministrene behøve saaledes ei at tilhøre noget bestemt Parti eller at hævde en given Retning af politiske Principer. De behøve ei for sig en Majoritet i Kamrene eller Støtte i disse. Præsidentens Person indeholder saaledes i sig saavel Udtrykket for den raadende Situation som dens Tendenser. Er det en stærk militær Karakter, ville snart alle Forholde heraf bære Præg. Er det en civil Statschef, der med Maadehold forstaar at forene en fast Administration og et energisk Initiativ, vil der snart baade inden Presse og Samfundskredse raade en forsonlig Tone, der gjør fredeligt Samarbejde mellem de forskellige politiske Meninger muligt. Den under 15 November 1894 skeede Ændring i Regjeringen imødesaaes af saadan Grund med megen Spænding. Det synes, som om de berettigede Forhaabninger ere blevne fyldestgjorte.

Som Følge af de med Undertrykkelsen af den sømilitære Revolte forbundne pekuniære Offere til alle Øiemed, bleve Unionens Finantser betydelig skadede og behøve endnu nogen Tid for atter at komme i Ligevægt. Budgettet er noget højere end forrige Aar, og der indførtes en Del Ændringer i Paalæggene for at øge Indtægterne.

Medens Unionens egne Finantser for Tiden stille sig i et noget ugunstigt Lys, have de enkelte Stater fremdeles forbedret sine. Rio Grande do Sul, hvor Borgerkrigen først nylig er bleven endt ved Kompromis, og hvor Unionen har havt betragtelige Udlæg for at føre Krigen og bringe den tilende, har sit Budget i Ligevægt, trods de store Opofrelser, det har maattet gjøre ianledning Krigsomkostninger. Minas, der kan vise stort Overskud, voterede under Revolten Centralregjeringen et Tilskud af 4 Mill. Milreis. Denne Stat har ogsaa besluttet at anlægge ny Hovedstad i Bello Horizonte, hvor Anlægget fortiden drives med Iver, saasom den gamle, „Ouro Preto“, blev for trang og besværlig. Sao Paulo, Pará og Amazonas har store Overskud. Rio Grande do Norte og Parahyba staa nogenlunde godt. Bahia og Pernambuco have faaet sine Finantser iorden. Pianhy, Goyaz og Matto Grosso behøve endnu noget Tilskud af Unionskassen. Det havde været Unionsregjeringens Tanke at indfri en Del af alle de af Statens Papirpenge, der vare i Omløb, men nogen endelig Ordning i saadan Retning er ikke naaet. Den cirkulerende Seddelmasse i 1893 er bleven anslaaet til ca. Rs. 565 543 533 000. Det er blevet sagt, at dette Beløb blev i nogen Grad øget under de politiske Uroligheder, uden at dog herom endnu foreligger Klarhed.

Som Følge af Krigens Krav er der i dette Øieblik endnu mere Papir i Omløb.

Det er i en tidligere Aarsberetning blevet omtalt, at Regjeringen ønskede en Sammensmeltning af Banco do Brazil og Banco da Republica og udvirkede en saadan med Navn „Banco da Republica do Brazil“. Denne Bank har i det forløbne Aar med megen Forsigtighed fortsat sin Virksomhed, og det er at haabe, at den vil vide fremdeles at bevare sin Stilling paa Markedet.

Aaret var ikke gunstigt for Dannelsen af nye Bolag eller til Begyndelse af nye Foretagender. Tvertimod havde mange af de ældre ret vanskeligt for at redde sig efter de økonomiske Vanskeligheder, som Revolten havde skabt.

De udenlandske Banker, særlig „London Brazilian Bank“ og „London River Plate Bank“ udvidede sin Virksomhed. De dominerede Pengemarkedet sammen med „British Bank“ og „Brazilianische Bank für Deutschland“, hvorfor ved gjentagne Anledninger fra brasiliansk Side Beskyldninger ere fremkomne mod dem for at drive Kursen ned efter Forgodtbefindende og i vild Speculation. Særlig har disse Beskyldninger været rettede mod den tyske Bank, der i den senere Tid har foretaget mange store Forretninger.

Børsen frembød i Aarets Løb ingen synderlig Livlighed, dog periodevis i dets senere Del var der lidt Rørelse.

Pengekursen var Aaret igjennem lav med en liden Stigning i de sidste Maaneder. Den gennemsnitlige Kurs for hele Aaret stillede sig saaledes:

England	Frankrig	Tyskland
d pr. 1000 Reis	Reis pr. Franc	Reis pr. Mark
10 ¹ / ₄ à 12	861.5 à 944	1 054 à 1 165.5
Forenede Stater	Italien	Portugal
Reis pr. Dollar	Reis pr. Lire	pr. 100 000 Reis.
4 530 à 5 043.5	829.5 à 920	340 à 431

Kurserne paa England, Frankrige og Tyskland angaa Bankpapirer paa 90 Dages Sigt. De paa Portugal, Forenede Stater og Italien lyde paa 3 Dages Sigt. Kursen paa London vexlede idelig og naaede saavel 9 d nedad som 13 d opad i Aarets Løb.

Importhandel.

Indførselen kjæmpede i Aarets første Maaneder med adskillig Modgang paa Grund af Revolten. Trods alle Vanskeligheder stoppede den dog ikke, og det kan billigen siges, at de fremmede Handelsskibe med Resiko for Mandskab og Skrog reddede Rio de Janeiro fra Hungersnød. I den senere Halvdel af Aaret var Handelsvirksomheden livligere og kan regnes idethele for betydeligere end foregaaende Aars.

Vi skulle nedenfor kaste et Blik paa enkelte Artikler, der ere eller kunne blive vigtige for vor Export eller kunne sysselsætte vor Fragtfart.

Klipfisk. Importen af denne Vare udgjorde 53 384 Bøtter, 4 562 Tønder og 80 449 Kasser mod 66 622 Bøtter, 11 657 Tønder og 3 027 halve do. samt 58 848 Kasser i Aaret 1893. Der forekom saaledes en Øgning af 21 601 Kasser og en Formindskelse af 13 238 Bøtter, 7 095 Tdr. og 3 027 halve do. Der eksisterede den 31 December 1893 20 000 Kollis Fisk. Der ankom i Aarets Løb 138 395 Kollis. Tilsammen 158 395 Kollis. Der forbrugtes 133 395. Der var ved Aarets Slutning altsaa paa Lager 25 000 Kollis.

Ankomsten fordelte sig saaledes paa de forskjellige Maaneder:

	Canada.		Norge.
	Bøtter.	Tønder.	Kasser.
Januar	18 118	1 000	4 917
Februar	—	—	4 505
Marts	2 220	—	5 311
April	—	400	10 331
Mai	77	—	8 648
Juni	2 544	127	5 962

	Canada.		Norge.
	Bøtter.	Tønder.	Kasser.
Juli	—	740	2 444
August	2 524	1 125	8 421
September	15 613	300	6 161
Oktober	—	165	8 003
November	4 590	200	5 577
December	7 698	505	9 857
Tilsammen	53 384	4 562	80 449

Priserne paa Klipfisk stillede sig i Aarets Løb saaledes:

	Canada.		Norge.
	Bøtter.	Tønder.	Kasser.
	§	§	§
Januar	45 à 50	—	45 à 47
Februar	47 à 50	—	46 à 50
Marts	46 à 49	—	46 à 47
April	44 à 47	—	44 à 47
Mai	44 à 47	35 à 36	36 à 43
Juni	44 à 50	34 à 36	38 à 47
Juli	47 à 50	37 à 38	40 à 42
August	47 à 50	37 à 38	40 à 41
September	44 à 50	—	34 à 37
Oktober	44 à 47	—	32 à 35
November	45 à 46	—	38 à 42
December	42 à 45	à 37	40 à 42

Det kan bemærkes, at der ved Siden af canadisk Klipfisk fremdeles er gjort Forsøg paa at indføre amerikansk Fisk, men den synes ei at have Fremtid og omtales ei synderlig fordelagtigt, da den anføres at være blød og uholdbar. Da Konkurrenter imidlertid lære med Tiden, er der her Opfordring for de norske Afskibere dels til at følge de nordamerikanske Anstrængelser med Opmærksomhed, dels til selv at lægge dobbelt Vind paa Omhyggelighed i den norske Fisks Tilberedelse.

Tjære. Indførselen er ei tiltaget.

Stenkul. Indførselen var omtrent som foregaaende Aar. Den var næsten udelukkende for Modtagernes egen Regning. Til visse Øieblikke under Revolten blev der dog Efterspørgsel efter Kul, idet Skibningen blev uregelmæssig. Prisen kunde da gaa op til 60 à 70 Milreis pr. Ton. Som Regel vare Priserne nominelle.

Øl. Indførselen af denne Artikkel var i Aarets Løb 2 874 Kasser mindre end foregaaende Aar. Der indførtes ialt 51 187 Kasser mod 54 061 foregaaende Aar. Indførselen fordeltes paa de forskjellige Kvartaler saaledes: 1ste Kvartal 9 531 Kasser, 2det Kvartal 14 222, 3die Kvartal 9 098, 4de Kvartal 18 336, tils. 51 787 Kasser.

Afskibningsstederne vare følgende: England 3 990 Kasser, Tyskland 38 619, Forenede Stater 8 479, Belgien og andre Lande 99, tils. 51 187 Kasser.

I Januar Maaned vare Priserne Rs. 55 à 59 000 pr. Kasse for tysk Øl.

Cement. Angaaende denne Vare anføres følgende: Der forekom dette Aar en Øgning i Indførselen af Cement paa 44 225 Tønder. Den samlede Indførsel udgjorde 169 332 Tønder mod 125 107 Aar 1893.

Pr. Maaned stillede den sig saaledes:

	England.	Tyskland.	Frankrig.	Belgien.	Diverse.
Januar	—	4 250	—	—	—
Februar	1 154	—	—	800	—
Marts	—	—	300	—	—
April	7 634	—	—	447	40
Mai	5 100	5 300	150	4 000	—
Juni	6 867	5 850	—	10 051	—
Juli	8 354	4 750	160	7 765	—
August	8 482	3 000	90	14 186	25
September	—	5 800	250	13 048	1 220
Oktober	3 380	5 000	40	—	—
November	6 000	—	826	23 200	—
December	200	10 673	940	—	—
Sum	47 171	44 623	2 756	73 497	1 285

Total Indførsel: 169 332 Tønder.

Markedet aabnedes i Januar Maaned med følgende Priser: White Brothers Rs. 12 000 à 14 000, Knigh Beven & Sturge Rs. 12 000 à 14 000, Andre engelske Mærker Rs. 12 000 à 14 000, Tysk Rs. 10 000 à 11 000, Boulogne Rs. 10 000 à 11 000.

I Slutningen af December var Priserne følgende: White Brothers Nominel, Knigh Beven & Sturge Rs. 13 000 à 14 000, Andre engelske Mærker Rs. 9 000 à 10 000, Tydsk Rs. 9 500 à 11 000, Boulogne Rs. 12 000 à 13 000, Joseph Lumay Rs. 9 000 à 10 000.

Smør. De modtagne Sendinger viste en Øgning af 12 090 Kasser mod 1893. Den totale Indførsel udgjorde 69 551 Kasser mod 57 461 Kasser foregaaende Aar.

Indførselen pr. Kvartal var som følger: 1ste Kvartal 8 585 Kasser, 2det Kvartal 18 059, 3die Kvartal 22 879, 4de Kvartal 20 028, tils. 69 551 Kasser.

Udskibningsstederne vare følgende: Frankrig 58 758 Kasser, Forenede Stater 2 571, Italien 3 902, Diverse 4 302, tils. 69 551 Kasser.

Indførselen har i de senere fire Aar stillet sig saaledes: 1893 57 461 Kasser, 1892 48 945 Kasser, 1891 57 402 Kasser, 1890 16 Tdr. og 59 879 Kasser.

Priserne vare høiest i Januar Maaned og sluttedes i December saaledes: Demagny Isigny (smaa Blikdaaser) Rs. 2 180 à 2 200, do. do. (middels Blikdaaser) Rs. 2 150 à 2 160, do. do. (store Blikdaaser) Rs. 2 080 à 2 100, Anatolli (middels Blikdaaser) Rs. 1 800 à 1 850, Bretel Frères (middels Blikdaaser) Rs. 1 800 à 1 850, Dansk, enkelt laget Rs. 1 800 à 1 850, Italiensk A Faccioli (middels Blikdaaser) Rs. 1 800 à 1 480, Amerikansk (middels Blikdaaser) Rs. 1 500 à 1 560, Y. Pelletier (middels Blikdaaser) Rs. 2 000 à 2 100, do. (store Blikdaaser) Rs. 2 000.

Træl a s t. Indførselen aftog betydelig forløbne Aar, som det vil sees af nedenstaaende. -

Af svensk Træl a s t ankom i Aarets Løb 16 854 Dusin til Markedet mod 38 126⁹/₁₂ i Aaret 1893 eller 21 272 Dusin mindre. I Januar Maaned regulerede Prisen Rs. 55 000 à 57 000 for rød og Rs. 53 000 à 54 000 for hvid. I den senere Del af Aaret gik Priserne imidlertid betydelig op, saa man i December noterede Rs. 75 000 for rød og Rs. 72 000 for hvid Træl a s t pr. Dusin.

Importen i de forskjellige Maaneder var følgende: Januar 1 013³/₁₂ Dusin, Februar 666, Mai 790⁵/₁₂, Juli 930¹⁰/₁₂, August 825⁷/₁₂, September 2 318²/₁₂, Oktober 1 766⁶/₁₂, November 4 188¹¹/₁₂, December 4 354⁴/₁₂, tils. 16 854 Dusin.

Importørerne vare: Companhia Geral de Commercio e Industria 8 222⁴/₁₂ Dusin, Ch. Heckscher & Co. 4 629¹¹/₁₂, Companhia Luz Stearica 2 175⁸/₁₂, Forskjellige 1 826¹/₁₂, tils. 16 854 Dusin.

Importen af amerikanske Planker var i Aaret 1894 23 786 143 Fod mod 32 863 984 Fod foregaaende Aar. Saaledes fandt der en Aftagen Sted af 9 077 841 Fod.

Fyrstikker. Importen af denne Artikkel har, trods Tendentsen til at vanskeliggjøre Indførselen, havt en Øgning af 8 351 Kasser fra Aar 1893. I Aarets Løb ankom til Markedet 13 287 Kasser. Antallet af Kasser i 1893 var 4 928. Dette tilskrives i nogen Grad Iveren for at forsyne sig inden Tolden skulde blive forhøiet.

Indførselen fordeltes saaledes paa de forskjellige Maaneder:

	Tyskland.	Belgien.	Diverse.
Januar	920	—	—
Februar	199	—	—
Marts	235	—	20
April	510	—	12
Mai	1 635	—	—
Juni	1 521	—	128
Juli	1 072	—	150
August	1 331	—	180
September	819	—	162
Oktober	1 595	500	243
November	344	31	220
December	1 338	—	122
	11 519	531	1 237

Tilsammen 13 287 Kasser.

Priserne stillede sig Aaret igjennem Rs. 280 000 til Rs. 327 000 pr. Kasse.

S a l t. Af denne Vare ankom omtrent samme Kvantum som foregaaende Aar; ligesaa af tørret Kjød og Talg.

Jern, Staal og Maskiner. Statistiske Data mangler; men der indførtes ret store Kvanta fra de Forenede Stater, ligesom Indførselen fra Sverige af disse Varer har øget ganske betydeligt.

Handel med Norden. Da Hamburg-Südamerikanische Gesellschaft har begyndt Fart mellem Kjøbenhavn, Gøteborg og Rio de Janeiro, samt eventuelt Kristiania, vil antageligvis den lettere Forbindelse medføre en Udvikling af Handelsforbindelserne med Norden, og lette saavel Afsætningen af vor Trælast og Fisk, idet de ikke længer behøve at passere Mellemhandlerne i Hamburg, som Afskibningen af Kaffe fra Brasilien direkte til vore Havne.

Exporthandel. Kaffe er og bliver den hovedsagelige Exportartikkel, idet der ligefra Santa Catharina til Pernambuco dyrkes næsten udelukkende denne Plante, hvis Produkter betales med saa høje Priser, at andre ikke lønne sig og kun dyrkes som Biprodukter. I de nordlige Stater Bahia, men specielt Pernambuco dyrkes meget Sukkerrør, og er der i den sidstnævnte Stat anlagt mange store Centralfabrikker, saa her er Sukker den hovedsagelige Exportartikkel.

Udførselen af Kaffe har tiltaget som Følge de fremmede Koloniers Udvikling og Opblomstring, da her nemlig udelukkende dyrkes Kaffe. Handelen med denne Vare var livlig; men Priserne varierede meget, saa mange Kjøbere lede store Tab ved sine Spekulationer. Tilførselen til Markedet udgjorde i Aarets Løb 2 742 789 Sække. Heraf udførtes 2 671 958 Sække. De vigtigste Udslibningssteder vare Santos, Rio de Janeiro og Victoria. Der skibedes til forskellige Havne i Europa og Forenede Stater, Capstaden og Laplatafloden. Priserne vexlede; men kan Gjennemsnittsprisen sættes til Rs. 19 400 pr. Arroba (15 Kilo) til en Gjennemsnittskurs paa London af 10¹¹/₁₆ d, Typen No. 8.

De vigtigste Afskibere vare: Arbuckle Brothers, Hard Rand & Co., W. F. Mc. Laughlin & Co., J. W. Doane & Co., Karl Valais & Co., Steinwender Stoffregen & Co., Wille Schmilinsky & Co., Frank Northon & Co., Phipps Irmaos & Co., John Radschow & Co., Gustav Trinks & Co., Halworthy Ellis & Co., Norton Megaw & Co., Rich. Riemer & Co.

Revoluten i Rio indvirkede i nogen Grad paa Kaffehandelen, forsaavidt som den gjorde Virksomheden vanskeligere. Men den skadede Exporten meget mindre end befrygtet. Nogle Huse lod sine Ladninger, istedetfor at komme ned til Rio, indskibe i Santos, Imbetiba og i Victoria og undgik saaledes Resiko.

Bomuld. Tilførselen til Rio af Bomuld er steget. Dette hidrører derfra, at Varen nu ei alene udføres fra Stedet igjen, men ogsaa de i det Indre af Sao Paulo, Minas og Staten Rio de Janeiro værende Spinderier forbruge mere og mere af dette Raastof.

Tobak. Tobakshøsten var omtrent som foregaaende Aar.

Agerbrug. Opmærksomheden er begyndt at fæstes paa Nødvendigheden af at fremme dette. Det er henpeget paa det ydmygende for Landet i at afhænge af Laplatalandene baade for Kornvarer og Foder og det bagvendte i, at der paa de store Landeiendomme, hvor Kaffe avles, ikke engang dyrkes Mais og Bønner (Feijao) og Grøntsager tilstrækkelige til det daglige Forbrug, uagtet disse Produkter ere absolut uundværlige og kunne dyrkes uden Møie eller Bekostning.

Indvandring. Paa Grund af Frygten for Indførsel af Cholera ved Immigranter, særlig fra Italien og Tyskland begunstigedes ikke Indvandringen, forbødes tvertimod for nogen Tid og kan i Aarets Løb ikke siges at have havt nogen Betydning. Af de ankomne vare de fleste Italienerne. Den fra Plantageeiernes Side med Utaalmodighed imødesede Indvandring af Chinesere (Coolies) tog sin Begyndelse henimod forrige Aars Slutning. Med de hidtil ankomne er man tilfreds. Af Svenske findes der smaa Kolonier i Rio Grande, Sao Paulo, Parana og Santa Katharina. Kolonien i Rio Grande synes at gaa fremad og trives; derimod er dette ikke Tilfælde med Kolonierne i de øvrige nævnte Stater.

Forholdene i Santos, der for vor Skibsfart har en betydelig Interesse, kan siges at være bedre ganske betragtelig ved Konstruktionerne af de nye Kaier. Da herved det sumpige og stinkende Morads langs den indre Havn forsvinder, og alle Urenligheder blir bortfjernede, tør man kanske haabe, at dette vil have Indflydelse til successiv Fjernelse af den gule Feber, idetmindste naar de besluttede Arbeider af anden Art for Stadens Sundhedsvæsen iværksættes. Man har her en Spore i hvad i New Orleans i sin Tid blev opnaaet.

Sundhedstilstanden i Rio de Janeiro var i 1894 ikke videre god. Det synes som om den gule Feber faar fastere og fastere Fod. Den øgede Folkemængde, Immigrationen, slet Hygiæne og de daarlige Tider har selvfølgelig bidraget hertil. De fattigere Klasser bo tæt sammen og leve daarligh, og Husene staa paa sumpig Grund. De kommunale Autoriteter paa sin Side have forsømt Gaders og Gaardes Renholdelse. I de nordlige Havne optræder Feberen fremdeles og oftere. Det Bakteriologiske Instituts Inoculation mod gul Feber er bleven fortsat. Da det af Læger imidlertid er blevet mig svaret, at den medfører ligesaa stor personlig Resiko som selve Feberen, har jeg hidtil ikke forsøgt den prøvet mellem vore Sømænd, og den omtales ei mere med samme Iver som før. Af en af Stedets Læger Dr. Lacerda er der hentydet til den store Betydning Eucalyptus-Extractor synes at kunne spille som Medicin mod Feber. Andre have paapeget Ønskeligheden af Plantning af Eucalyptus for at drage Peststof ud af Grunden. Brazilianerne selv have mere og mere Øie for, hvilken Betydning det vilde have for Landet at kunne vinde Bugt med Feberen, og der har i Kongressen været Spørgsmaal om at udsætte en stor Belønning til Opfinderen af sikkert Middel derimod.

J. M. Bolstad.

Venedig.

Skibsfarten 1895.

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	11	3 815	-	-	11	3 815	-	-	55 732
” Norge til Vicekon- sulsstationerne	3	1 005	-	-	3	1 005	-	-	4 277
” andre Lande til Ho- vedstationen	20	25 739	-	-	20	25 739	-	-	293 812
” andre Lande til Vice- konsulsstationerne . .	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Ialt	34	30 559	-	-	34	30 559	34	30 559	353 821
II. Afgaaede:									
Til andre Lande fra Ho- vedstationen	-	-	31	29 554	31	29 554	-	-	-
” andre Lande fra Vice- konsulsstationerne . .	2	745	1	260	3	1 005	-	-	-
Ialt	2	745	32	29 804	34	30 559	34	30 559	-

Erlagte Konsulatafgifter af norske Skibe ved Hovedst. Kr. 1 766.91, ved Vicekons. Kr. 31.90, heraf tilfaldt Konsulen Kr. 16.45. Af svenske Fartøier ved Vicekons. Kr. 56.83, hvoraf tilfaldt Konsulen Kr. 28.41. Expeditionsafgifter norske 164.

Aarsberetning dateret 28 Mai 1896.

Skibsfart. Til Distriktet ankom med Ladning 34 norske Skibe drægtige 30 559 R.-T., hvoraf 1 Seilfartøi dr. 490 R.-T., mod 35 Dampskibe dr. 26 625 R.-T. i 1894; altsaa udviser Aaret 1895 en Mindskning i Antallet af 1 Skib, men en Forøgelse i Tonnagen af 3 934 R.-T.

Til Hovedstationen ankom 31 Skibe dr. 29 554 R.-T., og de øvrige 3 Dampskibe dr. 1 005 R.-T., til Vicekonsulsstationen i Ancona. Alle Skibe afgik i Ballast.

Ikke heller i det seneste Aar har Maanedsbefragtninger mellem Venedig og Sicilien kunnet afsluttes med norske Dampskibe ifølge den stærke Konkurrence af italienske og østerrigsk-ungarnske Dampere.

Bruttofragterne opgik til ca. Kr. 353 800 mod Kr. 351 200 i 1894, udviser en ubetydelig Øgning af ca. Kr. 2 600.

Af de 33 norske Dampskibe, som i 1895 ankom til Havne i Konsulatets Distrikt, var 14 befragtede fra Norge med Fiskevarer, 16 fra

England og Rotterdam med Stenkul, 2 fra Sortehavet med Korn og Kvæg og 1 fra Antwerpen med Gjødningsstoffer, 1 norsk Seilfartøj var befragtet fra Savannah med Colofonium.

Den norske Skibsfart paa Distriktet har, sammenlignet med foregaaende Aar, stillet sig saaledes:

Aar 1891 73 Fartøier, dr. 33 674 R.-T., 1892 61, 37 444, 1893 50, 39 841, 1894 35, 26 625, 1895 34 Fartøier, dr. 30 559 R.-T.

Gjennemsnitsdrægtigheden var i samme Femaarsperiode resp. 449 R.-T., 614 R.-T., 796 R.-T., 761 R.-T. og 899 R.-T. Tre Paamønstringer og en Afmønstring fandt Sted paa norske Skibe. Ingen Rømning anmeldtes for Konsulatet.

Et svensk Dampskib paa 896 R.-T. ankom med Ladning til Ancona og afgik i Ballast.

I 1894 besøgte Venedigs Havn i det Hele af følgende Antal italienske og fremmede Fartøier af vedføjede Drægtighed: italienske 2 471, dr. 441 250 R.-T., østerrigske 846 dr. 194 497 R.-T., engelske 250 dr. 363 143 R.-T., norske 28 dr. 22 523 R.-T., tyske 23 dr. 21 314 R.-T., græske 11 dr. 6 590 R.-T., hollandske 3 dr. 4 763 R.-T., andre Lande 14 dr. 577 R.-T., tilsammen 3 624 Fartøier dr. 1 074 580 R.-T., hvoraf Dampskibe 1 005 dr. 936 078 R.-T. I 1895 ankom til Venedig 3 239 Fartøier dr. 1 306 829 R.-T., hvoraf Dampskibe 1 172 dr. 1 091 078 R.-T.

Fragterne paa Venedig stillede sig i 1895 som følger: Fiskefragter fra Finmarken ca. Lire 8 pr. 100 Kg., fra Bergen ca. Lire 6 pr. 100 Kg., Kulfragterne fra England opnaaede ca. 6 sh. pr. Ton, Kornfragterne fra det Sorte Hav holder sig ca. frcs. 12 pr. Ton. Der er liden Forskjel fra foregaaende Aar, dog var Tendentsen hellere nedad- end opadgaaende.

At erholde Udfragter fra Venedig er i Almindighed yderst vanskeligt idet Udførselen her fra Pladsen har liden Betydning i Forhold til Importen

For ikke at maatte ændre Liggeplads og betale unødige Havne-Udgifter vilde det være hensigtsmæssig at Skibsførere i Konnossementer og Certepartier lader tydelig angive, hvis Ladningen er bestemt for Venedig, Byen, eller for Stagione Marittima, hvor nu Størstedelen af Kul og Kornladninger losses. Denne Havn er forsynet med alle nødvendige Midler for hurtig at kunne losse og lade, Dybet er 8 Meter.

Det bekvemmere Havneindløb ved Lido kan nu ogsaa benyttes af lastede Skibe, da Middeldybet ved normal Ebbe er bragt til $7\frac{1}{2}$ Meter, dog arbeides der vedvarende med Muddring samt at forlænge og forstærke den sydøstlige Bølgebryder.

Handel. Importen af norske Fiskevarer var i 1895 betydelig mindre end i foregaaende Aar. Af Stokfisk ankom omtrent 2 060 000 Kg. mod ca. 3 193 000 Kg. i 1894, altsaa en Mindskning af ca. 1 133 000 Kg. Klipfiskimporten til Ancona var i 1895 ganske ubetydelig ca. 65 000 Kg. mod ca. 170 000 Kg. i 1894, altsaa ca. 105 000 Kg. mindre. Omtrent $\frac{2}{3}$ af Importen fandt Sted direkte med norske Dampskibe, $\frac{1}{3}$ med tyske Dampere via Hamburg.

Ifølge høje Priser var Konsumtionen indskrænket, isærdeleshed i Provindsen Ancona, hvor disse spiller større Rolle end Kvaliteten, der i Almindelighed var fuldkommen tilfredsstillende.

Priserne noteredes ved den nye Sæson Lire 88—90 for Bergen og Lire 84—85 for Finmarksvare, lavere Kvaliteter ned til Lire 65 men med lidet Forraad af disse Sorter.

Klipfiskpriserne i Ancona varierede mellem Lire 70 og 75. Smaa Kvantiteter Musdec, Brosmer, Island og St. Pietro ankom via Hamburg til Ancona. Af engelsk Klipfisk importeredes derhen ca. 60 000 Kg. fra Labrador, Newfoundland og Gaspé opnaaende fra L. 40 til 80, alt pr. 100 Kg. med sædvanlige Pladsusancer.

Importen af engelsk Sild opgik til ca. 13 000 Tdr., hvoraf 1 000 til Ancona, Størstedelen god Kvalitet. Priserne var Lire 25—26 pr. Td. Ingen norsk Sild importeredes.

Af Tran ankom ca. 800 Blikkande medicinal og ca. 250 Barrels industriel.

Fra Sverige ankom nogle Maskiner for herværende Fyrstikfabrik og til Ancona et ubetydelig Parti Jern via Hamburg. Andre Artikler fra Norge eller Sverige er ikke blevet importeret i det afvigte Aar.

En konstant Import af Landbrugsmaskiner af italiensk og tysk Fabrikat finder Sted i de venetianske Provindser. Hele Importen Søveien i Aar 1894 opgik i Værdi til Lire 123 437 000 mod Lire 135 129 000 i 1893, altsaa en Mindskning af Lire 11 692 000, Værdien af Exporten Søveien var i 1894 Lire 58 063 000 mod Lire 59 275 000 i 1893, Mindskning Lire 1 212 000.

Angaaende Handelsbevægelsen i Aar 1895 kan endnu intet siges. Høsten var i 1895 under middelmadig saavel betræffende Hvede og Mais som Vin, det senere dog af særdeles god Kvalitet.

I Almindelighed er i de senere Aar Priserne paa Levnetsmidler ligesom ogsaa Hyre blevet betydelig højere i de større italienske Byer, hovedsagelig ifølge de uhyre municipale Taxter, Octroi etc.

I herværende British Sailors Home modtages ogsaa skandinaviske Sømænd, en Afdeling er specielt bestemt for ikke Engle. Allerede flere norske Søfolk har her benyttet dette Institut, der er i Nærheden af Stazione Marittima.

Efter mange Aars Arbeide er i Marts d. A. den definitive Regulering af Brentafloeden afsluttet, saaledes at det søde Vand nu ikke mere kan indtrænge i og forsande Lagunerne. I sanitært Henseende er dette af stor Vægt, da Malariafeber nu ikke turde forekomme i disse Egne.

Sundhedstilstanden var hele Aaret god.

Regjeringen har indrettet en Redningsanstalt for Skibbrudne i San Pietro in Volta, paa den venetianske Kyst, forsynet med Kanon og Raketapparat med videre. Denne Anstalt har allerede gjort god Tjeneste. Den 31 December 1894 var Antallet af Venedigs stabile Indvaanere 158 159.

I forrige Aar fandt en international Kunstudstilling her Sted, hvori flere skandinaviske Artister har taget Del. Billeder af norske Kunstnere blev kjøbt af den italienske Konge.

Et nyt Regulativ for fri Adgang til Statens Gallerier og Museer er udgivet i August 1895.

Saadan kan herefter kun bevilges fremmede Artister, Malere, Billedhuggere og Arkitekter, der i deres Hjemland er erkjendt som udøvende Kunstnere, og som er forsynet med Certifikat fra et udenlandsk Kunstinstitut i Italien eller, i Mangel deraf, Certifikat fra deres Lands Konsul, og det gjælder ikke for deres Hustruer, Børn eller andre, der kun beskæftiger sig med Kunst som „Amateurs“. Arkeologer tilhørende ikke italienske lærde Instituter, fremragende udenlandske Kunstkritikere og andre kan erholde fri Entrée kun paa diplomatisk Vei. Saadan „Tessera d'eszensione“ er gjældende kun for et Institut og maa forlanges paa Stempelpapir à 60 Centimes.

C. V. Lexow.

Trinidad.

Aarsberetning dateret 10 Juni 1896.

Fra fremmede Lande ankom med Ladning 21 norske Skibe dr. 9 669 Tons, Bruttofragter £ 6 592, og i Ballast 8 dr. 2 289 Ton, ialt 29 dr. 11 958 Ton, hvoraf Dampskibe 6 dr. 3 077 Ton.

Til fremmede Lande afgik med Ladning 22 Skibe dr. 8 657 Ton og i Ballast 6 dr. 3 598 Ton, ialt 28 dr. 12 255 Ton, hvoraf Dampskibe 5 dr. 2 645 Ton. Bruttofragter £ 8 708. Erlagte Konsulatafgifter £ 42—11—2.

Af svenske Skibe ankom 5 dr. 2 585 Ton. Erlagte Konsulatafgifter £ 3—10—6.

Importen var £ 2 276 864 eller en Tilvæxt af £ 123 981, grundet paa den ødelæggende Ildebrand den 4 Marts 1895 der jevnede med Jorden to store Kvartaler, som for det Meste nu er gjenopbygget og forsynet med Varer.

Exporten var £ 2 065 104 eller en Tilvæxt af £ 65 000.

Kakaohøsten var god, skjønt Priserne var lave paa Grund af de store Oplag paa alle Markeder. Udførselen var £ 694 612. Dyrkingen tiltager stadig og man haaber, at den vil blive et almindeligt Fødemiddel med Tiden.

For Sukker, Øens Hovedprodukt, var Priserne noget bedre i Aarets sidste Del, delvis paa Grund af Oprøret paa Cuba. Betydelig Skov er nedhugget for at lægges til Marker. Forbedrede Maskiner er indført.

Produktionen af Molasse var som i 1894; det Meste gaar til Martinique til Fabrikation af Rum og til Canada; alene en liden Del udskibes til europæiske Markeder.

Exporten af Kokosnødder vedbliver at tiltage, skjøndt Priserne paa Hovedmarkedet, London, ikke viste nogen Bedring mod 1895, men snarere var lavere. Paa Grund af de lave Priser sælges Kokosnøddolie meget billig, men dette forøger ikke Konsumtionen, da den kun bruges af Hinduerne her som Fødemiddel og for Huden. Den udføres ikke, da Tilberedningen er for dyr paa Grund af den høje Dagløn her; den kan derfor ikke konkurrere med Olien fra Østen.

Af Asfalt udførtes 20 000 Tons mindre, tildels paa Grund af de store Kontrakter, der er afsluttet i 1894. Efterspørgselen var paa Grund deraf mindre i 1895. Udførselen var 80 000 Tons.

Balata Gummi er i den senere Tid af de Indfødte begyndt at udtrages af Balatatræet; før gik det kun som Transitvare fra Venezuela. Med lidt Omhu vil det kunne blive en god Exportartikel, skjønt Priserne vexler.

Al Omhu anvendes af Regjeringen paa den botaniske Have og der gjøres store Fremskridt i Dyrkningen af Kulturplanter.

Efterat mange Sukkerplantager har indført Sporveie paa sine Marker, udkræves færre Oxer, hvorfor man lægger mere an paa at opdrætte Kør og gode Avlsdyr.

En stor Del Huder udførtes og Trinidad Huder opnaar meget gode Priser paa de europæiske Markeder.

En Jernbane bygges nu fra det Indre af Øen til Østkysten tildels over endnu udyrket Land. Dette vil bidrage til at aabne Øen for Civilisationen.

Fragterne var lave i 1895, og da ogsaa Dampskibene antager lave Fragter, er der liden Udsigt til, at de skal stige. Skibsfarten tiltog, og der ankom flere Dampskibe, hvoraf flere fragtedes for „round“ og derfra ankom flere Gange.

Paa Grund af Konkurrence er Priserne saa nøie beregnet, at Handelen neppe giver nogen Profit, alt grundet paa for stor Indførsel.

Christian Schoener.

Cagliari.

Aarsberetning dateret 21 Mai 1896.

Til Hovedstationen ankom fra Norge med Ladning 1 norsk Skib dr. 358 Ton og fra Udlandet i Ballast 4 dr. 2 907 Ton. Til Vicekons. ankom med Ladning 1 norsk Skib dr. 975 Ton. Ialt 6 dr. 4 240 Ton, hvoraf Dampskibe 2 dr. 3 084 Ton. Bruttofragter fra Norge 4 896 Kr., fra Udlandet 9 844 Kr.

Fra Hovedst. afgik til Sverige med Ladning et norsk Skib dr. 396 Ton og til Udlandet med Ladning 5 dr. 3 265 Ton. Fra Vicekons. afgik til

Udlandet i Ballast 1 norsk Skib dr. 975 Ton. Ialt 7 dr. 4 636 Ton, hvoraf Dampskibe 3 dr. 3 084 Ton. Bruttofragter til Sverige Kr. 3 700, andre Lande Kr. 42 087.

Af svenske Skibe ankom 3 dr. 1 979 Ton.

Erlagte Konsulatafgifter af norske Skibe ved Hovedst. Kr. 232.47, ved Vicekons. Kr. 61.90, hvoraf tilfaldt Konsulen Kr. 30.95. Af svenske Skibe ved Hovedst. Kr. 125.66. Ialt tilfaldt Konsulen Kr. 389.08. Expeditions-afgifter norske 612, svenske 20.

Skibsfart. Den norske Skibsfart paa Cagliari sammenlignet med Aaret 1894 aftog ifjor med 2 167 Tons. Den svenske aftog ligeledes med 2 105 Tons. I den hele Skibsfartbevægelse paa Cagliari viser sig en betydelig Nedgang.

Antallet af fremmede Nationers Fartøier der i 1895 ankom hertil indskrænkede sig til 224 dr. 123 395 Tons, hvoraf 97 Dampskibe dr. 88 142 Tons.

Indførsel. Fra Norge indførtes direkte en Ladning Is af ca. 450 Tons og fra Sverige en do. Trævarer af ca. 200 Stand. Indirekte over Italiens Fastland importeredes af svensk og norsk Tilvirkning smaa Partier Jern, Tjære, Beg og Fisk.

Udførsel. Til de forenede Riger udførtes ca. 25 000 Tons Salt.

Handelsomsætningen med Udlandet udgjorde i det forløbne Aar Lire 15 886 978 mod Lire 18 828 480 i 1894, altsaa en Formindskelse af Lire 2 941 502.

Salt. Heraf indhøstedes ca. 145 000 Tons og udskibedes til Udlandet følgende Kvantum: med italiensk Flag 5 376 Tons, engelsk 17 570, tysk 1 511, østerriisk 9 032, dansk 806, svensk 3 841, med norsk Flag 5 560 Tons, ialt Tons 43 690.

Resten exporteredes til Italien med italienske Skibe for Statens Regning.

Prisen paa Salt varierede mellem frcs. 7.50 og 9.50 per Ton af 1 000 Kg.

Kul. Fra England indførtes ca. 40 000 Tons Kul. Et norsk Dampskib har deltaget i denne Trafik. Priserne for Cardiff Kul var ca. 18 sh. pr. Ton.

Kvæg. Sardiniens Kvæg, der bliver mere og mere efterspurgt, er ikke endnu af bedste Sort; men gennem Krydsning med gode Oxer forædles Racen fremdeles. Ialt anslaaes Exporten af Kvæg ifjor til Italien og Sicilien til ca. 50 000 Stykker og bestod af Kreaturer af forskellige Slags, nemlig: Kvier, Oxer og Kjører.

Bergværksdriften. Produktionen af Malm viser en betydelig Nedgang. Nævnte Produktion beløb sig forleden Aar til 152 550 Tons til Værdi Lire 12 009 650 mod Tons 155 565 Værdi Lire 13 231 283 i 1894,

altsaa en Formindskelse af Lire 1 221 633, som falder næsten udelukkende paa Zinkmalm.

Aarsagen til denne Formindskelse er at søge i det Prisfald der har raadet i Mineralier.

Under Aaret har 81 Gruber, som sysselsatte 10 000 Arbeidere, været i Drift.

Ton fisket var ogsaa forrige Aar knapt. Fra Carloforte udskibedes til Genua og Livorno ca. 1 000 000 Kg. Tun nedlagt i Olie.

Landbruget var ikke tilfredsstillende, især hvad Kornhøsten angaar. Man anslaaer Indhøstningen af Hvede til 219 492 Hektoliter mindre end det foregaaende Aar. Ogsaa af Vin er Høsten udfaldet noget under et Middelsaar og desuden lod Kvaliteten meget tilbage at ønske.

Fragter. Gjennemsnitlig stillede Fragterne sig som følger: fra England med Kul 6 à 7 sh. pr. Ton, fra Sortehavet med Hvede 10 à 12 frcs. pr. Ton, til Brasilien med Salt 17 à 18 sh. pr. Ton, til Østersøen med Salt 10 à 11 frcs. pr. Ton.

Kursen. Vexelkurserne har fluktueret mellem Lire 26—28 pr. £ paa London og Lire 106—109 pr. 100 frcs. paa Paris.

P. Pernis.

Barbados.

Beretninger dateret 30 December 1895 og 30 April 1896.

Angaaende Handelen med Norge og Sverige, da har jeg intet at meddele og indser ikke, hvorledes det er muligt at opmuntre saadan. Fisk og Træsart kan ikke indføres hertil saa billigt som samme Varer fra Nordamerika og Prisopgaver, som jeg fra Tid til anden har meddelt Personer, der søger at gjøre Forretninger i Fabrikvarer som Papir og lignende, er ikke resulteret i Noget, hvoraf jeg maa slutte, at de ikke fandt nogen Udsigt til Udbytte.

Øen vedligeholder fremdeles sit Ry som den bekvemteste Anløbshavn i Vestindien.

Hele Antallet af ankomne Skibe i 1894 var 2 211 dr. 1 472 935 Tons, hvoraf 1 808 Seilskibe, og 403 Dampskibe dr. respektive 910 669 og 562 266 Ton, hvoraf norske og svenske 236 dr. 98 990 eller langt mere end noget andet Flag end det britiske. Af de 236 Skibe kom eller gik alene 23 med Ladning, hvilket viser Stedets Betydning i ovennævnte Øiemed.

Fragterne var i 1894 meget lave 10—12 sh. pr. Ton til U. S. og 25—30 sh. til Storbritannien.

Hele Indtægten var £ 160 624 samt indirekte af kommunal Skat £ 59 366. Angaaende den sidstnævnte maa bemærkes, at Landet er delt i 11 Sogne eller Distrikter. Hvert Sogn har at vedligeholde sine Kirker, Kapeller, Veie, Broer, Fattig- og Sygevæsen. Af de almindelige Indtægter tilstaaes aarlig Kommunerne ca. £ 5 500 til Dækkelse af Udgifter hvis Beskaffenhed kan omtvistes. Øens offentlige Gjæld var i 1894 kun £ 30 100, mens det synkende Fond der var til Disposition til Dækkelse heraf, var £ 12 574.

Øens Tab paa Grund af den paatænkte Bortflytning af Tropper anslaaes til £ 40—50 000 aarlig.

Da Bestyreren af de offentlige Arbeider afgik ved Døden, maatte alle Havneforbedringer udstaa, men Tingen er ikke opgivet.

Den fornemste Lov i Aaret var „Vandloven“. Regjeringen indkjøbte de to private Selskaber og bestemte sig til selv at overtage Øens Vandforsyning. Rør nedlagdes efter et kompliceret System og Øen vil fremvise et i Verden enestaaende Exempel paa, at Vand bringes til Enhvers Dør saavel paa Land som i By.

I 1891 var Folkemængden 182 306 paa et Areal af 166 Kvadrat miles. Dødeligheden var i 1891 34 pro mille paa Grund af en stærk Tyfus- og Dysenteriepidemi, men desuagtet var Procenten af Fødsler 39 pro mille.

Importen var £ 1 279 335 og Exporten 984 512.

Øens eneste Produkt er Sukker og deraf udvundet Molasse og Rum.

Aaret 1895 vil længe erindres som et af de uheldigste paa lang Tid. Den første Aarsag hertil var Tørken, der ødelagde Sukkerhøsten. Hertil kom Sygdom, bevirket af Insekter. Hele Høsten var 30—35 000 Ton. Endvidere indtraf en frygtelig Nedgang i Prisen. Øens Tilstand var høist kritisk indtil midt i Aaret, da en stærk Regn forbedrede Udsigterne.

De offentlige Indtægter £ 152 000 og Udgifterne £ 161 000. Gjælden er steget med £ 375 000, der er laant for at skaffe fuld Vandforsyning over hele Øen ligesaa bekvemt som her i Byen, saa at nemlig Vandet bringes til Enhvers Dør.

Af norske Skibe ankom i 1895 med Ladning fra fremmede Lande 26 dr. 20 194 Ton og i Ballast 154 dr. 65 419 ialt 180 dr. 85 613 Ton. Til fremmede Lande afgik med Ladning 22 norske Skibe dr. 18 873 Ton og i Ballast 162 dr. 67 667 Ton.

Af svenske Skibe ankom 39 dr. 14 564 Ton.

Fragterne var omtrent som i 1894.

Der hersker en stærk Modvillie mod at offentlige Midler bruges til at befordre Emigration, ligesom en stor Del af Folket har imod at forlade Øen. Skjøndt Lønningerne forholdsvis er lave, er nemlig Kjøbeveen dog langt større her end mange andre Steder, hvilket forklarer at man foretrækker at leve her i smaa Forhold.

J. Gardner Austin.

Konstantinopel.

Hans Majestæts Legation i Konstantinopel har meddelt Indredepartementet en Skrivelse fra det tyrkiske Udenrigsministerium, hvori anmodes om at tilholde Førerne af norske Skibe at heise Flag allerede ved Ankomst til de ved Indløbet til Dardanellerne liggende Forter Koum Kalé og Sedd-ul-Bahr, for at fornøden Meddelelse om det ankomne Skibs Nationalitet kan blive givet.

Indhold: **Barbados** S. 576. — **Cagliari** S. 574. — **Konstantinopel** S. 578. — **Marokko** S. 539. — **Neapel** S. 531. — **Riga** S. 536. — **Rio de Janeiro** S. 540 og 559. — **Trinidad** S. 573. — **Venedig** S. 570.

Beretninger om Handel og Skibsfart.

Uddrag af Aarsberetninger fra de forenede Rigers Konsuler
for 1895 m. M.,

No. 13.

udgivet ved Departementet for det Indre.

1896.

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

Shanghai.

Skibsfarten 1895.

Norske Skibe.	Med Ladning.		I Ballast.		Tilsammen.				Brutto- fragter. Frcs.
	Ant.	Ton.	Ant.	Ton.	Ant.	Ton.	Deraf Dampskibe.		
							Ant.	Ton.	
I. Ankomne.									
Fra fremmede Lande til Hovedstationen . .	132	90 038	12	9 831	144	99 869	-	-	-
” fremmede Lande til Vicekonsulsstatio- nerne	131	94 695	41	28 378	172	123 073	-	-	-
Tilsammen	263	184 733	53	38 209	316	222 942	294	210 675	-
II. Afgaaede.									
Til fremmede Lande fra Hovedstationen . .	100	70 310	44	29 086	144	99 396	-	-	-
” fremmede Lande fra Vicekonsulsstatio- nerne	116	79 421	58	46 536	174	125 957	-	-	-
Tilsammen	216	149 731	102	75 622	318	225 353	295	212 451	-

For Havari eller Ordre ankom 4 Skibe dr. 4 240 Ton.

Af svenske Skibe ankom 12 dr. 11 813 Ton.

Jeg tillader mig at fæste Opmærksomheden paa det uhyre Opsving vor
Skibsfart har taget, over 100 000 Ton Stigning paa et Aar, naar iberegnes
de Pladse hvor ingen Vicekonsulater findes. Iøvrigt er Stigningen
94 046 Ton.

Aarsberetning dateret 25 Mai 1896.

I 1895 var den samlede norske og svenske Skibsfart i samtlige kinesiske Traktathavne (iberegnet dem, hvor intet Vicekonsulat findes) af ind- og udklaredede Fartøier 595, der repræsenterede en Drægtighed af 429 485 Ton, deraf falder 11 813 Tons paa svenske Skibe, dette er en Tilvæxt af Tonnagen mod forrige Aar med 141 434 Tons. Formosa er her ikke indtat, da det som bekendt er en japanesisk Besiddelse, men flere norske Dampbaade gik der paa Kysten. Blandt de Havne, hvor den norske Skibsfart har tiltaget ganske betydelig er Newchwang, dette kom sig deraf, at kinesiske og japanesiske Dampere for en stor Del maatte holde sig borte paa Grund af Krigen, saa de forenede Rigers Skibsfart udgjorde der 18 % af den samlede Tonnage.

Erlagte Konsulatafgifter: ved Hovedstationen § 1 912.41, ved Vicekonsulaterne § 4 139.2. Expeditionsafgifter for norske Exp. § 748.49, for svenske Exp. § 454. Der udstedtes 124 Pas til Missionærer og 143 „Transit“-Pas til Opkøb af Varer i det Indre af Landet, for derved at spare „Likin“ Tolden plus Trakasserier med de underordnede Mandariner ved de talrige Indlandsstationer; med et saadant Pas betales Tolden først ved Ankomsten til Shanghai, derved vindes baade Tid og Penge.

Der paamønstredes ved Hovedstationen 89 Mand, deraf 16 Nordmænd, 4 Svensker og 69 Kinesere, og afmønstredes 96 Mand, deraf 44 Nordmænd, 31 Svensker og de øvrige Kinesere.

Af de forskellige Nationers Skibe, der deltog i Skibsfarten paa Kina, kommer Storbritanien først med en samlet Tonnage af 20 525 798 Ton, dernæst Kina med 5 220 121, Tydskland med 2 442 185, Norge og Sverige med 429 485, Frankrige med 341 345, Amerika med 86 427, Rusland med 130 218, Østerrige med 106 531 og Japan med 121 691 Ton; denne Mindskelse skriver sig paa Grund af Krigen.

Procentantallet af den fremmede Tonnage viser, at Storbritanien har 69.02 % af Skibsfarten hernede, dernæst Tydskland med 8.21, Frankrig 1.15 og Norge og Sverige 1.45.

Fragtmarkedet var under Aaret meget livligt og særdeles lønnende, men det var jo ogsaa et Krigsaar. I de første 6 Maaneder var Fragterne paa det bedste; for Baade lastende 2 000, 1 700, 1 200, 1 000 d. w. incl. Bunkers, blev der i Løbet af den Tid betalt i Fragt resp. mex. § 6 500, 6 000, 4 800 og 4 000 pr. Maaned og var det almindeligt at slutte for en Tid af 6 Option 6 Maaneder, medens ved Udgangen af samme var disse Rater gaaede ned til resp. mex. § 5 000, 4 800, 4 000, 3 400 eller procentvis betragtet resp. 23, 20, 17 og 15 % paa samme Tid som Befragterne da kun vilde indgaa paa kortere Tid, som f. Ex. 3/3 eller 2/2 Md.

For Kulfragternes Vedkommende varierede Fragterne i den første Halvdel af Aaret saaledes: Moji—Shanghai § 2.50 à 2.75, Nagasaki—Shanghai § 2 à 2.60, Moji—Swatow § 2.80 à 3 pr. Ton, og i den sidste Halvdel af Aaret: Moji—Shanghai § 2 à 1.20, Nagasaki—Shanghai § 1.80 à 1.15 og Moji—Swatow § 1.70 à 1.40.

Kursen paa Sterling fluktuerede over 11 Procent og varierede fra 2 sh. $8\frac{1}{2}$ d til 3 sh. $7\frac{7}{8}$ d pr. Shanghai Tael for à vista Vexler. Der var Overflod af Penge saa Renten paa Forskud var reduceret til 6 % medens Bankerne blot gav 4 % for Penge deponerede mod 12 Maaneders Opsigelse.

Handel. Toldindtægterne var Hks. Taels 21 385 000, som er en Formindskelse af 1 138 000 mod 1894; denne Deficit kommer af, at Newchwang var under Krigen besat af Japaneserne og Formosa blev afstaaet til Japan efter Krigen; men desuagtet var det et godt Aar baade for Handel og Skibsfart. Retten at indføre Maskiner, ifølge den nye Traktat med Japan gav et svært Opsving til Industrien, især Bomuldsindustrien, Spinderier og Væverier, hvor baade Kinesere og Fremmede nu har anbragt store Kapitaler. Billig Arbeidsløn og Raamateriale er der godt om, og med Fortsættelsen af den Fordel det fjerne Østen har i de lave Sølvpriser, er der Udsigt til at Kina i en nær Fremtid blir et stort industridrivende Land, der vil lede til en alvorlig Konkurrence i den textile Industri mellem Østen og Vesten. I Shanghai er der allerede 5 kinesiske Bomuldsspinderier, mer eller mindre under officiel Bestyrelse, disse indeholder 120 000 Sneller og 850 Vævstole, der aarligen kan producere 90 000 Baller Garn, hver paa 400 Th og 250 000 Stykker Bomuldstøier, hvert 14 Th Vægt og 40 Yards langt. 11 andre Spinderier er under Bygning, af dem er 3 kinesiske med 65 000 Sneller der kan fabrikere 48 000 Baller aarligen, og 8 paa fremmede Hænder (iberegnet 3 med japanesisk Kapital) der repræsenterer 270 000 Sneller, der aarligen kan producere 200 000 Baller. I Ningpo er der ogsaa oprettet et moderne Bomuldsspinderi med 11 048 Sneller, der kan levere 34 525 Th Garn i Ugen, der er ansat 1 200 Kvinder (inddelt i Dag- og Natpartier), de faar fra 50 til 90 cash (5 til 9 cents) om Dagen i Løn.

Import. Med den Artikel, Fyrstikker, som har størst Interesse for os, er det desværre omtrent forbi, de billige japanesiske Fyrstikker foretrækkes; der indførtes fra Europa 850 960 Gross til en Værdi af 420 545 Hkw. Taels. Kineserne begynder ogsaa selv at oprette Fyrstikfabrikker og indfører de nødvendige Maskiner. Japan indførte derimod 7 265 493 Gross der havde en Værdi af 1 493 947 Hkw. Taels.

Det eneste Botemiddel at gjenvinde Fyrstikhandelen paa, er at Fabrikkanterne selv opretter Fabrikker i Traktathavnene — Retten til at indføre Maskiner er jo sikret gennem Shimoneseki Traktaten — med enten udelukkende fremmed Kapital eller delvis med kinesiske Penge; der er jo Traktathavne i det Indre, som passer uhyre godt for saadanne Anlæg, især Chun-king i Provinsen Szchuen, der findes Raamaterialet lige for Døren samt billig Arbeidsløn, det er et tæt befolket Land med et stort Marked til de omliggende Provinser; det er ikke usandsynligt at en Fabrik efter svensk Mønster kommer til at oprettes der.

Kul. Denne Artikel har forsaavidt Interesse for de forenede Riger da Kulimporten fra Japan for en stor Del besørges af norske Dampbaade, der indførtes 572 431 Tons til en Værdi af Hkw. Taels 3 394 272.

Jern indførtes

	Piculs.	Værdi Hkw. Taels.
Nailrod	270 589	623 998
Bar	144 672	386 925
Hoop	23 179	60 680
Plader	60 615	230 493
Wire	36 629	166 882
Pig	122 054	173 121
gammelt	413 686	524 123

I Importen *af alle Sorter Jern er der en Tilbagegang grundet paa £-sterling Priser, der har grundig forkrøblet denne Trafik, saa at Forbruget t. Ex. af gammelt Jern nu er blot det halve af hvad det var for fem Aar siden.

Petroleum:	Gallons.	Værdi Hkw. Taels.
Amerikansk	23 055 940	3 098 214
Russisk	26 566 979	3 195 106
Sumatra	2 395 035	321 977

Importen var over 18 Millioner Gallons mindre end i 1894, men denne Mindskning hidrører fra det uhyre Lager fra det forrige Aar. Efterspørgselen efter Russisk Olie har tiltaget betydelig, Prisbilligheden har noget dermed at gjøre, foruden at den bringes hertil i „bulk“. Sumatra Petroleum begynder ogsaa at blive kjendt paa Markedet, saa at Importen er fire Gange større end i 1894; muligens om nogle faa Aar kommer kinesisk Petroleum i Handelen, der er nok af Kilder i det Indre, naar blot Kineserne vil give Retten til at arbeide dem.

Af Ris indførtes 10 096 448 Piculs til Værdi Hkw. Taels 15 622 509. Rishøsten slog feil i Kwangtung Provinsen saa den maatte gjøres god ved at importere toldfrit over 9 Millioner Piculs. Som et Bevis paa, hvor rig Kwangtung Provinsen er, med Canton som Hovedstad og hvilke Resourcer Kina har, kan anføres at den betalte over 25 Millioner Taels for Fødevarer uden at nogen Nød var synlig eller hørbar i denne Del af Landet. Ogsaa i Transporten af Ris saavel fra Siam som fra Yangtzeffoden var norske Dampbaade emploierede.

	Piculs.	Værdi.
Fisk og Fiskevarer	281 658	3 159 247
Beche de la mer (Søpølser) . . .	30 864	837 287
Søgræs og Agar Agar	478 547	1 008 551

Cigarer og Cigaretter er Artikler der er i Stigning, der indførtes til en Værdi af Hkw. Taels 279 276, desuden er her i Shanghai en Fabrik for Cigaretter efter amerikansk Mønster, de sælger uden Ophold hele Produktionen, det er blot et Tidsspørgsmaal naar det er forbi med den amerikanske Import af Cigaretter, de kan vel neppe konkurrere med de billige Varer her, da baade Tobakken og Arbeidslønnen er billigere her end i Amerika, hvad der indføres er en Del amerikansk og lidt mindre tyrkisk Tobak, alt til Blanding med den kinesiske, desuden indføres Papiret og Æskerne, alligevel falder de langt billigere end de amerikanske og giver samtidig god Fortjeneste til Fabrikanten, og Kineserne kan ikke smage Forskjellen af Tobakken, men vel af Prisen.

Smør og Ost indførtes for 82 548, omtr. 3 000 Taels mindre end i 1894, Forbruget er hovedsagelig blandt Fremmedkolonien; og hvad Stearinlys betræffer var Importen betydelig mindre, blot for 90 368 mod 153 250 Taels forrige Aar, formodentlig brændte Folk mere Olie, der er betydelig billigere end Lys.

Af Cement var ogsaa Tilgangen mindre end tidligere, der importeredes 109 718 Pcls. til en Værdi af 132 429 Hkw. Taels.

Glas i Kasser 80 881 Pcl., Værdi 206 669 Taels.

Sæbe for 356 529 Taels.

Papir for 114 308 Taels.

Parfumerier for 58 003 Taels.

Trælast for 1 224 616 Taels.

Vin, Øl og Spirituosa for 613 584 Taels. Forbruget har steget med femti Procent; norsk Øl har atter faaet Indpas, som vi har at takke en her bosat Landsmand for, og Forbruget har i de sidste Maaneder været betydelig; for Aquavit er her intet nævneværdigt Salg, et Dusin Kasser kan muligens afsættes om Aaret til Skandinaverne, men det er intet for Kinas Millioner som jo for Størstedelen er Atholdsmænd, og den som drikker, foretrækker deres billige Risvin (samshu), ikke engang „Whisky“ falder i Kinesernes Smag.

Condenseret Milk, 43 293 Dusin til en Værdi af 62 627 Taels, et norsk Mærke er ogsaa indført, men Konkurrencen er skarp, og for at Varen kan blive kjendt maa den averteres, det samme er Tilfælde med norsk Tran (cod liver oil), der sælges betydelige Kvantiteter, da Kineserne tror det er et foryngende og styrkende Middel, men hvad som sælges kommer gennem tyske og engelske Importører, det utrolige er, at de norske Exportører er langt dyrere med deres Varer, som de ønsker direkte indførte. Varen indføres ogsaa i tøndevis her og tappes senere paa passende Flasker, forsynet med kinesiske Etiketter.

Af Sandeltræ indførtes 98 985 Pcl. til Værdi Hkw. Taels 607 014. Dette vellugtende Træ, der bruges til Røgelse i Templerne, kommer væsentlig fra Australien i Seilfartøier, iaar (1896) har tre norske Seilfartøier bragt Sandeltræ fra Port Albany, et Skib 554 R. T. med £ 1 000 Fragt, et Skib 650 R. T. med £ 1 300 Fragt, et Skib 672 R. T. med £ 1 176 Fragt.

Exporten. Silkeindustrien er nu den ledende Industri i Kina siden The gradvis har gaaet tilbage og indtaget en underordnet Stilling. Den samlede Udførsel af hvid, gul og vild Silke, foruden det der forarbejdedes i Dampfilaturene naaede det høie Tal af 110 620 Piculs, eller over 11 100 Piculs mere end i 1894. Denne Stigning kommer af den stærke Efterspørgsel efter gul Silke og „Filatures“.

	Piculs.	Værdi Hkw. Taels.
Af raa hvid Silke udførtes	56 258	19 139 947
- — gul do. —	11 365	2 258 490
- — vild do. —	15 942	1 967 038
- — Dampfilature Silke udførtes .	27 056	11 210 167

Kokoner udførtes 24 060 Pcl. til en Værdi af 1 082 742 Taels, væsentlig til Frankrige, Italien, de Forenede Stater og Japan. „Refuse“silke 56 744 Pcl. til Værdi 3 065 487 Taels. Udførselen af Silketøier er højere end nogensinde, nemlig 20 501 Pcl. der repres. en Værdi af 10 910 996 Taels.

Den næststørste af Kinas Exportartikler er The. Høsten var ualmindelig god, al The var ægte og de fleste Sorter vel tilberedte, og af de finere Kvaliteter var der rig Tilgang, men Priserne i London var gennemsnitlig daarligere, da der ingen nævneværdig Efterspørgsel var fra Rusland. Resultatet var, at der var en Masse usolgt The, som senere blev solgt paa Auktion til ruinerende Priser. London er ogsaa uheldig stillet, sammenlignet med andre Havne, saasom Odessa, Hamburg og New York, hvortil der kan skibes langt billigere fra Kina. Den samlede Export af The stiller sig saaledes:

	Piculs.	Værdi Hkw. Taels.
Sort	1 123 952	23 109 512
Grøn	244 202	4 892 725
Støv	320	1 464
Brick	424 491	3 640 209
Cassia lignea	136 943	557 844
Kamfer	17 513	472 201
Svinebørster	27 142	650 367
Bomuld (raa)	896 096	11 202 661

Uagtet at Priserne paa Bomuld steg, var Exporten alligevel 150 000 Piculs større end i 1894; af hele Udførselen tog Japan 744 000 Piculs, medens Exporten til Europa var 72 000 Piculs mindre, paa Grund af den mindre gunstige Kurs.

Der er neppe nogen Handel som har vist saadan hurtig Udvikling som Skindhandelen. Værdien af Exporten af Hunde-, Gjede-, Faar- og Lammeskind tiltog over 100 Procent. Følgende Tabel viser Værdien af Skindexporten og den mærkelige Stigning i Løbet af de sidste fem Aar:

	1891. Hk. Taels.	1892. Hk. Taels.	1893. Hk. Taels.	1894. Hk. Taels.	1895. Hk. Taels.
	881 000	1 315 000	1 299 000	1 681 000	2 649 000
Hamp	Piculs	97 926	Værdi Taels	552 639	
Huder	—	115 408	—	—	980 944
Horn	—	8 999	—	—	59 932
Matter	Ruller	33 220 860	—	—	668 072
Muskus	Piculs	23	—	—	372 133
Galnødder	—	37 827	—	—	334 843
Olier (Bønne-, Jordnødde-, The- og Træolie)	—	222 853	—	—	1 017 675
Papir	—	418 940	—	—	1 986 423
Rhabarber	—	7 412	—	—	190 233
Samshu (Brændevin)	—	104 094	—	—	394 203
Sukker, brunt	—	620 709	—	—	1 660 524
— hvidt	—	89 550	—	—	376 907
— Kandy	—	14 917	—	—	92 348

Talg (Dyre-)	Piculs	34 804	Værdi Taels	192 278
— vegetabilisk	—	68 548	—	616 930
Tobaksblade	—	112 014	—	1 416 766
Uld (Faar-)	—	216 622	—	1 904 146
— (Kamel-)	—	19 144	—	215 815
Straaftetninger	—	117 777	—	2 494 073

Ny Dampskibslinie. Foruden Shell-Linien som begyndte ifjor, der bringer Petroleum i Bulk fra Batoum, og tager Fragt tilbage til Europa i de forskellige Havne en route, er netop iaar (1896) startet en ny stor Linie fra Bremen, nemlig Rickmers-Linien. Selskabet har 7 nye, tidsmæssige Dampere fra 3 700 R. Tons op til 5 500 R. Tons, der gaar maanedlig fra Bremen—Middelsboro, Antwerpen og Hamburg til Penang, Singapore, Hongkong, Shanghai, Hiogo og Yokohama. Denne Linie har til at begynde med, faaet uheort megen Ladning, saa megen, at for at Varerne ikke skal ligge og vente for længe før de bliver afskibet, har Selskabet maattet befragte to store engelske Dampbaade extra, og den anden Rickmers Baad, der kommer hertil om nogle Dage bringer fuld Ladning, ikke mindre end 9 300 Tons Gods. For Øieblikket ligger Handel og Skibsfart i Dødvandet, dog tyder alt paa, at Udsigterne overalt i Kina er lyse, og ikke mindst den Masse Gods og Maskiner, som er bestilt i Europa. Medens Importen er livlig, og Dampbaade ud faar fuld Last, er det daarlig med Retourfragterne, fra 25 til 30 sh. pr. Ton, det gaar an, hvis der endda kunde erholdes fuld Ladning, men Lasten fordeles paa saa mange Baade her, tilhørende de regulære Linier, saa hver faar blot en liden Skjærv, de maa fylde op i Hongkong og Singapore, fra sidste Havn er Fragterne nu saa lave som nogensinde, blot 12 sh. 6 d pr. Ton.

Missionsvirksomheden. I Szchuen brød der ud stort Oprør i hele Provinusen, saa at sige næsten alle Stationer, baade protestantiske og katolske, blev ødelagte, heldigvis uden Tab af Liv. Tre af vore Missionærer, Hr. Viking og Hustru (svenske) og Frøken Inger Hol (norsk) mistede hele deres Indbo og Klæder, der blev straks indledet lange Underhandlinger med Tsungli Yamen, som omtrent er afsluttede, idet der netop er kommen Telegram fra Peking, at Yamen er villig til at betale den af mig forlangte Opreisning. For Øieblikket er alt fredeligt paa de mange Steder, hvor de svenske og norske Missionærer arbejder, de lader til at have Fremgang, og Missionskolonien øges hvert Aar, 17 nye Missionærer er indskrevne i Matrikelen under Aarets Løb, og flere Selskaber har kjøbt Hus og Eiendom.

Almindelige Bemærkninger. Siden den sidste Krig er der gjort flere Forsøg paa Reformer, men de fleste eksisterer endda blot paa Papiret. Navnlig i Retning af Jernbaneanlæg er der adskillige Planer, og uagtet der allerede er udnævnt baade Generaldirektører, Direktører og Inspektører for de paatænkte store Jernbanebygninger, har alle Planer mødt Hindringer iven fra Mandarinernes Side, som ventelig var, og det vil vist vare længe før den store Bane fra Peking til Hankow bliver bygget, der er nok af fremmede Agenter her, der repræsenterer mægtige Syndikater som tilbyder Kineserne baade Penge, og at bygge Jernbanerne. Krupps og Cockerells Ingeniører har hver paa sine Kanter paa egen Opfordring opmaalt og afstukket store Strækninger, hvor Banerne skal gaa, men Kineserne negter

haardnakket alle Tilbud, og mener at kunne greie alt selv, og det med indenlandsk Kapital. Der er udstedt Opraab til Kineserne at danne egne Syndikater og bygge med kinesiske Penge uden Hjælp og Laan fra Udlandet, men de kloge Kinesere har ikke Tro paa Vicekongernes Proklamationer og ingen Garanti for deres Penge, hverken at de faar Kapitalen tilbage, ei heller Renter for Pengene, saa alle Reformer maa hvile mens alle de europæiske Stormagter har en levende Interesse i Kina og forsøge paa alle mulige Maader at gjøre deres Indflydelse gjældende baade fra et politisk saavelsom kommercielt Standpunkt. Frankrige, England og Japan har alle særlige Handelsmissioner i Landet, hver paa sine Kanter, for at afgive Beretninger om den bedste Maade at udvikle Handelen med det Indre. Den engelske og amerikanske Handel har i de senere Aar lidt betydelig under de lave Sølvpriser, medens Tydskland og Japan har forstaaet langt bedre end nogen anden Nation, hvilke Import- og Exportartikler der passer for Kina og de har ogsaa gaaet betydelig fremad, medens Storbritanien har tabt Terrain, saa Udsigterne er ikke lyse for den britiske Handel. Den sidste Krig lærte Kineserne ogsaa, i hvilken Tilstand deres Armé og Flaade var i, takket være Mandarinernes Uærlighed, som da de er elendig betalte, paa andre Veie maa søge at fylde sine Lommer, men ikke heller her er der gjort Forsøg paa at faa en ordentlig Armé eller Flaade tilveie, naar undtages Vicekongen af Nanking, som har engageret en femti tyske Officerer til at indøve sin Armé efter tysk Mønster. Arsenalerne er i samme daarlige Forfatning som før, Fæstningerne ligesaa, og med Flaaden er det endnu daarligere beventt, deres bedste Skibe tog Japaneserne med sig.

Kina har tiltraadt den internationale Postkonvention. Ordningen af Postvæsenet er overdraget til Generaltolddirektøren Sir Robert Hart, der samtidig gennem keiserlig Dekret er udnævnt til General-Post-Direktør, saa der er Udsigt til at denne Reform kommer istand, til en Begyndelse vel blot i Traktathavnene, og i disse Dage træffes præliminære Forberedelser, saasom Examen for Kinesere i Toldvæsenet, der skal forflyttes til det nye Departement. Om Sir Robert agter at emploiere Fremmede au fait i Posttjenesten forlyder endnu intet.

Amerikansk Udstilling. Det siges, at her skal oprettes en fast Udstilling af amerikanske Varer under Navn af „American-Chinese chamber of commerce“. Bygningen som tænkes opført skal have et Areal af 90000 Cubikfod for Udstillerne at vise deres Varer, og hele Foretagendet skal bestyres af vel kjendte Amerikanere, der faar med Salg at gjøre og indberette om Kjøbernes Soliditet, om Udsigt af Markedet for de forskellige Varer og modtage Bestillinger.

Det er noget Lignende vi mangler: for Norges Vedkommende maa vi ubetinget have et norsk Handelshus, baade for at opretholde det Fodfæste vor Skibsfart allerede har, og for videre at give Skibsfarten stadig og sikker Fremgang, og det kan blot Landsmænd tilfyldest gjøre, dertil fordres ikke synderlig Kapital, men Enighed fra Rhedernes Side hjemme, om at støtte vedkommende Landsmand ved at befragte gennem det norske Firma. Det er baade mærkeligt og vist enestaaende, at vi i et Land som Kina, hvor vi nu har en saa stor Tonnage ikke har et norsk Mægler- eller Agentur-Firma, vi har havt kommercielle Stipendiater, de er overflødige, nei hvad vi trænger til, er en eller to

Nordmænd, der begynder en selvstændig Skibsforretning; naar vi har et saadant Firma, kan det ogsaa arbeide for den Del af vor Industri, som har Udsigt til et Marked i Kina; netop ved at støtte et norsk Hus herude, fremmer Rhederne sin egen Sag bedst.

Carl Bock.

Caracas.

Aarsberetning dateret 6 April 1896.

Til La Guaira ankom 8 norske Skibe dr. 3 546 Tons, heraf 1 Dampskib dr. 431 Tons i Ballast. Resten Seilskibe med Ladning, alle fra fremmede Lande. Til fremmede Lande afgik med Ladning 3 dr. 1 247 Ton, Resten i Ballast.

Til Puerto Cabello ankom 3 norske Seilskibe dr. 1 247 Ton med Ladning og et Dampskib dr. 431 Ton i Ballast. I Ballast afgik 2 Seilskibe dr. 652 og med Ladning et Dampskib dr. 431 Ton. 1 svensk Skib dr. 552 Ton, ankom.

Til Maracaibo ankom 4 norske Seilskibe dr. 1 216 Ton med Ladning. 1 dr. 246 Ton afgik med Ladning, Resten i Ballast. Der ankom et svensk Skib dr. 264 Ton.

I 1895 var Landets kommercielle Stilling i det Hele bedre end i 1894, uagtet enkelte tilfældige Tilbageslag. Aarets Slutning betegnedes ved en vis Aktivitet, da paa denne Tid Befolkningen i det Indre kommer til de større Centrer og forsyner sig, før de foretager Indhøstningen af Kaffe, Landets fornemste Rigdomskilde. Indførselen og Toldindtægterne oversteg langt de foregaaende Aars.

I April blev et nyt Ministerium indsat. Det nye Ministerium har især været betænkt paa at forbedre Finantserne og opnaaede at formindske Beløbet af sin Kontokurant med Venezuelas Bank. Forholdene syntes at bedres, da en Krise i Oktober medførte et nyt Ministerium, hvortil i November kom en revolutionær Bevægelse, der bevirkede almindelig Standsning af Handelen, Fald af Statspapirer og Fare for den begyndende Kaffe-høst; men Regjeringens Virksomhed og Insurrektionens Mangel paa Sammenhold og god Ledelse undlod ikke at medføre Bevægelsens Standsning og Rolighedens Gjenoprettelse. Høsten gik i Orden og Handelen gjenoptog sin normale Gang.

Sidst i 1895 er Spørgsmaalet om Grændserne mod Britisk Guyana atter kommet paa Tapetet paa Grund af Englands Optræden og dets Nægtelse af

at acceptere Voldgift. De forenede Staters Intervention synes at skulle føre Sagen til en tilfredsstillende Slutning.

Skjøndt flere norske og svenske Skibe har besøgt Venezuelas Havne har deres Ladninger været fra fremmede Lande, især engelsk Kul. Direkte Handel mellem de forenede Riger og Venezuela kan ikke siges at finde Sted.

Til La Guaira ankom med Ladning 260 Damp- og 42 Seilskibe hvoraf 31 tyske, 46 amerikanske, 3 danske, 13 spanske, 51 franske, 38 hollandske, 97 engelske, 12 italienske, 6 norske, 3 russiske, 8 venezuelske. Udførselen var Kaffe 13 Mill. Kg., Cacao 4 Mill., Cebadille 54 000, Oxehuder 1.2 Mill., Gjedeskind 58 000, diverse 80 000 Kg.

Fra Puerto Cabello udførtes Kaffe 13.7 Mill., Cacao 330 000, Oxehuder 730 000, Gjedeskind 88 000, Horn 17 000, Chinabark 7 000, Træ 82 000, Cocos 15 000, Dividivi 104 000, Fjær 59, Marmor 6 000, Manglebark 12 600 Kg.

Fra La Vela udførtes Kaffe 1.1 Mill. Kg., Oxehuder 570 000, diverse 400 000 Kg.

Fra Maracaibo udførtes Kaffe 25 Mill. Kg., Cacao 9 000, Copahu 12 000, Oxehuder 91 000, Gjedeskind 28 000, Fiskemaver 14 000, Træ 1.4 Mill., Dividivi 1.4 Mill, Qunichinabark 18 000, Manglebark 29 000, Cassenave 140 000 Kg.

G. Valentiner.

Pointe à Pitre (Guadeloupe).

Aarsberetning dateret 18 Juni 1896.

Fra fremmede Lande ankom med Ladning til Hovedstationen 7 norske Skibe dr. 4 185 Ton og til Vicekonsulst. 2 dr. 592 Ton, ialt 9 dr. 4 777 Ton, hvoraf Dampskibe 2 dr. 1 925 Ton.

Bruttofragter frcs 63 950.

Til fremmede Lande afgik med Ladning fra Hovedst. 1 norsk Skib dr. 248 Ton og fra Vicekonsulst. 2 dr. 592 Ton, og i Ballast fra Hovedst. 9 dr. 5 604 Ton, ialt 12 dr. 6 444 Ton. Bruttofragter frcs. 39 000.

Af svenske Skibe ankom 2 dr. 932 Ton.

Erlagte Konsulatafgifter af norske Skibe ved Hovedst. frcs. 516.25, ved Vicekonsulst. frcs. 52.20, hvoraf tilfaldt Konsulen frcs. 26.10. Af svenske Skibe ved Hovedst. frcs. 82.20. Ialt tilfaldt Konsulen frcs. 624.55. Expeditionsafgifter, norske frcs. 67.40, svenske frcs. 2.80.

Skjøndt Varepriserne var noget bedre end i 1894 blev dette opveiet ved den ringe Sukkerhøst, der kun var $\frac{2}{3}$ af det Almindelige. Derimod var der større Produktion af Kaffe, Kakao og Logwood.

Importen anslaaes for 1895 til frcs. 16 400 148, eller 3.4 Mill. frcs. mindre end i 1894 og Exporten til frcs. 12 038 143, eller frcs. 9 215 936 mindre end i 1894.

Skibsfarten viste en Tilbagegang af 123 Skibe og 396 Ton ankomende.

Der var ingen Handel mellem Kolonien og Norge eller Sverige. Handelen begrænsedes til Frankrige, Storbritanien og de forenede Stater.

Der ankom 521 Skibe dr. 218 473 Ton, hvoraf franske 299, 132 922 T., norske 9, 4 777 T., svenske 1, 515 T., britiske 121, 59 231 T., amerikanske 25, 9 089 T., italienske 15, 6 864 T., østerrigsk-ungarske 9, 5 143 T., danske 2, 832 T., hollandske 14, 782 T., russiske 2, 584 T., tyske 1, 505 Ton.

To af Armstrongs Linie af norske Dampskibe (fra Tønsberg) anløb fra New York Pointe à Pitre og vil antagelig gaa regelmæssig i Fremtiden.

Italienske og østerrigske Skibe synes efterhaanden at fortrænge vore Fartøier fra Farten mellem Marseille og Vestindien.

Handelen var i det Hele meget hindret, først ved Vanskeligheden, senere ved Umuligheden af at remittere.

Præmien for 90 Dages Bank Sigtvexler paa Paris, der i Januar var $2\frac{1}{2}$ %, gik efterhaanden op til 7 % i Mai indtil Banken i September ophørte at udstede Vexler.

Da alt Sølv indsamledes og afsendtes til Frankrige, og der ikke var nogen Mulighed for at remittere Penge, maatte Skibene ofte deponere sine Fragter i Bankerne indtil Vexler atter kunde udstedes, hvilket først skeede den 17 Februar 1896 til en Agio af 7 pCt. for 90 D. S.

Norske Redere, der vil slutte Fragter for Guadeloupe, bør bemærke, at denne Sats nylig er forhøjet til 10 pCt. for 120 D. S., og at det er muligt at al Trækning af Vexler snart vil blive begrændset eller ganske ophøre som i 1895.

Der udførtes i Aaret, næsten udelukkende til Frankrige: Sukker 29 865 Ton, Kaffe 481 Ton, Kakao 346 Ton, Annatto 86 Ton, Logwood 8 825 Ton, Ananas 175 Ton, Vanille $4\frac{1}{4}$ Ton, Mollasse 296 000 Gallons, Rum 491 000 Gallons.

Konsulatets Kontor: Quai Gatine, Pointe à Pitre. Aabent 8—11, 1—4.

James Japp.

Düsseldorf.

Skrivelse dateret 12 Juni 1896.

Arbejdet paa den nye Havn begyndtes 6 Oktober 1890 men maatte paa Grund af høi Vandstand i Rhin og Frostveir indstilles i lange Tider. Arbejdet blev først i sin Helhed færdigt 15 April 1896.

Havnen ligger paa Sydvestsiden af Byen og beskyttes mod Høivande af en 3 M. bred Bølgebryder, hvis Krone ligger ca. 1 Meter over den høieste hidtil kjendte Vandstand i Rhinen. Havneanlægget bestaar af 2 paa Vandfladen fuldstændig adskilte Dele, hvoraf den ene med eget Indløb tjener som Petroleumshavn, medens den ovenfor liggende større Del udgjør den egentlige Handels- og Industrihavn, opløst i flere Bassiner, der ved brede Vandveje staar i Forbindelse saavel indbyrdes som med det fælles Hovedindløb. Indløbene til Industri- og Petroleumshavnene ligger ved den konkave Rhinbred, altsaa gunstigt for Søfarten. Hovedindløbets Vandspeil ved en Vandstand af + 2.20 Düsseldorf Pegel (D. P.) opgaar til en Bredde af 75 M. Samme Bredde har ogsaa Indløbene til de midterste og bagre Havnebassiner. Umiddelbart bag Indløbet til Hovedhavnen ligger en stor Vandflade, som danner Forbindelse mellem Told- og Handelshavnen. Afstanden mellem Pynterne af de to her indskjærende Landtunger udgjør ved ovennævnte Vandstand indtil 182.5 M., og mellem Kaimuren og Bølgebryderen, maalt i Midten mellem de omtalte Pynter ca. 240 M., saaat de største Skibe her bekvemt kan vende. Ved normal Vandstand + 2.70 D. P. (29.15 N. N.) staar Vandet i Havnen paa + 29.25 N. N. Den høieste seilbare Vandstand + 7.50 D. P. (+ 33.95 N. N.) modsvarer en Vandstand af + 34.20 N. N. i Havnen.

Ved den indre Ende af Havnen er Oplagspladsene for Petroleum, og i Tilslutning dertil ligger Toldhavnsomraadet, der fortsættes af Frihavnskaeien; alle disse Anlæg har en saadan Høide, at de er absolut beskyttet mod Oversvømmelse. Til Frihavnsomraadet slutter sig den ligeledes høitliggende Havnebanegaard. Foran denne mod Rhinen ligger yderligere Oplagspladse, som dog ikke er beskyttet mod Høivand.

Havneanlægget i sin Helhed har en Udstrækning af 797 500 Kv.m., hvoraf paa Vandfladerne ca. 220 000 Kv.m.

De til Havnen hørende Bygninger bestaar af Oplagsbygninger, liggende indenfor den indhegnede Toldgaard. Nordost for denne Bygning ligger et Toldskur for de med Rhinskeibene kommende Varer, og i Sydvest et andet, bestemt for de Varer som ankommer med Rhin- og Sødampskibene. Videre mærkes Havnestyrelsens Bygning, Jernbanebygninger, Maskin-, Dampkjedel- og Akkumulatorhus etc. Havnen er fra Byens Side udstyret med 8 elektriske Kraner, af 1 500—4 000 Kg. Bærekraft. For store Tyngder er fra privat Hold opført en anden Kran paa 25 000 Kg. Bæreevne, der kan benyttes af Publikum.

Udgifterne til Havneanlægget udgjør ca. 10 Mill. Mark.

Rhinen trafikeredes i 1892 af 4 807 Lastefartøier af Træ, dr. 654 930 Ton, 1 723 do. af Jern, 876 354 Ton, 717 Dampskibe, inklusive Bugserbaade, 33 201 Ton, ialt 7 247, dr. 1 564 485 Ton.

Godstrafiken i de tyske Rhinhavne var 1885, 8.07 Mill. Tons og 1890 13.71 Mill. Tons, og i Düsseldorfs Havn 1888—89 230 510 Tons, 1895—96 376 877 Tons. I Kölns Havn var den 1895—96 616 968 Tons.

Dette kolossale Opsving i Trafiken beror for en stor Del paa de Forbedringer af Farvandet, som er gjorte i de sidste Aar, saasom Strømreguleringer etc. Fra 1871—1890 er hertil anvendt $106\frac{4}{5}$ Mill.

Farvandets Dybde nedenfor Köln reguleredes 1879 til 3 M. under laveste Vandstand. Som saadan gjælder en Vandstand af 1.50 M. over Kølners Pegelus Nulpunkt; for Strækningen fra Köln—St. Goar, fastsattes en Dybde af 2.5 M., og derfra til Bringen 2 M. Paa Grund af disse Fordybninger kunde man betydeligt forstørre Skibenes Skrog. Jernskibe blev stedse almindeligere og begyndte at fortrænge Træskibene. Medens Skibenes Drægtighed i 1830 var i Gjennemsnit 300 Ton, opgaar nu Jernskibenes til 600 Ton. Fortiden trafikeres Rhinen af et stort Antal Skibe paa 1 000—2 000 Tons Drægtighed med en Længde af 80 M. og en Bredde af lige til 12 M. Efterat disse Uddybninger af Farvandet var skeet, og man havde gjort store Fremskridt i Konstruktionen af Jernskibe, var Tiden kommet for Rhinhavnene til at træde i direkte Forbindelse med Havnene ved Nord- og Østersøen, og som før af mig indberettet, underholder nu Köln og Düsseldorf regelmæssig Forbindelse med de fornemste af disse Havne undtagen de svenske og norske. De store Masser Jernmalm og Træ, som indføres hid fra Norge og Sverige, kommer næsten udelukkende med udenlandske Skibe til Rotterdam og Amsterdam for siden i Lægtene at transporteres videre. Jeg kan saaledes ikke andet end tilraade, at Norge og Sverige med egne Skibe, passende for Rhinen, altsaa med et Dybgaaende af 3—3½ M., besørger Transporten af sine Produkter i Stedet for at lade Fragterne derfor komme Udlandet tilgode. I 1891 indførtes til Rhinlandet og Westfalen over Rotterdam og Amsterdam 76 814 Tons svenske Jernmalm, 1894 572 289 Tons, 1895 kun 464 056 Ton paa Grund af Jern- og Staalindustriens utilfredsstillende Stilling i 1894, men der er al Anledning til at tro, at Importen atter vil stige, saameget mere som Efterspørgselen efter Jernmalm er særdeles stor.

Havneafgifter i Düsseldorf.

A) Af alle Skibe, der i Tiden fra 1 November—31 Marts finder Beskyttelse i Byens Havn, oppebæres en Tonnageafgift:

1. Af Seilskibe, Lægtene, Robaade og Færger:

a.	til og med 5 Tons Drægtighed	1 Mk.
b.	over 5 til og med 10 Tons Drægtighed	2 -
c.	— 10 — 20 - —	4 -
d.	— 20 — 40 - —	6 -
e.	— 40 — 60 - —	9 -
f.	— 60 — 80 - —	12 -
g.	— 80 — 100 - —	15 -
h.	for hver Ton derover 0.40 Mark mere.	

2. Af Dampskibe og andre Motorbaade:

- a) Passager- og Bugserdampskibe af indtil 20 M. Længde 25 M. for hver Meter derover 1 Mark mere.
- b) Lastedampskibe af indtil 100 Tons Drægtighed . . . 25 - for hver 5 Ton derover 0.50 Mark mere.

3. Af andre Skibe undtagen Tømmerflaader for Overfladen pr. Kvm. 15 Pf.

4. Af Tømmerflaader fra belagt Overflade - — 10 -

B) For Tiden fra 1 April—31 Oktober oppebæres af alle Slags Fartøier, som for at laste og losse ikke opholder sig længere end 3 Dage i Byens Havne, en Afgift lige med Halvdelen af den, som erlægges fra 1 November—31 Marts.

Fri for Tonnageafgifter er Staten tilhørende eller i dens Tjeneste anvendte Fartøier.

S. V. Helander.

Chili.

De forenede Rigers Generalkonsul i Valparaiso har til Udenrigsministeren indsendt en Udtalelse fra en med Forholdene velbekendt Person om Udsigterne for en skandinavisk Kolonisation i de sydlige Dele af Chile. Denne Udtalelse indeholder Følgende:

„Jeg anser Valdivia, Llanquilme og Chiloe som meget gunstige for Befolkning af nordiske Indvandrere. De tyske Kolonister, der er forblevet her, har alle bragt det til nogenlunde Velstand, mange til virkelig Rigdom. Skjøndt de i Førstningen havde svære Aar at gennemgaa, og derfor ogsaa mange drog til andre Dele af Republiken, hvor det atter er gaaet de Fleste meget godt, er nu de her gjenværende eller deres Børn for det Meste bedre situeret end de var ved Indvandringen. Mange vedgaar, at Erhverv og Livet her er meget lettere end i Europa. Jeg vil ikke nægte, at der har været Tilfælde, hvor tyske Indvandrere er henfaldt til Laster og efterhaanden sunket dybt, men om ingen virkelig god Arbejder kan det siges, at han er kommet eller gaaet tilgrunde i stadig Nød. Uden Tvivl er det her for en stræbsom Europæer forholdsvis let at erhverve sig blivende stor meget indbringende Eiendom. Vistnok maa han ganske forsage mange Bekvemmeligheder, Kunstnydelser, behagelige Reiseleiligheder etc, der overalt i Europa er let at opnaa.

Skandinaver er som Tydskere vant til haardt Arbeide, Sparsomhed, kjøligt, delvis stormfuldt fugtigt Klimat og Afholdenhed, samt ligesom de

Tydske overlegne Sydeuropæere og Chilenere. Men de har en stor Fordel for Tydskerne for de herværende Forhold. De tydske Kolonister kommer mest fra tætbefolkede stærkt dyrkede Indlande, hvor de meget let kan skaffe sig alle Arbejdsredskaber og øvrige Hjælpe midler samt let afsætte sine Produkter. Blandt de tydske Indvandrere i Llanquilme findes saa godt som ingen Skipper, Sømænd eller Fiskere, saaat disse særdeles vigtige Erhvervs-grene endnu er lidet udviklet eller endnu i Hænderne paa Chiloter, der driver dem paa meget primitiv og begrændset Maade uden Forstand paa at udvikle disse i Skandinavien vidt fremdrevne Industrier. I vore rigt vandede, regnrige Lande foregaar den vigtigste Trafik tilvands. De gamle som de nye Kolonier ligger alle ved seilbare Floder, Søer, Havbugter og Havveie. Vandveiene afslutter Landet paa den ene Side paa den heldigste Maade, men skaber paa den anden Side Trafiken tusinde Farer paa Grund af stærk Ebbe og Flod, Hvirvler og Barrer, Brændinger, Klipper og Sandbanker. Efterhaanden har Tydskerne under Ledelse af Chiloterne, nogle enkelte indvandrede Matroser, Skibskokke og Fyrbødere, der ofte tillægger sig Navn af Kapteiner, lært at bygge og føre Baade og endog Dampskibe. Dette er maaske den bedste Fortjeneste her i Syden, og Regjeringen betaler høie Subventioner for Postbefordring tilvands. I denne Næringsgren, turde Skandinaverne finde meget god Udsigt til at blive rige. Vore mange Floder, Søer og Have er tildels meget fiskerige. Allerede nu er der opstaaet en høit udviklet Industri i Konservering af de overalt talrigt forhaandenværende Sømuslinger og andre Søprodukter (i Byen Calbuco) Havfiskeri er endnu næsten ubekjendt og turde dog have en meget god Fremtid.

Vistnok er de bedste Næringsveie stedse Fædrift og Agerbrug, og Regjeringen ønsker nu kun at bosætte Landbrugere. Det er derfor bedre, at de sødygtige Indvandrere indvandrer som Jorbrugere, for siden at drive de andre antydede Næringer.

Hvad Klimatet angaar, er dette fuldstændig ensartet, meget fugtigt. Egentlig Vinter er der ikke. Sne kjender vi kun paa Toppene af Andesbjergene og Is varer ikke Dagen over. Ligesaa lidt generer Sommervarme, især ikke ved Kysten, hvor om Sommeren kjølige Søvinde er hyppige. Nattefrost forekommer ligesaa lidt ved Kysten, men vel i Cordilleradalene og paa de høiere Terrasser, der er beskyttet mod Søvindene. Derimod er Storme og Regnskure, ogsaa stærke Pladskregn, fugtig Taage, stærk Dug meget hyppig om Vinteren og mangler heller ikke om Sommeren. Den aarlige Regnmængde er for det Meste over 2 Meter. Ellers ligner Klimaet Irland og Bretagne og svarer til disse Landes Middeltemperatur. I Vesteuropa er der enkelte Punkter med lignende Regnmængde (i Norge, Storbritanien og Portugal), i Troperne med meget større Nedbør. Vor Bredder er som Italien, Massachusetts, Japan, Nyseeland, (39—43° S. B.). Vi vilde sandsynlig havt et meget varmere Veir, naar ikke vor Kyst som hele Chili og Peru især om Sommeren afkjøledes ved en kold Polarstrøm. Paa Grund af det næsten stedse tempererede og meget fugtige Klima er vor Vegetation meget yppig. Bambus, Magnolia, Fuchsier, Proteaceer, Bromeliaceer, træagtige Bregner, pryder vore Skove, Kamelier og Callas vore Haver. Vort Land var før de tydske Kolonisters Ankomst dækket af en uafbrudt meget høitstammet Urskov, der endnu leverer en Mængde Bygningstømmer, Gavntræ og Brænde, meget rigelige Beiter, smuk Garverbark og mange andre

Produkter. Den største Fordel er dog den, at Kvæget altid kan være ude hele Aaret, Vinter og Sommer og selv søge sit Foder i Skoven.

Den antydede Rigdom paa Naturprodukter kan fortrinlig udnyttes, da Landet overalt er gjennemskaaret af brugbare Vandveie, store Søer, farbare Strømme og dybe Havindsnit. Kystudviklingen er følgelig i det Hele gunstig, delvis særdeles fordelagtig. Naar man begrænsrer Sydchili ved Cantinfloden i Nord, byder allerede denne et stort farbart Vandløb. Vistnok har den som de fleste Floder i det mellemste Chili en Bar, men denne overvindes let af Postdamperne. Den i faa Aar hurtig opblomstrende By Temuco og den noget mindre Carahue udfører tilvands rige Produkter af sine Landbrug. Mindre tilgængelig, skjøndt ogsaa seilbar turde Toltenfloden være. Derimod har Valdivia, vel den eneste Stad i Sydamerika, der væsentlig lever af sine Fabriker, Bryggerier, Garverier, Smedjer, Møbel- og Skofabriker, Dampbødkerier etc., vel især sit udmærket udviklede Flodsystem at takke for sin Betydning. Videre syd er Rio Bueno hvorpaa Hvedemarkerne, Græsgangene, Garverierne og Brændierne i Osorno og La Union fragter sine Produkter i Dampskibe. Syd for denne Strøm falder Landet ned mod Havet i en steil Klippekyt. Denne Strækning har endel mere eller mindre klippefulde Bugter med smal Ankergrund, som ofte er paatænkt til Skibning af Træ og andre Varer, men neppe kan roses som Havne. Derimod er Maullinstrømmen, der saavidt vides er bestemt til Bosættelse af Skandinaver, en udmærket Trafikvei. Foran dens Munding ligger den beskyttede Red Quillagua, der nu lidet benyttes, fordi vexlende Drivsand gjør Ankring betænkelig. Sandsynlig vilde øvede Skibsførere bringe denne Havn, i hvis Nærhed ligger gode Kulbjergværker, til Ære. Mundingen af Maullin selv, i hvis Nærhed ogsaa Kul træder i Dagen, og Guld udvaskes, er farlig for Skibsfarten paa Grund af sine Sandbanker og Klipper. Dog løber Postdampskibet regelmæssig paa den bestemte Dag uagtet Storm og Taage ind i Floden. Gode Lodser vilde uden Videre føre Seilskibe ind og ud dersteds. Uden nøie Lokalkjendskab kan selv den meget betydelige Flod og Ebbe ikke benyttes. Bag Maullins Munding er en pragtfuld Havn, hvor fra mange Kanter store langt op seilbare Floder munde ud. Disse gennemløber for en Del meget frugtbare, for det Meste med Urskov bedækkede Dale, Sletter eller terrasseformige Landskaber, næsten alle egnet til Kvægdrift, skjøndt for en stor Del i privat Eiendom og meget efterspurgt. Dog besidder ogsaa her Regjeringen mangesteds store Eiendomme, der nu er bestemt for Kolonisation. Maullinfloden selv befares langt op ved Hjælp af Flod og Ebbe. Langs Floden er fra Puerto Moutt bygget en taalelig Vei, (for chilenske Forhold mønsterværdig). Floden kommer fra den store Llanguihuesø, hvis Bredder helt er i Hænderne paa tyske Kolonister. I disse Beboere vilde Skandinaverne ligesaa vel som i Tydskerne ved Puerto Moutt finder gode Naboer. Vistnok naar Flodens Seilbarhed ikke saa langt op som til Søen.

Syd for Maullin kommer Søleden ved Chacao, der forbinder Havet med den store Bugt ved Chiloe (delvis kaldet Golfo de Réloncavi, G. de Ancud, G. de Chacao, G. del Corcovado). Denne Bugt er et stort Indlandshav fuldt af Øer, Veie, Havne etc. Ved den ligger Puerto Moutt. Bugten naar ved dybe Fjorde langt ind mellem Andesbjergenes Kjæder. I den udmunder endel seilbare Floder, Puelo, Palena, Aisen, Huemules, hvis ubeboede Dale tildels er meget frugtbare. Medens Øen Chiloe paa sin mod denne Bugt

vendende Side, hvor nu ogsaa Kolonister skal bosættes, har en meget gunstig udviklet Kyst, kan dette ikke siges om dens vestlige Stillehavskyst. Paa Nordsiden har Provindhovedstaden Ancud en god Havn, vistnok ikke ved Byen selv, men ligeoverfor den paa en fremspringende Halvø. Noget Øst for Ancud udmunder den for Baade og mindre Dampskibe ved Flodtid tilgængelige Flod Pudeto i Havet. Ved denne bosættes nu Kolonister.

De i 1895 ankomne Kolonister har jeg ikke lært at kjende personlig. Ingen af dem er bosat i vor Provinds. Nogle af dem skal have klaget over daarlig Jord. Dette kan forstaaes. Det virkelig gode og tillige hidtil let tilgængelige Land er selvfølgelig helt gaaet over i Privateiendom, tildels allerede siden Aarhundreder. Tilbage er altsaa to Slags Land. Først af 2den Klasse paa let tilgængelige Steder, men som ofte ved Anvendelse af Gjødning kan bringes til ret god Høst. Jeg selv har saadanne Grundstykker og har erholdt gode Resultater med Staldgjødning og noget Benmel, Udvalg af Kultur og meget Arbejde. Herunder vil vistnok en Indvandrer gjøre mange bitre Erfaringer, indtil han lærer Forholdene at kjende. Men dernæst er der udmærket frugtbart Land i fjerne eller hidtil lidet aabnede Egne. Af saadanne er der endnu mange ved vore seilbare Floder og andre Vandveie. De gamle fra Spaniere eller Indiere nedstammende Chiloter har ladet saadan virkelig god Jord ligge af Indolens eller andre Grunde, de Tydske af Ukjendskab til Skibsfarten og fordi de for det Meste fandt nok herreløst Land nær ved sin første Bosættelse. Jeg er sikker paa, at sødygtige skandinaviske Indvandrere, eller saadanne, hvoriblandt der er gode Rorskarle og Folk fortrolig med Bygning af Baade, vil bearbejde saadant Land med stor Nytte. Foruden Agerbrug og Fædrift kan der gjøres Regning paa Tømmersalg og mange andre Bedrifter, for hvilken Vandveien har Betydning.

Chilis Regjering ønsker Indvandring. Den repræsenteres ved sin Intendant i Chiloe, Don L. M. Rodriguez, og her i Llanguilme ved Don J. L. Vergaru. I disse fjerne Egne er Intendanterne næsten almægtige og kan være til særdeles stor Nytte for Indvandrerne. Fremmedhad findes her neppe. Chiloten venter ved Indstrømning af nye Kræfter og Kapitaler at se sin Skjæbne forbedret, han er fredelig, godmodig og en villig Arbejder. Mordgjerninger er her, det vil sige i den sydlige Del af Llanguilme og i Chiloe uhørte. Vistnok er Kvægtyveri hyppigt og mindre Tyverier endnu sædvanligere.

De protestantiske Tydske vilde i Skandinaverne se Brødre, ligesom de dannede Tydske (der mest er født i Landet og absolut fremmede for al europæisk Politik), vilde opbyde Alt for at gjøre Nordboerne Livet behageligt.

Lissabon.

Skibsfarten 1895.

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	36	12 483	1	265	37	12 748	-	-	3 746	
" Norge til Vicekon- sulsstationerne . . .	30	10 506	1	366	31	10 872	-	-	4 198	
" Sverige til Hoved- stationen	1	283	-	-	1	283	-	-	258	
" andre Lande til Ho- vedstationen	57	21 302	10	2 897	67	24 199	-	-	13 516	
" andre Lande til Vice- konsulsstationerne .	34	12 132	65	23 059	99	35 191	-	-	7 615	
Ialt	158	56 706	77	26 587	235	83 293	174	61 272	29 333	
II. Afgaaede:										
Til Norge fra Hovedsta- tionen	10	3 350	1	537	11	3 887	-	-	1 540	
" Norge fra Vice- konsulsstationerne .	13	4 471	-	-	13	4 471	-	-	2 112	
" Sverige fra Hoved- stationen	1	348	-	-	1	348	-	-	135	
" Sverige fra Vice- konsulsstationerne .	8	3 857	-	-	8	3 857	-	-	1 700	
" andre Lande fra Ho- vedstationen	23	7 085	73	27 916	96	35 001	-	-	4 374	
" andre Lande fra Vice- konsulsstationerne .	49	15 586	58	21 331	107	36 917	-	-	12 568	
Ialt	104	34 697	132	49 784	236	84 481	-	-	22 429	

Af ovenstaaende Antal i Ballast afgaaede Skibe har en stor Del kom-
pletteret Lasten i andre Havne inden Distriktet; følgelig er disse Skibe,
som kun har lastet under en Reise i Portugal, optaget to Gange, først i
Ballast og siden med Last.

Hele Antallet med Ladning ankomne Skibe var:

Norske		Svenske		Tilsammen	
Antal	Tons	Antal	Tons	Antal	Tons
158	56 706	31	14 761	189	71 472

Hele Antallet med Ladning afgaaede Skibe var:

Norske		Svenske		Tilsammen	
Antal	Tons	Antal	Tons	Antal	Tons
104	34 697	62	26 865	166	61 562

Fragtfortjenesten i 1895 var:

Med norske Fartøier indførte Varer: £ 18 960 af Dampskibe, £ 10 373 af Seilfartøier, tilsammen £ 29 333 mod £ 35 372 Aar 1894 og for udførte Varer: £ 12 814 af Dampskibe, £ 9 615 af Seilfartøier, tilsammen £ 22 429 mod £ 24 599 Aar 1894.

De forenede Rigers Skibsfart paa Distriktet var i de sidste 4 Aar:

	1892		1893		1894		1895	
	Antal	Tons	Antal	Tons	Antal	Tons	Antal	Tons
Norske Fartøier	237	78 349	241	92 551	257	95 959	235	83 293
Svenske —	86	33 817	81	36 599	72	37 273	82	37 185
Tilsammen	323	112 166	322	129 150	329	133 232	317	120 478

I samme Aar var de inden Distriktet af norske og svenske Skibe oppebaarne Konsulatafgifter, som tilkommer Konsulskassen:

	1892		1893		1894		1895	
	Reis		Reis		Reis		Reis	
Af norske Fartøier . .	739	560	902	830	932	115	821	755
- svenske — . .	331	780	358	660	329	175	387	690
Tilsammen	1 071	340	1 261	490	1 261	290	1 209	445

Aarsberetning dateret 15 Mai 1896.

Handel. Da Portugal nu i næsten fem Aar har lidt af en svær financeli Krise, og det brasilianske Marked for en stor Del har været stængt for den portugisiske Exporthandel som Følge af dersteds raadende lav Kurs, har Landet seet sig mere henvist til sine egne Resurcer og været nødt til at ofre sine Koloniers Udvikling mere Opmærksomhed end hidtil. I denne Hensigt har man saavel fra Regjeringens som fra privat Side med Held gjort store Opofrelser, især i de afrikanske Besiddelser, hvilke i Fremtiden turde komme til i ikke ringe Grad at bidrage til at forbedre Landets økonomiske Stilling.

Under disse Forhold var det at vente, at den indenlandske Industri vilde udvikle sig, hvilket ogsaa har været Tilfældet i Aaret. Exporthandelen har derfor ogsaa tiltaget betydelig, saa at f. Ex. Værdien af Exporten i Aarets første 8 Maaneder var 20 042 Contos mod 17 662 C. i 1894, og Værdien af Importen i samme Tid 29 593 Contos mod 27 540 C. i 1894. Portugals samtlige Toldindtægter i samme Tid i 1895 var 14 040 Contos mod 12 625 C. i 1894.

I ovenstaaende Opgaver indgaar ikke Værdi af Guld, hvoraf indførtes i de første 8 Maaneder af 1895, 1 107 Contos, og af 1894, 114 og udførtes i samme Tid 1895 1 681 Contos mod 1894 3 590 C.

Heraf fremgaar, at den langvarige Krise i Aaret har udvist en Begyndelse til Bedring og berettiger til den Anskuelse, at hvis disse gunstige Forhold vedbliver, vil Krisen om nogen Tid være overvundet.

Skjøndt det af foranstaaende Opgaver over Skibsfarten paa Distriktet fremgaar, at den i 1895 var noget mindre end i 1894, har dog de forenede Rigers Export til Portugal ikke aftaget, med Undtagelse af Bjelker og Klipfisk. Da Salthøsten 1895 næsten ganske blev ødelagt af Uveir, aftog Saltexporten fra Portugal til de forenede Riger betydeligt, hvorfor Skibsfarten ogsaa mindskedes.

Den portugisiske Toldtarif af 10 Mai 1892 har hidtil ikke undergaaet nogen Forandring. Den allerede i 1894 af en Toldkommission foretagne Revision af Tarifen, som samme Aar blev forelagt Cortes, er endnu ikke bleven godkendt af disse. Denne Revision, der foranledigedes af almindelig Klage over høje Toldsatser paa diverse Varer og Raastoffe, som Landet ikke besidder, vil imidlertid ikke øve nogen hemmende Indflydelse paa de forenede Rigers Export til Portugal, da nogen yderligere Toldforhøjelse ikke deri forekommer, undtagen paa Klipfisk, der foreslaaes forhøiet fra 39 til 40 Reis pr. Kg.

Klipfisk. Da i 1894 Importen af norsk Klipfisk var usædvanlig stor og der sidst i samme Aar var et betydeligt Forraad tilbage i Oplag, var det at forudse, at Importen deraf vilde aftage i 1895.

Portugal forbruger aarlig ca. 22 000 Tons Klipfisk. Indtil 1893 var $\frac{1}{3}$ deraf norsk Fisk, men Importen fra Norge er senere tiltaget, saaa næsten Halvdelen af hele Forbruget nu bestaar af norsk Vare.

Importen fra alle Lande tilsammen udgjorde Aar 1895 22 671 Tons mod 22 482 Tons Aar 1894, deraf fra Norge 9 100 Tons Aar 1895 mod 12 108 Tons Aar 1894.

Man kan antage at Middelpriisen paa norsk Klipfisk har varieret fra 9 600 til 11 800 Reis for 60 Kg. fortoldet Vare.

Den af Toldtarifkommissionen foreslaaede Forhøjelse af Tolden paa Klipfisk fra 39 til 40 Reis pr. Kg. er i Virkeligheden intet andet end en Afrunding af Tallet 39 i Hensigt at forenkle Beregningen ved Varens Toldbehandling. Den turde ikke komme til at øve nogen hemmende Indflydelse paa Klipfiskimporten til Portugal, men den vil blive til Fordel for den norske Fisk, da paa Grund af den nye Handelstraktat mellem Norge og Portugal den norske Klipfisk vil nyde samme Toldnedsættelse — fra 39 til 34 Reis pr. Kg. — som er bevilget den russiske Fisk.

Trævarer. At Importen af Bjelker fra de forenede Riger i Aaret næsten ganske er ophørt kan man tilskrive dels andre Landes Konkurrence, dels ogsaa de her raadende daarlige økonomiske Forhold. Bygningsvirksomheden er nemlig i de senere Aar mere og mere aftaget, hvorfor

Importen af Bjelker fra alle Lande aarlig er mindsket. Derimod er Indførselen af Planker og Bord fra de forenede Riger stedse tiltaget, som det fremgaar af nedenstaaende Sammenligning.

Til Portugal indførtes fra alle Lande tilsammen i Aarene

		1894.	1895.
Bjelker	Kbm.	12 507	11 373
deraf fra Norge og Sverige	-	3 217	852
Planker	-	5 042	8 761
deraf fra Norge og Sverige	-	1 623	4 600
Bord	-	32 149	39 569
deraf fra Norge og Sverige	-	23 244	25 196

Heraf fremgaar, at de forenede Riger ogsaa i dette Aar har beholdt første Plads blandt alle trælastexporterende Lande i Portugal.

Træmasse. Den direkte Indførsel af denne Vare fra de forenede Riger har paa mange Aar ikke været saa betydelig som i 1895, selv om den i Forhold til Importen fra alle Lande forbliver meget ringe. Allerede i tidligere Aarsberetninger er fremholdt, at de forenede Rigers Træmassefabrikanter burde følge andre Landes Exempel, der udsender sine Handelsreisende med Prøver paa Varen.

Efterat Landets fornemste Papirfabriker, 5 i Tallet har slaæet sig sammen og dannet et Aktieselskab, „Companhia do papel do Prado“ med Sæde i Lissabon, (kun en enkelt større Fabrik „Abelheira“, som ikke tilhører Selskabet, har ogsaa Sæde i Lissabon), skulde Handelsreisende med Lethed og uden at behøve at reise omkring i Landet, i Lissabon kunne faa Afsætning paa sine Varer hos alle portugisiske Papirfabriker.

Importen af Træmasse udgjorde fra alle Lande tilsammen under Aarene

	1894	1895
Tons	1 363	2 199
deraf fra Norge og Sverige	186	466

Is. I Aaret indførtes kun en Ladning norsk Is, 399 Tons.

Salt. Portugals Saltexport, der i de senere Aar er aftaget, har i 1895 været betydelig mindre end i 1894 paa Grund af den feilslagne Salthøst, der næsten i sin Helhed ødelagdes af Regn og Oversvømmelser. Priserne, der ligetil September holdt sig til 1 400 Reis pr. Moj ført langs Siden af Skibet, steg pludselig til 2 700 Reis og ved Aarets Slutning varierede de mellem 2 400 og 2 500 Reis pr. Moj saavel i Lissabon som i Setubal. Følgen var at alle Lande forsynede sig med det meget billigere Middelhavssalt.

Portugals Saltexport udgjorde under Aarene

		1894	1895
Til alle Lande tilsammen	Tons	150 855	125 904
- Norge og Sverige		49 176	32 718

Vin. Ogsaa dette Aars Vinhøst var ganske god, skjøndt Phylloxora herjede i Landet. Vinexporten var i Aaret større end i 1894 som følgende Oversigt viser

Hvide og røde lettere Vine:		1894	1895
Til alle Lande tilsammen . . .	Dkltr.	3 479 145	3 847 253
- Norge og Sverige . . .	—	1 236	731
Madeira			
Til alle Lande tilsammen . . .	—	200 651	228 271
- Norge og Sverige . . .	—	256	208
Portvine			
Til alle Lande tilsammen . . .	—	2 410 857	2 725 093
- Norge og Sverige . . .	—	47 355	60 759

Korkexporten var i Aaret usædvanlig livlig, ogsaa til de forenede Riger.

Til alle Lande tilsammen exporteredes under Aarene		1894	1895
	Tons	22 558	26 929
Til Norge og Sverige	-	1 000	1 520

Fragterne var i Aaret meget lave, som fremgaar af nedenstaaende Noteringer:

Salt fra Lissabon:			
Til Tromsø	95 Øre à	1 Kr.	per 140 Litr.
- Stavanger	80 - -	85 Øre	- - -
- Christiansund	90 - -	—	- - -
- Gøteborg	40 - -	50 Øre	- Hktiltr.
- Holland	6 sh. -	7 sh.	- Ton
Kork til Gøteborg	50 - -	60 -	- - -
— - Stockholm	50 - -	60 -	- - -
Salt fra Setubal			
Til Sverige	60 Øre à	72 Øre	pr. Hktiltr.
- Norge	65 - -	1 Kr.	- 140 Ltr.
- Preussiske Havne	10 sh. -	11 sh.	- Ton
- Nordre Frankrige	10 frcs. -	12 frcs.	- -
- Skotland	7 sh. -	8 sh.	- -
- Holland	6 - -	7 -	- -

Paa norske Skibe paamønstredes 17, og afmønstredes 13 Mand. Ingen rømte.

Epidemisk Sygdom har ikke forekommet i Aaret. Generalkonsulatets Kontorlokale er fremdeles Campo das Cebolas 43, aabent 9—3.

A. Cronhielm.

Larnaca (Cypern).

Aarsberetning dateret 16 Juni 1896.

Fra fremmede Lande ankom i Ballast 5 norske Dampskibe dr. 1815 Ton, der alle afgik med Ladning til fremmede Lande.

Ingen svenske Skibe ankom.

Hele Exporten i 1895 viser en Tilvæxt af £ 17 699, og Importen en Nedgang af £ 13 556.

Hvede viser Nedgang, derimod Byg, Bomuld, Vin og Bønner Fremgang. Hvede udførtes til Italien og England, Byg til England og Egypten, Bomuld til Frankrige, England, Østerrige og Grækenland, Vin til Tyrkiet og Egypten, Bønner til England og Middelhavshavne og Havre til England og Frankrige. Silkekokerier gik til Frankrige.

Fragter var for Korn 2 sh. 9 d pr. Quarter à 400 lbs. og for Locust Bønner 18 sh. pr. Ton à 20 Cwt. til Storbritanien, ca. $\frac{2}{3}$ deraf til Frankrige.

Et Pund Sterling gjælder fremdeles 182 Piastre for alle Handelsomsætninger og 180 Piastre for alle Betalinger til Staten. Handelsvexler 3 Mdr. paa London, Paris og Triest $1\frac{1}{4}$ % Diskonto, ottomanske Banks Chèques $\frac{1}{2}$ % Agio.

Der er ingen Handel med Norge og Sverige. Jeg gjør alt hvad jeg kan for at bevæge vore Exportører til at afskibe Trælast, Jern og tørret Fisk direkte til Cypern i smaa Kvantiteter til en Begyndelse, og jeg haaber paa Held. Især i Trælast og Jern kunde meget gøres i Tidens Løb.

Helbredstilstanden er fremdeles meget god. Udbruddet af Kolera i Egypten har foranlediget Sundhedsmyndighederne til at tage Forholdsregler. Ti Dages Karantæne, der kun kan ske i Larnaca, paalægges alle Ankomster fra Egypten.

Z. D. Pierides.

Marseille.

Skibsfarten 1895.

Norske Fartøier.	Med Ladning.		I Ballast.		Summa.				Brutto- fragter. Frcs.
	Ant.	Ton.	Ant.	Ton.	Ant.	Ton.	Deraf Dampskibe.		
							Ant.	Ton.	
I. Ankomne:									
Fra Sverige til Hoved- stationen	1	1 368	-	-	1	1 368	-	-	13 500
” Sverige til Vicekon- sulstationerne	1	1 368	-	-	1	1 368	-	-	15 000
” andre Lande til Ho- vedstationen	44	32 811	3	1 163	47	33 974	-	-	1 041 550
” andre Lande til Vice- konsulsstationerne . .	51	25 768	6	2 596	57	28 364	-	-	463 930
Ialt	97	61 315	9	3 759	106	65 074	79	52 161	1 533 980
II. Afgaaede.									
Til Norge fra Hoved- stationen	-	-	1	532	1	532	-	-	-
” Norge fra Vicekon- sulstationerne	1	558	-	-	1	558	-	-	-
” Sverige fra Ho- vedstationen	3	1 446	-	-	3	1 446	-	-	35 000
” andre Lande fra Ho- vedstationen	14	9 262	31	25 017	45	34 279	-	-	113 960
” andre Lande fra Vice- konsulsstationerne . .	24	9 451	28	16 485	52	25 935	-	-	47 700
Ialt	42	20 717	60	42 034	102	62 750	76	50 481	196 660

Af svenske Skibe ankom 43 dr. 31 359 Ton.

Erlagte Konsulatafgifter af norske Skibe ved Hovedst. frcs. 3 074.35, ved Vicekonsulst. frcs. 1 824.85, hvoraf tilfaldt Konsulen frcs. 912.40. Af svenske Skibe ved Hovedst. frcs. 1 616.25, ved Vicekonsulst. frcs. 354.50, hvoraf tilfaldt Konsulen frcs. 177.25. Ialt tilfaldt Konsulen frcs. 1 793.50. Expeditionsafgifter, norske frcs. 537.45, svenske 337.90.

Aarsberetning dateret 27 Mai 1896.

Skibsføreres Opmærksomhed henledes paa, at Lods, som tages ombord fra den nærliggende Havn Port de Bouc ikke kan lodse Skibet op til Port St. Louis, men maa en ny saadan tages for at lodse op Kanalen, hvilket foraarsager dobbelt Udgift. Skibe, der f. Ex. kommer herfra, fristes til ved Forbigaaende at tage Lods i Port de Bouc formodende at Port St. Louis ogsaa betjenes derfra, hvilket ikke er Tilfældet. Sidstnævnte Havn har

sine egne Lodser, hvorimod Port de Bouc tilhører Marseilles Distrikt, og dets Lodser anvender samme Taxt som her.

Den norske Skibsfart har udgjort

	Dampskibe		Seilskibe		Tilsammen	
	Antal.	Ton.	Antal.	Ton.	Antal.	Ton.
1891	1 013	485 202	131	64 457	1 144	549 659
1892	381	189 735	90	47 417	471	237 152
1893	183	110 928	104	59 137	287	170 065
1894	66	40 089	87	47 720	153	95 809
1895	155	102 642	53	25 183	208	127 825

Antallet er saaledes i det Hele tiltaget med 29½ pCt. og Drægtigheden med 33.4 pCt. siden 1894. Hele Forøgelsen falder paa Dampskibene, der mod 1894 viser en Tilvæxt i Antal af ca. 135 pCt. og i Drægtighed af 156 pCt. Seilskibene aftog med resp. 39 og 47 pCt. Sammenligning med Begyndelsen af 5 Aarsperioden eller Aar 1891 kan naar særskilt Hensyn tages til Dampskibene, ikke med Rette ske, da hint Aar staar som en lysende Undtagelse. Det var den store Vinimport fra Spanien, som det Aar fandt Sted paa Grund af det i Begyndelsen af 1892 i Frankrige indførte nye Toldsystem, som drev Tallene saa højt op. Men ogsaa i Forhold til de nærmeste Aar før og efter er Resultaterne ugunstige. Middel-drægtigheden er steget for Dampskibene fra 479 til 662 R.-Ton i de nævnte 5 Aar, men sank for Seilskibene fra 492 til 475 Ton.

Nedenstaaende Tabel viser den norske Skibsfarts Fordeling paa Distriktets Havne.

	1891		1892		1893	
	Ant.	Ton.	Ant.	Ton.	Ant.	Ton.
Marseille	314	192 680	168	100 530	163	103 260
Cette	743	316 734	254	112 562	99	44 601
Port de Bouc	6	3 912	6	3 898	7	5 584
Toulon	7	2 833	5	3 174	4	5 696
Port Vendres	70	10 388	12	4 208	2	2 068
Nizza	50	22 018	26	12 780	6	4 068
Hyères	—	—	—	—	2	2 128
Cannes	4	1 294	—	—	2	1 828
Bastia	—	—	—	—	2	832

	1894		1895	
	Ant.	Ton.	Ant.	Ton.
Marseille	102	64 968	97	71 599
Cette	27	16 043	90	43 963
Port de Bouc	9	5 986	6	3 932
Toulon	6	4 600	5	2 806
Port Vendres	2	1 516	2	2 736
Nizza	5	1 904	6	1 670
Hyeres	—	—	2	1 116
Cannes	2	794	—	—
Bastia	—	—	—	—

Fra Hovedstationen gik Antallet lidt ned, hvorimod Drægtigheden tiltog med 10.2 pCt. Ca. $\frac{1}{4}$ af den norske Skibsfart paa Marseille falder paa Seilskibene.

Havnen Cette viser atter ganske gunstige Tal. I Forhold til 1894 tiltog Antallet med 233 pCt. og Drægtigheden med 174 pCt. Nedgangen i Drægtighed forklares ved at nogle smaa Dampskibe atter har havt Sysselsættelse i Vintraden, medens i 1894 især kun større saadanne besøgte Havnen. I tidligere Rapporter har jeg opgivet Grunden til de høje Tal i 1891. Havnen besøgte i 1895 kun af 2 norske Seilskibe.

Om de øvrige Havne i Distriktet er intet særligt at mærke. En Undtagelse gjælder dog for den lille Havn Port St. Louis du Rhone, der er af Betydning paa Grund af sin fordelagtige Beliggenhed ved Rhoneflodens Munding, og tager gjerne store Mængder Gods den Vei til det Indre af Landet.

De norske Skibe opgives at have fortjent følgende Bruttofragter

		Dampskibe.	Seilskibe.	Tilsammen.
1891	frcs.	3 442 150	1 566 800	5 008 950
1892	-	1 320 000	1 546 400	2 866 400
1893	-	873 250	1 523 780	2 397 030
1894	-	622 030	1 090 365	1 712 395
1895	-	990 580	740 160	1 730 740

I Forhold til Øgningen i Antallet og Drægtigheden er disse Tal for 1895 ikke gunstige og viser kun en Tilvæxt af noget over 1 pCt., eller for Seilskibene en Nedgang af 32 pCt., for Dampskibene en Tilvæxt af 59 pCt.

Fragterne viser desværre snarere en Nødgang end en Bedring. De opgives som følger:

Indgaaende: Træ pr. Std. (Dampskib) Hernøssand frcs. 54, Wiborg 45—55, Kotka 51—55, Onega 80, (Seilskib) Arkangel 82, Onega 78, Chatham 56, Daien 115. Jern pr. Ton (Dampskib) Gøteborg 13. Kul Newport 7, Newcastle 7.30. Svovl Licata 7.50—8, Girgenti 7—8. Kornvarer Kystpladse 9, Galatz 10, Braila 10, Odessa 10—10.50, Nikolaieff 8.75—10, Sebastopol 8—11. Korinter Kalamata 12, Katakola 13. Beg Liverpool 9. Sukker Soerabaya 31.25, Tjaltjatjap 33, (Seilskib) Le Moule 29—39. Bomuld og Stykgods (Dampskib) Egypten og Syrien 9—10. Boxwood (Seilskib) Maracaibo 36.25. Divi Divi Maracaibo 61.25. Oljefrø (Dampskib) Messina 10, Bathurst, Afrikas Vestkyst 25, Joal, Afrikas Vestkyst 26, (Seilskib) Tjaltjatjap 40, Makassar 50—62.50, Tonga 52—69, Fidtchi 62.50.

Udgaaende: Oljekager pr. Ton (Dampskib) Stettin 12.50, Norrkøping 15, (Seilskib) Bristol 12.50, Helsingborg 13.50, Norrkøping 15. Klid og Mel (Dampskib) Wiborg 16.80. Teglsten, Cement og Stykgods Egypten og Syrien 9—10, Galatz 8, Dakar 15, (Seilskib) Havanna 13, Port of Spain 16, Montevideo 17, Rio 25, Bahia 28, Laguna 20, St. Denis 20, Madagaskar, for 3 Losningspladse, frcs. 26—28—30.

Nedenstaaende Oversigt viser Kvantiteten af de med norske Skibe i 1895 hid ind- og udførte Varer:

Indførsel.

		Dampskibe.	Seilskibe.	Tilsammen.
Korn	Ton	27 340	—	27 340
Oliefrø	-	1 663	5 890	7 553
Stykgods	-	1 393	—	1 393
Sukker	-	7 550	758	8 308
Svovl	-	4 600	—	4 600
Kul	-	1 900	—	1 900
Træ	Std.	250	520	770
Beg	Ton	1 445	—	1 445
Korinter	-	1 230	—	1 230
Divi Divi	-	180	—	180
Bomuld	-	80	—	80
Ibenholdt	-	—	45	45

Ved en Sammenligning heraf med 1894 bør fremholdes, at vore Dampskibe har havt temmelig livlig Sysselsættelse i Korntreden fra det sorte Hav, skjøndt til lavere Fragter. Mindre Seilskibe end sædvanligt har hidført Oliefrø fra det stille Havs Øer og andre fjernere Steder. Mindskningen udgjør ca. 5 500 Ton for de forenede Riger, hvilket forklares ved Markedets daarlige Tilstand og den formidskede Import. Et Par Dampskibsladninger deraf hidførtes fra Afrikas Vestkyst. To store Sukkerladninger kom med norske Dampskibe fra Java og to med Seilskibe fra Guadeloupe. Af Træ indførtes ca. 800 Std. mindre end i 1894 med norske og svenske Skibe.

Udførsel:

		Dampskibe.	Seilskibe.	Tilsammen.
Stykgods	Ton	2 539	3 770	6 309
Oliekager	-	1 800	1 265	3 065

Af Stykgods udførtes under skandinavisk Flag ca. 6 000 Ton mere end i 1894. Ikke lidet heraf gik med Dampskibe til Egypten og Syrien. Forholdsvis lidet Oliekager synes at være budt norske og svenske Skibe. Forskjellen mod 1894 er ikke mindre end 7 000 Ton. Det Meste af de øvrige Sorter gik til Skandinavien.

Paa norske Skibe afmønstredes 93 og paamønstredes 97 Mand. 2 Mand rømte. Af Hyrebeløb hjemsendtes til Norge 2 000 frcs.

Claes Peyron.

Calcutta.

Aarsberetning dateret 3 Juni 1896.

Fra fremmede Lande ankom til Hovedstationen med Ladning 1 Dampskib dr. 1 927 Ton og i Ballast 5 Seilskibe dr. 3 433 Ton, ialt 6 Skibe dr. 5 360 Ton. Bruttofragt £ 2 500.

Til fremmede Lande afgik med Ladning 3 norske Skibe dr. 950 Ton og i Ballast 2 dr. 4 097 Ton, ialt 5 dr. 5 047 Ton, hvoraf 1 Dampskib dr. 1 927 Ton. Bruttofragt £ 2 500.

Erlagte Konsulatafgifter Rupees 333—15—11.

Af svenske Skibe ankom 1 dr. 685 Ton.

Erlagte Konsulatafgifter af norske Skibe Rupees 333—10—11, svenske Rs. 43—5—0. Expeditionsafgifter, svenske Rs. 276—6—11.

Jarlen af Elgin og Kinkardine er fremdeles Vicekonge og Generalguvernør i India. I 1896 er en militær Expedition af engelsk-indiske Tropper afgaaet til Suakim, til Støtte for det engelsk-egyptiske Felttog. Udgifterne herved vil blive betalt af Indien hvilket forringer Expeditionens Popularitet i engelsk-indiske Kredse.

Budgettet for 1895—96 viser et Overskud af Rs. 9 514 000. Tilskud til Fondet for Afhjælpelse af Hungersnød udgjorde Rs. 5 348 000, og Udgifterne ved Clitral Felttoget Rs. 16 475 000 Kursens Stigning fra, som oprindelig beregnet 13.09 til 13.68 d medførte en Besparelse af Rs. 12 289 000 i Kursen paa Betalinger i Sterling. Budgettet for 1896—97 viser et Overskud af Rs. 4 631 000.

Bomuldstolden er nedsat fra 5 til $3\frac{1}{2}$ pCt. hvilket giver et Tab af ca. 5 Mill. R. Hungersnødfondet holder fremdeles paa et Beløb af 10 Mill. R., medførende en Tillægsudgift af Rs. 4 735 000. Ca. 5 Mill. R. er bevilget til Forberedelser til Mobilisering. Kursen anslaaes til 13.75 d pr. Rupee, medførende en Besparelse af Rs. 13 828 000 i indre Udgifter samt en betydelig Formindskelse i Lønningen af de europæiske Tropper m. M. Jernbaneudgifterne anslaaes til 73 Mill. R. Der ventes, at i 1896—97 £ 16 500 000 vil blive trukket af Statssekretæren i London paa den indiske Statskasse. Et Sterling Laan paa £ 2 400 000 er overtegnet til $2\frac{1}{2}$ pCt. Rente; der paatænkes ogsaa et Rupeelaan paa 40 Mill. R. Hele Budgettet fra 1896—97 viser Indtægt Rs. 976 Mill. og Udgift Rs. 972 Mill.

Kursen paa Sigtvexler paa London var i Calcutta i 1895 fra 1 sh. $\frac{7}{8}$ d til 1 sh. $1\frac{13}{16}$ d. Tendentsen var i Aaret stadig opadgaaende, og Opgangen var $8\frac{3}{4}$ pCt. med en tilsvarende Fordel for Exportører af europæiske Varer, der sælges i Indien. Mange Autoriteter i Søl- og Kursspørgsmaalene er af den Mening at den Sats af 1 sh. 4 d pr. Rupee, som den Indiske Regjering tilstræbte, da de indiske Mynter lukkedes i 1893 vil blive naaet igjen. Sagen har hidtil staaet saaledes, at Maximumssatsen

har været ca. 14 d pr. Rupee, og naar den nærmede sig dette Punkt, indtraadte en Reaktion. Ved Beregninger for Transaktioner, der strækker sig over en fremtidig Periode, kan det være af Betydning at erindre, at den Indiske Regjering som ovennævnt har optaget i Budgettet for 1896—97 en Gjennemsnitssats af 13 pence 3 farthings (1 sh. $1\frac{3}{4}$ d), omend vistnok al Kalkulation heraf er af en høist usikker Natur.

Importen 1895—96 var 331 Mill. Rupees og Exporten 526 Mill.

De fornemste Importartikler til Calcutta fra fremmede Lande var: Bomuldsvarer 125 Mill. R., Metaller 27 $\frac{1}{2}$ Mill., Olier 19 Mill., Maskiner 14 Mill., Bomuldsraad 9 Mill., Sukker 6 Mill., Uldfabrikater 6 Mill., Drikkevarer 5 Mill., Salt 5 Mill., Isenkramvarer 5 Mill., Klæder 4 Mill., Jernbanematerialier 4 Mill., Provisioner 4 Mill., Droger 3 Mill., Glasvarer 2 Mill., Specerier 2 Mill., Kemikalier 2 Mill., Parasoller 2 Mill., Farver 1 Mill., Silkevarer 1 Mill., Papir etc. 1 Mill., Instrumenter etc. 1 Mill., Bygningmaterialier 1 Mill., Dyr etc. $\frac{3}{4}$ Mill., Stentøi etc. $\frac{1}{2}$ Mill., Agerbrugsredskaber $\frac{1}{2}$ Mill.

De fornemste indiske Exportartikler fra Calcutta var: Raa Jute ca. 92 Mill. Rupees, The 70 Mill., Opium 50 Mill., Jutefabrikater 46 Mill., Korn 40 Mill., Farver 38 Mill., Skind og Huder 30 Mill., Oliefrø 23 Mill., Lak 18 Mill., raa Bomuld 10 Mill., Raasilke 6 Mill., Kemikalier 5 Mill., Bomuldsgarn 1 Mill., Olier 2 Mill., Silkevarer 1 Mill., Gjødningsstoffer 1 Mill., Raauld 1 Mill., Provisioner etc. 1 Mill., Uldvarer 1 Mill., Horn $\frac{8}{10}$ Mill., Børster etc. $\frac{6}{10}$ Mill., Mica 1 Mill.

Værdierne af endel af de vigtigere Artikler var i 1895—96: Øl pr. Gallon Rs. 2, Brandy do. Rs. 9—12—8 Raakobber, Cwt., Rs. 45—10—1, Rujern do. Rs. 2—14—3, galvaniseret do. Rs. 9—11—1, Kerosinolie, Gallon Rs. 6 sh. 5 d, Kokosnøddolie do. Rs. 1—8—4, Mel lb., R. 0—1—6, Bomuldstvist, graa, lb. £ 0—10—8, Kinin, Oz, Rs. 1—0—4, Bomuldstøier, graa, pr. Yard Rs. 0—1—10—7, do. hvide Rs. 0—2—2—3, do. farvede Rs. 0—2—4—3, Anilinfarver pr. Oz Rs. 0—1—6—4. Alle disse Artikler er steget i Pris siden foregaaende Aar.

De forskjellige Landes A del i Handelen med Calcutta i 1895—96 var følgende: Storbritannien 56.24 pCt., de forenede Stater 7.14 pCt., Tydskland 6.35 pCt., Frankrige 2.75 pCt., Østerrige 1.95 pCt., Italien 1.54 pCt., Belgien 1.44 pCt., Rusland 1.42 pCt.

Af Indførselen til Calcutta over Tydskland tiltog Sukker fra 57 264 til 179 317 Cwt., og Glasvarer, Isenkramvarer og Papir udviser ogsaa forøgede Værdier, medens Importen af Uld og Metaller gik ned. Indførselen fra Frankrige viser Tilvæxt i Silke, Rødvind og Brændevin, Klæder, Klokker, Maskiner, Metaller og Kunstværker, fra Belgien en Tilvæxt af Rs. 900 000 i Import af Metaller, især Staal og Kobber.

Metaller. Indførselen fra Storbritannien tiltog med Rs. 350 000 og fra Tydskland med ca. Rs. 100 000. Engelske og tyske Handelsmænd gjør store Anstrængelser for at forøge sin Handel med Indien ved at udsende Agenter og Reisende, der besøger alle de første Handelscentre tilbydende forøgede Lettelser i Kredit og sættende sig ind i det indiske Markeds specielle Fordringer.

Forarbejdet Jern tiltog med $11\frac{1}{2}$ pCt. i Kvantitet; Tilvæksten udgjordes af galvaniserede Rør, Tuber og rice-bowls. Belgien tager den største Andel i Vinkel-, Bolt-, Rod-, sheet- og Pladejern samt i Jernbjelker, Piller og Broværk. Staal viser en Tilvæxt af 107.8 pCt., især Baand, Stænger, Plader og sheets.

Af Fyrstikker indførtes fra:

	1893—94.	1894—95	1895—96.
Storbritannien . . .	7 766	6 345	3 973
Belgien og Tydskland	555 103	451 928	605 751
Japan, Straits og andre Lande . .	223 867	396 233	361 226
Rs.	786 736	854 506	970 950

De Fyrstikker, der anføres som kommende fra Belgien og Tydskland, er faktisk fra Norge og Sverige. Krigen mellem China og Japan antages at have hindret en større Udvikling af Handelen med japanesiske Fyrstikker, hvorefter Indførselen nu atter tiltager, og medfører stærk Konkurrence med skandinaviske Fyrstikker. Disse er af bedre Kvalitet, men de japanesiske er ret gode og undersælger de andre, saa at der vil blive en skarp Kamp i denne Bedrift. Indenlandske Fyrstikker er endnu af underordnet Kvalitet.

Produktionen af Indigo var 162 200 Mds., Priserne stigende og Kvaliteten god.

Den nuværende Høst af Jute ventes at ville blive god.

Exporten af Huder til de forenede Stater tiltog paa Grund af Spekulation dersteds, og Priserne steg paa Grund deraf betydeligt. Handelen er endnu ikke normal i denne Branche.

Af The udførtes fra Calcutta ca. 130 Mill. lbs. Gjennemsnitspris $8\frac{3}{4}$ as pr. lb.

Til Calcutta ankom 1 423 Skibe dr. 2 009 124 Ton, hvorefter 6 norske Skibe, dr. 5 360 Ton, nemlig et Dampskib, 1 927 T. fra Batum med Olie afgik i Ballast til Burma (Rishavn), og 5 Seilskibe, ialt 3 433 Ton i Ballast, hvorefter et gik til Mauritius, og de øvrige med Stykgods til Port Natal.

Til de mindre Havne ankom fra fremmede Lande: Chittagang 26 dr 39 674 T. (og i Kystfart 600, 211 882 Ton), Balasore 3, 7 047 Ton (og i Kystfart 370, 105 965 T.), Cuttack 5, 8 968 T. (og i Kystfart 49, 88 491 Ton), Puri 5, 3 357 T. (og i Kystfart 27, 39 474 T.), Naraingunge i Kystfart 347, 45 506 Ton.

Fragterne for London varierede saaledes: Dødvægt 7 sh. 6 d—20 sh., Linfrø 12 sh. 6 d—25 sh., Jute 12 sh. 6 d—40 sh., The 32 sh. 6 d—36 sh.

Konsulatets Adresse er No. 3 Commercial Buildings, Kontortid 11—5, Telegrafadresse: Voigt, Calcutta.

S. E. Voigt.

Moskva.

Aarsberetning dateret 14/26 Juni 1896.

Aaret 1895 udviser stor Virksomhed i Handel og Industri. Man erstedse mere betænkt paa at udnytte Ruslands store naturlige Rigdomme ved Bygning af nye Baner og Veie. Industrien er i stærk Udvikling. Hele Exporten over den europæiske Grændse, deri indbefattet Kaukasusgebetets Sortehavsgrændse samt Exporten til Finland var 641 Mill. Rubel og Importen 454 Mill.

Der udførtes af Kornvarer for 266 Mill. R., Potetes 408 000 R., Anis 327 000, Kogsalt 15 000, Grønsager 346 000, tørrede Frugter 7 000, Kjød 910 000, do. saltet og røget 373 000, Svinefedt 81 000, Ost 203 000, Smør 3 072 000, Kunstmør 21 000, Æg 19 265 000, Æggeblomme og Æggehvite 573 000, Konfekt og Bagværk 503 000, Caviar 1 739 000, fersk Fisk 933 000, do. saltet, røget og marineret 1 532 000, Sandsukker 8 497 000, Raffinade 741 000, Sprit 1 680 000, Likører 599 000, Druevin paa Fad 73 000, paa Flasker 97 000, Tobak i Blade 892 000, skaaren 679 000, Papyrus 616 000, Øl 32 000.

Udførselen af Træløst var tilfredsstillende, og Exporten af Bjelker og Bord, der især sælges i England og Tydskland, naaede store Dimensioner. I alle Slags Oliefrø og Oliekager var der stor Afsætning paa Grund af den sparsomme Tilgang paa denne Vare fra Ostindien. Ligesaa var der god Afsætning paa Spindestoffe. De udenlandske Manufakturister, der ved Tilbageholdenhed havde forsøgt at fremkalde et Prisfald paa Lin, maatte gjøre store Indkjøb. Udførselen af Uld var stigende, ligesaa af Lysolier. Exporten af Raamaterialier og Halvfabrikater var ialt 238 Mill. Rubel.

Exporten af Dyr udgjorde: Fugl (Gjæs, Ænder etc.) 4.7 Mill. R., slagtet do. 584 000 R., Oxer og Kjør 299 000 R., Svin 2 951 000 R., Faar 169 000 R., Heste 4.9 Mill. R.

Af færdige Fabrikater udførtes for 29 Mill. Rubel, hvoraf Porcellæn- og Fayancevarer for 108 000, Glasvarer 98 000, Metalvarer 5 192 000, Trævarer 375 000, Guttapercha 2 513 000, andet Skotøi 207 000, Lædervarer 66 000, Bastmætter 188 000, Lin- og Hampevarer 1 188 000, Silkestoffe 104 000, Bomuldstøier 2 720 000, Uldvarer 2 067 000, Linned, Klæder og Peltse 1 109 000, Galanterivarer 429 000, Stearinlys 375 000, Fyrstikker 69 000 Rubel.

Af indførte Artikler var følgende: Korn og Potetes for 169 000 Rubel, Ris 668 000, Mel, Malt, Gryn 334 000, Grønsager 255 000, Apelsiner, Citroner etc. 3 072 000, Bær og Frugter 1 674 000, Kapers, Oliven etc. 423 000, Nødder, Mandler etc. 1 266 000, Kryddernelliker 1 685 000, Kaffe 5 368 000, Kakao 731 000, The 18 662 000, Bladtobak 1 808 000, Cigarer 592 000, Humle 602 000, Arrak, Rum etc. 973 000, Vin paa Fad 3 526 000, paa Flasker 2 154 000, Mineralvand 852 000, Kogsalt 134 000, Ost 616 000, Smør 548 000, Fisk, fersk 745 000, do. marineret og

Caviar 941 000, do. saltet og røget undt. Sild 174 000, Sild 9 163 000, Dyr, alle Slags 2 639 000, Gjødningsstoffer 1 011 000, Talg 1 646 000, Olein og Oleinsyre 117 000, Ceresin, Parafin, Vaseline etc. 2 765 000, raa Huder 5 827 000, do. bearbejdede 179 000, Skind 4 325 000, Lædervarer 735 000, Korketræ 1 661 000, Snedker- og Dreierarbejder 1 504 000, Plantedele og Frø 914 000, levende Planter 990 000, Lerarter 863 000, Porcellæn- og Fayancevarer 970 000, Glasvarer 2 125 000, Stenkul og Torv 12 879 000, Cokes 2 263 000, Tjære, Harpix etc. 640 000, Harpins 1 680 000, Gummi, Kautschuk og Guttapercha 7 305 000, kemiske Produkter og Mineralier 11 563 000, fede Planteolier 5 633 000, Kokos- og Palmeolie 755 000, ætheriske Olier 425 000, kosmetiske Varer 1 358 000, Farver og Farvevarer 15 440 000, Støbejern 5 252 000, andet Jern 22 991 000, Blik 5 371 000, Staal 7 138 000, Kobber 6 577 000, Tin 1 991 000, Bly 4 466 000, Zink 2 237 000, Guldvarer 532 000, Sølvvarer 488 000, Metalvarer 22 034 000, Maskiner og Apparater 48 589 000, (heraf Landbrugsmaskiner 5 471 000) matematiske Instrumenter 2 528 000, Urvarer 5 393 000, musikalske Instrumenter 2 149 000, Papirmasse og Cellulose 2 528 000, Skrivpapirvarer 6 128 000, Billeder og Buster 2 203 000, Bomuld 52 442 000, Raajute 2 147 000, Raasilke 6 215 000, Uld, uspundet 14 374 000, Bomuldsgarn 3 857 000, Jutegarn 370 000, Silke og Silkegarn, ufarvet 3 383 000, farvet 405 000, Uld, kjemmet, spundet og dreiet 14 743 000, Bomuldstøier 2 087 000, Hamp- og Linvarer 1 540 000, Uldvarer 4 331 000, Linned og Klæder 554 000, Galanterivarer og Toiletsager 1 862 000.

Aarsmarkedet i Nishny Novgorod stod tilbage for 1894. Hele Varetilførselen var 176 440 353 Rubel og Salget 155 463 169. De største Om sætninger var i Bomuld 3.2 Mill. R., Uld, Tagl og Børster 3.8 Mill., Huder 3.6 Mill., Bomuldsfabrikater 52.5 Mill., Uld 7.5 Mill., Hampfabrikater 3.1 Mill., Galanterivarer 2.5 Mill., Droger og kemiske Produkter 2.6 Mill., Pelsværk 9.8 Mill., forarbejdede Huder 5.9 Mill., Jern, Kobber og andre Metaller 23 Mill., The 16 Mill.

I 1840 var Tilførselen til dette Marked 47 Mill. R., 1850 56 Mill., 1860 105 Mill., 1870 143 Mill., 1880 200 Mill., 1881 246 Mill. R.

N. Winckel.

Indhold: Calcutta S. 606. — Caracas S. 587. — Chili S. 592. — Düsseldorf S. 590. — Larnaca (Cypern) S. 601. — Lissabon S. 596. — Marseille S. 602. — Moskva S. 609. — Pointe à Pitre (Guadeloupe) S. 588. — Shanghai S. 579.

Beretninger om Handel og Skibsfart.

Uddrag af Aarsberetninger fra de forenede Rigers Konsuler
for 1895 m. M.,

No. 14. udgivet ved Departementet for det Indre.

1896.

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

Havre.

Søfartsafgifter i Havne beliggende inden Havres Generalkonsulatdistrikt.

I Frankrige eies og administreres Havnene af Staten, der ogsaa af Skibsfarten oppebærer den for deres Vedligeholdelse nødvendige Afgift (*droit de quai*), som derfor er den samme for alle franske Havne. Lignende Forhold gjælder med Hensyn til visse Pas- og Expeditionsafgifter (*droit de passeport* samt *droit de permis et de certificat*) ligesom Afgifter til Sundhedsvæsenet (*taxes sanitaires*); — samtlige disse Afgifter er saaledes ogsaa fælles for alle franske Havne.

Dog maa det bemærkes, at Sanitetsafgifterne for Havnene ved Kanalen og Atlanterhavet er noget forskellige fra dem, som gjælder for Havnene ved Middelhavet, ligesom at le *droit de certificat* ikke oppebæres i Marseille.

Ved Siden af de nævnte Afgifter til Staten erlægges ogsaa af Skibsfarten Afgifter til Handelskamrene i de franske Havne, hvor saadanne er oprettede for Anskaffelse og Vedligeholdelse af Havnemateriel (*droit de péage*), dels ogsaa for Underhold af Redningsvæsenet (*droit de sauvetage*), hvorhos Betaling bliver at erlægge for Lodsning (*droit de pilotage*) ligesom for Skibsmæglerassistance (*droit de courtage*).

Alle disse Afgifter beregnes efter særskilte, for hver Havn fastsatte Tariffer.

For de forskellige Havne inden dette Distrikt er de omhandlede Afgifter, bestemte som følger:

Havre.

I. Afgifter, der tilfalder Staten.

A. Kaiafgift (*droit de quai*.)*)

Franske eller fremmede Fartøier, (ligegyldig hvilken Nation de tilhører), helt eller delvis lastede og kommende fra Udlandet eller franske Kolonier og Besiddelser, erlægger Kaiafgift efter følgende Taxt, beregnet for hver Nettoton af Drægtigheden:

*) Kaiafgift, Pasafgift, Sanitetsafgift samt lokale Afgifter til Handelskammeret turde kunne sammentøres under Benævningen: Navigationsafgifter (*droits de navigation*).

Fartøier kommende fra europæiske og udenfor Europa ved Middelhavet beliggende Havne	Frc. 0.50
Fartøier kommende fra den marokkanske Kyst, Ceuta og Mogador inclusive	„ 0.50
Fartøier kommende fra alle andre Havne	„ 1.00

Anm. Fartøier, kommende fra de Canariske Øer, Madeira, Porto-Santo og Azorerne, behandles som kommende fra udeneuropæisk Havn.

Kaiafgift erlægges ikke:

- 1) af Fartøier, der ankommer i Ballast, selv om de afgaar med Ladning;
- 2) af Fartøier, beskjæftigede i Kystfart (cabotage);
- 3) af Krigsskibe;
- 4) af Fartøier, der har betalt Afgiften ved det første Anløbssted, og som anløber flere Havne under den samme Reise;
- 5) af Lystyachter;
- 6) af Fartøier, der søger Nødhavn;
- 7) af Fartøier, der udelukkende fører Produkter af franske Fiskerier;
- 8) af franske eller fremmede Fartøier, der anvendes til at nedlægge eller vedligeholde undersøiske Kabler.

B. Pasafgift*) (droit de passeport).

Fremmede Fartøier	Frc. 1.20
-----------------------------	-----------

Anm. Ethvert udenlandsk Fartøi, der forlader en fransk Havn, bør forsyne sig med Pas. Naar man paa Grund af Mangel paa Blanketter viser et ældre Pas, betales alligevel fuld Afgift.

C. Afgift for Tilladelse til Losning og Lastning og for Certificat (droit de permis et de certificat).

Franske og fremmede Fartøier Frc. 0.60, hvad enten de behandles lige med franske Skibe (assimilés) eller ikke.

For Lastnings- og Losningstilladelse erlægges, paa nogle Undtagelser nær, Afgift hver Gang en saadan Operation finder Sted. Tilladelse til at laste meddeles paa en Gang for saa mange Varer, som kunne indeholdes paa det Sted, der visiteres. For de Varers Vedkommende, der er toldfrie, udfordres ogsaa Tilladelse; men denne meddeles uden Gebyr. Denne Afgift erlægges kun for Varer, der afgaar til eller kommer fra Udlandet. Fritagne herfor er Varer, transporterede i Kystfart (cabotage), Handel med Algier og andre franske oversøiske Besiddelser samt de store og smaa Fiskerier (la grande et la petite pêche).

Certifikater maa løses og betales, naar de udstedes, i Henhold til en Dom, hvad enten de angaar Losning eller Lastning, ved Afreise eller Ankomst af et helt eller delvis lastet Fartøi; i alle andre Tilfælde betales kun det stemplede Papiers Pris, hvis dette ikke er tilveiebragt af den Interesserede.

*) Denne Afgift svarer for udenlandske Fartøier til den franske Skibe paahvilende «droit de congé».

D. Afgifter til Sanitetsvæsenet (taxes sanitaires).

Disse Afgifter erlægges dels af Fartøjerne alene, dels paa én Gang af Fartøi, Passagerer og Ladning.

De kunne inddeles i følgende 4 Klasser:

1. Afgift ved Fartøiets Ankomst (Prainingsafgift, droit de reconnaissance);
2. Afgift for Fartøiets Ophold i Havn;
3. Afgift for Ophold paa Lazarettet (for Personer);
4. Afgift for Desinfektion (for Ladningen).

I følgende Tilfælde betaler Fartøjerne ikke nogen Afgift til Sanitetsvæsenet:

1. Krigskibe;
2. Fartøier, der ligger i Nødhavn, selv om de erholder fri Praktika, naar de ikke medfører nogen kommerciel Operation i Nødhavnen;
3. Franske eller fremmede Fiskerfartøier og Fartøier, der udelukkende er lastede med Produkter fra franske Fiskerier, naar de kun ikke indlader sig paa kommercielle Operationer i den Havn, som de anløber.

Disse Afgifter oppebæres for Statskassens Regning. Oppebørselen foregaar ved en speciel Betjent i Havnene Cherbourg, Brest, Toulon, Marseille og Havre.

I de øvrige Havne opkræves denne Afgift af Stedets Toldkasserer.

Den Prainingsafgift, der erlægges ved Fartøiets Ankomst (droit de reconnaissance), beregnes efter Tonnagen og Reisens Art, som det vil fremgaa af nedenstaaende Tabel:

1. Fart mellem en fransk Havn og en anden i det samme Hav, deri iberegnet Farten mellem Algier og de franske Havne ved Middelhavet . . . fri
2. Fart mellem to franske Havne, der ligger ved forskellige Have, for hver Nettoton af Drægtigheden Frc. 0.05
3. Fremmed Kystfart (cabotage étranger, Middelhavet og tilgrænsende Farvande, Atlanterhavet fra Marokko til det hvide Hav inklusive), for hver Nettoton af Drægtigheden Frc. 0.10
4. Langfart (long cours). Herved forstaaes Fart søndenfor Marokko, i Farvandene ved Island, i Nordishavet nordenfor Norges Kyster og det hvide Hav samt den transatlantiske Fart; for hver Nettoton af Drægtigheden Frc. 0.15
5. Paketbaade, der paa en bestemt Dag ankommer fra en europæisk Havn til en ved den engelske Kanal eller Atlanterhavet beliggende Havn, for hver Nettoton af Drægtigheden Frc. 0.05

Anm. Et Fartøi ansees som ankommende paa en bestemt Dag, naar det gaar i regelmæssig og ikke afbrudt Rute. Skibet kan ogsaa da tilstaaes Abonnement, men dette er kun gjældende for det Fartøi, for hvilket det er taget.

6. Paketbaade, der kommer fra en udenlandsk Havn til fransk Middelhavshavn, hvis den hele Reise i Almindelighed ikke varer mere end 12 Timer, for hver Nettoton af Drægtigheden Frc. 0.05

Anm. De Paketbaade, der tilhører de to sidste Kategorier, kan afslutte Kontrakt om Abonnement for et halvt eller et helt Aar. Abonnement beregnes efter Frc. 0,50 pr. Ton om Aaret, hvormange Reiser end Fartøiet maatte gjøre.

Foruden de oven anførte Undtagelser er ogsaa de Fartøier fritagne for „droit de reconnaissance“, som er beskæftigede med Fiskeri paa Frankriges Kyster (petite pêche), Toldvæsenets Fartøier, Lodsbaade, Kystopsynets Skibe og, i Almindelighed, de Farkoster, der fjerner sig i ringe Afstand fra Kysten og som kan identificeres ved en simpel Inspektion.

Ved et Regjeringsdekret af den 25de Juli 1894 er det bleven bestemt, at den Prainingsafgift, der under Navn af droit de reconnaissance oppebæres af Skibsfarten i Frankrige, skal beregnes som følger for:

Postdampskibe (paquebots à vapeur) der anløber franske Havne for at ombordtage eller landsætte Passagerer, nemlig:

Postdampskibe, ankommende fra europæisk Havn:

for hver ombordtagen eller landsat Passager	Frc. 0.50
for hver Ton udlossede Varer indtil 3 Tons	„ 0.10

Postdampskibe ankommende fra Havne beliggende udenfor Europa:

for hver Passager	Frc. 1.00
for Ton af udlossede Varer indtil 3 Tons	„ 0.15

Fartøier, der undergaar Karantæne, betaler en Afgift (droit de station) af 3 Centimes pr. Ton for hver Dag, som Karantænen varer.

De med Fartøiets Desinfektion forbundne Omkostninger betales af Rederiet.

Af Varer, deponerede og desinficerede i Lazarettene betales følgende Afgifter:

1. Varer i Emballage pr. 100 Kg.	Frc. 0.50
2. Huder pr. 100 Stykker	„ 1.00
3. Smaa Skind, der ikke er indpakkede, pr. 100 Stykker	„ 0.50

Anm. For Filler og Kluders Vedkommende bæres de ved Desinfektionen forarsagede Udgifter af Varen.

Opholdet paa Lazarettet betales med følgende Afgift:

1ste Klasse for hver Person pr. Dag	Frc. 2.00
2den do. — „ — —	„ 1.00
3die do. — „ — —	„ 0.50

Følgende er fritagne for denne Afgift:

1. Børn under 7 Aar.
2. Nødlidende, der reiser paa Regjeringens eller fremmede Magters, Konsulers Foranstaltning.
3. Enhver, der bringes paa Lazarettet efter Paabud af de sanitære Myndigheder.

II. Afgifter, som oppebæres for Handelskamrenes Regning.

A. Lokal Tonnageafgift (droit de péage).

Ifølge Lov af 19 Marts 1895 skal der i Havre til Fordel for Handelskammeret oppebæres følgende lokale Afgifter, der beregnes efter de indgaaende Skibes Tonnage, Varernes Vægt samt efter Antallet af landsatte og ombordtagne Passagerer, nemlig:

AA. Fartøier, som i Havnen foretager Lastning, Losning eller Omlastning af Varer eller tager ombord eller landsætter Passagerer:

1) Fartøier (med Undtagelse af de under 3 anførte), som ankommer fra eller afgaar til Havn udenfor Europa og Middelhavet Frc. 0,40

(Fartøier, hvis Ankomst- eller Afgangsteder falder inden to Søfartsraader med forskellige Afgiftsbeløb i Overensstemmelse med nærværende Lovs Tarif, er underkastet den høiere Afgift.)

2) Fartøier (med Undtagelse af de under 3 nævnte), som kommer fra eller afgaar til Havn i Europa eller ved Middelhavet Frc. 0.30

3) Fartøier fra hvilkensomhelst Havn og ethvertsomhelst Bestemmelsessted, hvis Last i sin Helhed eller for mere end $\frac{9}{10}$ bestaar af Korn, (Hvede, Byg, Mais, Havre og Rug), nordisk Trælast, Gjødningsstoffer, Stenkul, Jernmalm, Is eller Stenkulstjære Frc. 0.20

4) De Afgifter, som omhandles under No. 1—2 nedsættes med 40 % for Fartøier, der gaar i regelmæssig Fart med idetmindste én Reise i Ugen og med 30 % for Skibe i saadan Fart, om de iværksætter i det mindste en Reise om Maaneden.

5) Samme Afgifter formindskes med 30 % for Fartøier, som ikke gaar i regelmæssig Fart, naar de Varer, som under samme Besøg er blevne ladede, lossede eller omladede, tilsammen ikke opgaar til en Kvantitet, der modsvarer $\frac{2}{3}$ af Fartøiets afgiftspligtige Drægtighed.

(Med Udtrykket regelmæssig Fart menes, at Skibe til forud bestemte og offentliggjorte Tidspunkter gaar i Fart med Ladning af Stykgods mellem samme Havne, hvilken Fart maa foregaa under 6 paa hinanden følgende Maaneder, forat anførte Nedsættelse i Afgifterne kan blive tilstaaet.)

BB. For Fartøier, som over Havre begiver sig til Harfleur gennem Tancarville-Kanalen, erlægges 50 % af de under No. 1—3 optagne Afgifter.

CC. Fartøier, som forbliver liggende i Havnen over to Maaneder, skal for hver overskydende Uge eller Del af Uge erlægge Frc. 0,05 pr. Ton af den lovlige Drægtighed.

Fritagne for ovenfor anførte Afgifter er:

Fartøier, som tilhører Staten eller anvendes i dens Tjeneste;

Fartøier, der anvendes til Kystfart mellem franske Havne;

Fartøier, der kommer fra en Havn i Algier;

Lods- og Bugserbaade;

Fartøier og Baade, som gaar i begrændset fransk Kystfart (bornage), anvendes til Kystfiske eller til Fart paa Landets indre Vasdrag;

Fartøier, som indkommer i Nødhavn, og i Almindelighed alle Skibe, der ikke forretter nogen Handelsoperation.

Nævnte Afgifter nedsættes til $\frac{1}{3}$ for hvert Skib, som indkommer til Havnen blot for at lettes til et mindre Dybgaaende før Afgang til Bestemmelsestedet.

Foruden de nu opregnede Afgifter skal yderligere erlægges for hver Ton af lossede eller omladede Varer (1 Ton i Vægt modsvarende 1 000 Kg.) følgende Afgifter, der dog indtil videre ikke skal opkræves, nemlig:

For Korn (Hvede, Havre, Mais, Byg og Rug), nordisk Træløst, Gjødningsstøffe, Jernmalm, Is og Stenkulstjære Frc. 0,05

For Ris, ordinær Vin paa Halvfade, Oliefrø, Palmeolie, Petroleum, vanlige Træsøter, Farvetræ, Træmasse, Røjern, ubearbejdede Metaller og Bygningsmaterialer. Frc. 0.10

Andre Slags Varer Frc. 0.20

Herifra er fritagne Varer, tilhørende Staten eller bestemt for sammes Brug, ligesom Varer, der er blevne indført i Kystfart fra anden fransk Havn.

Forøvrigt erlægges:

For hver 1ste eller 2den Kl. Passager, kommende fra eller afgaaende i Oceanfart (long cours) Frc. 5 00

For hver 3die Klasse do., do. „ 2.00

For hver anden Reisende. „ 1.00

For hver Emigrant, uanseet Afgangs- og Bestemmelsessted „ 1.50

Herifra fritages Reisende, der kommer fra eller afgaar til fransk Havn, ligesom Personer, der medfølger Skibe, tilhørende eller befragtede af Staten.

B. Afgifter til Redningsvæsenet (droits de sauvetage.)

Ifølge Lov af 9 April 1895 skal der til Fordel for Redningsvæsenet i Havre oppebæres:

Af Fartøi i udstrakt Kystfart mellem Havre og fransk Havn ved Middelhavet eller omvendt Frc. 0,025 pr. Registerton, og

af Fartøi, gaaende i Langfart eller i international Kystfart

Frc. 0,005 pr. Registerton.

III. Lodsafgift*) for franske og dermed ligestillede Fartøier.

A. Egentlige Lodsafgifter m. v.

Fra den ydre Rhed erlægges i Lodspenge til Havre eller Hoc Frc. 26.00 pr. 100 Tons af Drægtigheden samt desuden ogsaa Kost.

Naar Lods tilbyder Fartøi sin Assistance paa den indre Red, saa betales kun Halvdelen af de nævnte Lodspenge; Fartøier, praiede indenfor den nordvestlige Kaiarm, erlægger kun Trediedelen.

De Fartøier, som er praiede paa den indre Red, og som ikke har kunnet komme ind under Høivande, men har maattet gaa tilsøs for at oppebie det følgende Høivande, har at erlægge den for Fartøier paa den ydre Red bestemte Afgift.

*) Fartøier, tilhørende Nationer, der ikke gennem Traktat er blevet ligestillede med Frankrige, har at erlægge Lodsafgift med et Tillæg af 50 %.

Anm. Dampskibe betragtes altid som lastede; men de betaler kun Halvdelen af den Lodsafgift, der erlægges af Seilskibe af samme Drægtighed.

Fartøier, som har taget Lods inden en Kreds af 20 Mile fra Cap de la Héve, erlægger samme Afgift som Fartøier paa den ydre Red; Fartøier, der befinder sig fra 20 til 40 Mile fra nævnte Sted, betaler en Trediedel i Tillæg, og de, der ligger udenfor 40 Mils Kredsen, betaler en Halvdel i Tillæg.

Disse Forhøielser beregnes altid efter den fulde Lodsafgift, som Fartøiet skulde have erlagt som lastet.

Vestenfra til Havres Red ankommende Fartøier, der er blevne praiede af Lods, betaler en Afgift af Frc. 3.00 for hvert Tidsrum af 12 Timer, indtil de har naaet en Linie, der er trukket fra Nord til Syd over Cherbourg.

Alle de Afgifter, der erlægges for Lodsassistance, forhøies med $1\frac{1}{2}$ 0/0, der tilfalder Lodsoldermanden.

Den mindste Lodsafgift, som erlægges, er beregnet efter 50 Tons.

Lodsafgiften udgjør for udgaaende Fartøier Halvdelen af den i Tarifen fastsatte Pris, naar Fartøiet er helt eller delvis lastet, og Trediedelen, hvis det afgaar i Ballast eller kun har anløbet Havnen paa Grund af tilfældige Omstændigheder.

Skipper, der forlanger, at Lods skal forblive ombord paa den ydre Red, skal desuden betale ham en Godtgjørelse af Frc. 3.00.

For Lodsassistance fra Havre til Hoc eller Honfleur og omvendt erlægger helt eller delvis lastede Fartøier to Trediedele af nævnte Afgifter og Fartøier i Ballast Halvdelen; heri er dog ikke indbefattet Lodsafgift for Ind- og Ud-gaaende fra Honfleur.

Skipper, der sender sin Lods for Ud-gaaende fra Borde, skal erlægge samme Afgift til den Lods, hvis Assistance han paany maatte paakalde for Udseiling tilsøs.

Enhver Hjælpebaad er berettiget til et Tillæg af Frc. 6.00 for at føre Fartøi til eller tage det fra et Bassin; hvis dens Tjeneste er paakrævet for videre at føre det til eller tage det fra et andet Bassin, betales et yderligere Tillæg af Frc. 3.00. Fartøier, der er drægtige 250 Tons og derunder, betaler dog kun et Tillæg af respektive Frc. 4.00 og 2.00.

Et Tillæg af Frc. 3.00 tilkommer ligeledes Hjælpebaad, der benyttes i et Bassin ved Fortøining af et Fartøi, der er underkastet Karantæne.

Hjælpebaade, der forbliver ved Land ved et Fartøis Afgang for at bringe dets Papirer eller nogen af Besætningen ombord, er ikke berettiget til nogen Tillægsafgift, forsaavidt ikke Forsinkelsen overskrider to Timer. For længere Ophold betales Frc. 3.00 pr. Time.

Hjælpebaade oppebærer følgende Afgifter for at lette Ankere i Forhavnen:

For hvert 100 Kilogram af Ankerets Vægt	Frc. 5.00
— 100 — - Tougenes eller Kjettingernes Vægt	„ 1.00

Disse Priser gjælder baade for franske og udenlandske Fartøier.

Ikke noget Anker bør kastes uden at være forsynet med Kabel og Bøie, der er skikket til at vise, hvor Ankeret ligger og til at lette samme. Lodserne bør underrette Skipperne om denne Bestemmelse i Reglementet.

Skipperne er forpligtede til at tage ombord sine Ankere, Touge og Kjettinger i Løbet af 6 Timer, efterat den Baad, der har transporteret dem, er kommet ved Siden af Fartøiet. I Tilfælde af, at Mandskabet ikke skulde være disponibelt, bør Baadmændene selv udføre dette Arberde, og de erholder herfor en Trediedel af den Godtgjørelse, som tilstaaes dem for at lette og bringe Ankrene, Tougene og Kjettingerne til Fartøiet.

I Tilfælde af, at Skipper negter selv at bringe sine Ankere, Touge og Kjettinger ombord eller at lade dem bringe ombord af Baadmændene, skal Havnebetjentene konstatere saadan Negtelse. Ankrene, Tougene og Kjettingerne bliver i saa Tilfælde ved Havnebetjentenes Foranstaltning strax at bringe i Land paa vedkommende Skippers Bekostning og Risiko. Desuden skal der betales Baaden et Beløb af Frc. 10.00 pr. Dag for den Tid, som Ankrene, Tougene og Kjettingerne forbliver ombord, at regne fra den Dag, Overtrædelsen er konstateret.

Baadmændene skal, naar de bringer et Anker til et Fartøj, forelægge Skipperen en Seddel indeholdende ovennævnte Bestemmelser. Denne Seddel skal, for at undgaa enhver Tvist, naar Afgiften skal bestemmes, udfyldes og undertegnes af Skipperen, og den bør indeholde Oplysning om 1) Tidspunktet for Baadens Ankomst ved Siden af Fartøiet; 2) Ankrenes Vægt og Kjettingernes, Tougernes og Trossernes Længde og Diameter; samt 3) om Indskibningen og alle disse Gjenstande har været udført af Baadmændene selv.

I Henhold til de i Reglementet indeholdte Bestemmelser angaaende Erstatning taber den Lods, som, uden at være tvungen af haardt Veir eller Skipperens skriftlige Ordre, gaar ind paa Havnen for sent til at komme ind i Bassinerne og derved udsætter Fartøiet for Havari, hele sit Salær, uanseet de strengere Straffe, hvortil han efter Omstændighederne maatte hjemfalde.

Lodserne kan ikke fordre nogen særskilt Betaling for under samme Tidvande at føre et Fartøj fra Forhavnen til et af Bassinerne eller fra et af Bassinerne til Forhavnen.

Lods, der er anmodet om at føre et Fartøj fra et Bassin til et andet, erholder Frc. 3.00.

For at føre et Fartøj fra Forhavnen til et Bassin og omvendt — samt fortøje samme — erholder Lodsén

for et Fartøj paa indtil 200 Tons		Frc. 3.00
— „ — - 201 til 300 „		„ 4.00

og videre paa samme Maade med Forøgelse af én Frc. pr. 100 Tons.

Fremmede Fartøier, der ikke er ligestillede med franske, kan ikke foretage denne Bevægelse uden Assistance af en Lods.

En Lods er berettiget til Betaling for et Tidvande, saa ofte som en Skipper eller Mægler paakalder hans Hjælp til at føre et Fartøj tilsøs, selvom ikke Fartøiet afseiler. Det samme gjælder, dersom Skipperen, efter at have heist det fastsatte Signalflag for at tilkalde Lods og efter at have modtaget saadan ombord, bestemmer sig til ikke at afseile.

- Anm. 1. Det bemærkes, at dersom et Fartøi vægrer sig ved at modtage tilbuddet Lodsassistance, saa bliver ligefuldt saavel for Ind- som Ud-gaaende den fastsatte Lodsafgift at erlægge.
- 2. Franske og dermedigestillede Fartøier, hvis Tonnage er mindre end 100 Tons, betaler ikke de ovenomhandlede Tillæg, medmindre de selv har paakaldt Lodsens Assistance.

B. Hjælpebaade.

Der føres paa Indrulleringskontoret en Fortegnelse over de Mandskaber, der er pligtige til at gjøre Tjeneste ombord paa Hjelpe- og Lodsbaadene; deres Antal staar i Forhold til Fartøiernes Antal; nævnte Mandskaber bærer en Medalje i Knaphullet.

En Hjelpebaad skal nødvendigvis være bemannet med fem Mand og være forsynet med fem Aarer. Den skal bringe Fortøiningerne og udføre enhver Tjeneste, der maatte være af Interesse for det Fartøi, der har paakaldt dens Assistance.

Tariffen for Hjelpebaadene er fastsat som følger:

	250 Tons og derunder. Fr.	251 Tons og derover. Fr.
Fra Strækningen udenfor Lodshavnen ind i Forhavnen	9	9
„ den indre Red eller fra Forhavnen ind i et første Bassin	13	15
„ et Bassin med Aabning til Forhavnen til Enden af Havnarmene eller den indre Red	13	15
Passage af de indre Broer under samme Tidvande, efterat den første Bro er passeret	2	3
(Sassens anden Bro regnes kun, hvis Skibet sluses gennem Sassen).		
Fra et Bassin med Aabning til Forhavnen til den ydre Red	25	27
„ et Bassin til Forhavnen og fra Forhavnen ind i et første Bassin under samme Tidvande	15	18
De følgende Broer pr. Bro	2	3
Manøvrer inden et og samme Bassin	9	9
Fra et Bassin for at gaa ind i et tilstødende Bassin	13	15
„ et Bassin ind i et tilstødende for at komme foran en Tørdok	13	15
„ et Bassin ind i et tilstødende foran en Tørdok, hvis Hjelpebaaden gaar ind i Tørdokken for at bringe i Land Fortøiningstrosser	15	18
„ et Bassin foran en til Bassinet hørende Tørdok	9	9
„ et Bassin foran en til Bassinet hørende Tørdok, hvis Baaden gaar ind i Dokken for at bringe Fortøiningstrosser i Land	13	15
„ den indre Red eller fra Havre til Hoc	24	24
„ Hoc til den indre Red	24	24

	250 Tons og derunder.	251 Tons og derover.
Fra Hoc til den ydre Red	30	30
Tid, under hvilken der ventes paa Aabning og Lukning af Broer, efterat to Timer er hengaaede, pr. Time	3	3
Hjælpebaad, der er rekvireret specielt for at bringe Papirer til den indre Red	12	12
Baad, der er rekvireret specielt for at bringe Papirer til den ydre Red	24	24
Hjælpebaad, der er forlangt, men ikke benyttet . .	9	9

Den i Tariffen fastsatte Prisnedsættelse til en Trediedel for det Tilfælde, at en Hjælpebaad maatte blive rekvireret for at bringe et til et Fartøis Besætning hørende Mandskab ombord paa hans egen Bekostning. Dersom flere Sømænd, henhørende til samme Fartøis Besætning, kommer for sent, erlægges det i Tariffen bestemte Beløb.

IV. Skibsmæglergebyrher.

Skibsmæglerne er for Lad- og Udklarering af Fartøier ankommende fra eller afgaaede til Udlandet eller franske Kolonier berettigede til at oppebære følgende Gebyrher (Dekreter af 9de Juni 1882 og 9de Februar 1895):

1. Indgaaende.

	Fartøier, der laster		
	Indtil 600 Tons.	Fra 601 til 1 000 Tons.	Over 1 001 T.
Dampskibe, lastede helt eller for mere end $\frac{9}{10}$ med Stenkul, Jernmalm eller Is, for hver Ton af Lasten	Fr. 0.15	Fr. 0.10	Fr. 0.05
Dampskibe, lastede helt eller for mere end $\frac{9}{10}$ med Nikkelmalm pr. Ton af Lasten	„ 0.30	„ 0.20	„ 0.10
Seilskibe, lastede helt eller for mere end $\frac{9}{10}$ med Stenkul, Jernmalm eller Is, pr. Ton af Lasten	„ 0.30	„ 0.20	„ 0.10
Seil og Dampskibe, lastede helt eller for mere end $\frac{9}{10}$ med Bygningstømmer, Farvetræ, Egetræ, Jern, Guano eller Korn (Hvede, Mais, Rug, Byg, Havre), pr. Ton af Lasten	„ 0.40	„ 0.30	„ 0.20
Seil- og Dampskibe med anden Slags Last pr. Ton af Lasten	„ 0.50	„ 0.40	„ 0.25

Seil- og Dampskibe, der kommer ind i Ballast eller paa Grund af tvingende Omstændigheder og uden at udføre nogen kommerciel Operation i Havnen (Relâche), hvad enten de fører Passagerer eller ikke, betaler for hver Ton af Drægtigheden $12\frac{1}{2}$ Centimes.

2. U d g a a e n d e.

Seil- eller Dampskibe, der afgaar helt eller delvis lastede, pr.	
Ton af Lasten	Fr. 0.25
Seilskibe, der afgaar i Ballast med eller uden Passagerer	Intet
Dampskibe, der afgaar i Ballast uden Passagerer	—
Dampskibe, der afgaar i Ballast med Passagerer, pr. Ton af	
Drægtigheden	„ 0.625

- Anm. 1. Grundlaget for Oppebørselen er hver Ton af Lasten saaledes, som denne er defineret i den Tarif, som er etableret ved Dekreter af 25de August 1861 og 24de September 1864, blot med Undtagelse for Havre og Arachider, idet Ton af Last for Havre regnes efter 900 Kg. samt for Arachider til 1 000 Kg., grundet disse Varers Natur.
- 2. Naar et indgaaende Fartøi ikke benytter Mægler, beregnes Mæglercourtagen for Udklarering i Ballast som for Fartøier, der indklarerer i Ballast.
- 3. De Fartøier, der ind- eller udklareres lastede, kan i intet Tilfælde betale mindre Mæglerafgift, end de vilde have gjort, om de havde været ballastede. Et Fartøi, der efter at være gaaet ud af Havnen, nødes til at vende tilbage, skal være fri for enhver Courtage, hvis det under samme Reise har benyttet sig af Mægler.

For Befragtning ved Certeparti eller for Stykgods betales 2 % af Bruttobeløbet af Fragten, hvilken Afgift, i Mangel af anden Overenskomst, bliver at erlægge af Skibet, naar Befragtningskontrakten undertegnes.

I Befragtningsprovisionen er ogsaa indbefattet Godtgjørelse for bekræftet Afskrift af Befragtningskontrakten, der bliver at tilstille begge Parter.

Ved underhaands- eller offentligt Salg betales $\frac{1}{2}$ pCt. af Kjøbesummen, hvilken Afgift, i Mangel af anden Overenskomst, erlægges af Kjøberen alene.

For Oversættelse af Dokumenter erlægges følgende Betaling:

For Protest af en Vexel	Frcs. 6.00
„ et almindeligt Connossement . .	„ 6.00
„ et Connossement af større Omfang for den første Side . .	„ 6.00
og for hver af de følgende Sider	„ 4.00
„ Retsakt (i de i § 80 af Code de Commerce omhandlede Tvistigheder) for den første Side	„ 6.00
og for hver af de følgende Sider	„ 4.00,

heri er dog ikke indbefattet Afgiften for stemplet Papir.

Uddrag af Code de Commerce:

Mæglere, Tolke og Skibsklarerere afslutter Befragtningerne; de har desuden, i Tilfælde af Retstvist, Eneret til at besørge de fornødne Oversættelser af Erklæringer, Certepartier, Connossementer, Kontrakter og alle Slags kommercielle Papirer samt ogsaa at konstatere de gjældende Fragter.

De er eneberegtigede til under Retstvister og ved Toldklarering at fungere som Tolk for alle Udlændinge, Førere og Mandskab paa Koffardifartøier og andre Søfarende (§ 80).

Uddrag af kongelig Forordning af 14de November 1835:

Klarering af Fartøi indbefatter Opfyldelsen af de nødvendige Forpligtelser og Formaliteter for Handelsretten, Toldvæsenet og andre offentlige Myndigheder samt at yde Skipper og Mandskab den dem ifølge Stedets Vedtægter tilkomende Bistand (§ 5).

Fartøier, der paa Grund af tilfældige Omstændigheder anløber Havn, og som afseiler uden at have indtaget eller udlosset Varer, betaler ikke højere Afgifter end Fartøier i Ballast (§ 5).

Naar et Fartøi paa Grund af tilfældige Omstændigheder anløber flere Havne for at komplettere sin Ladning eller udlosse Varer, saa skal det erlægge Mæglergebyr i enhver Havn, dog kun for det Antal Tons, som det har indtaget eller udlosset; disse Afgifter kan aldrig blive at erlægge med mindre Beløb, end Tilfældet vilde være, om Fartøiet var ankommet i Ballast (§ 6).

For Gibs, Møllestene, Teglsten og andre Stofte, der indtages som Ballast, erlægges ikke noget Mæglergebyr (§ 7).

Mæglergebyr bliver ikke i noget Tilfælde at opkræve i Strid med gjældende Traktater (§ 8).

Anm. Det maa bemærkes, at i Frankrige Klarering af Fartøi ogsaa kan foretages umiddelbart af de Interesserede selv uden Mæglers Meylemkomst*).

Klareringsforretninger kan saaledes udføres ikke blot af Rederen eller Føreren af Fartøiet, men ogsaa af Eieren eller Konsignatøren af Fartøiets hele Last. Det maa dog erindres, at Mægler, dersom man benytter ham som Tolk (truchement) for Mandskabet enten for Toldkammeret eller Handelsretten, har Ret til at fordre Godtgjørelse herfor som for fuldstændig Klarering, selv om alle de did henhørende Formaliteter er blevne udførte af de Interesserede personlig.

Summarisk Opgave over Havneafgifter

der under forskjellige Omstændigheder bliver at erlægge i Havre af fremmede, med franske ligestillede Fartøier:

- A. For Seilskib, drægtig 700 Register Tons, ankommende fra Christiania til Havre med fuld Ladning Træløst og afgaaende fra Havre i Ballast:

1. Navigationsafgifter.

Droits sanitaires à 10 cts. pr. Register Ton . . .	Fr. 70.00
„ de quai - 50 „ - — . . .	„ 350.00

*) Det maa herved iagttages, at Skibsjournalen bør være ført paa fransk under Reisen for tilligemed Ladningsmanifest, Proviantliste, Konnossement og Søforklaring (rapport de mer), alt ligeledes paa Fransk, at fremlægges for Toldvæsenet inden 24 Timer efter Fartøiets Ankomst til Havnen.

Droits de péage à 20 cts. pr. Register Ton . . .	Fr. 140.00	
„ sauvetage 5 „ - — . . .	„ 35.00	
„ passeport avec timbres	„ 2.30	
Bropenge, indgaaende Fr. 24.00, udgaaende Fr. 24.00 „	48.00	
		Fr. 645.30

2. Lodsafgifter.

For Indgaaende 26 cts. pr. Register Ton + $1\frac{1}{2}$ %	Fr. 184.75	
„ Udgaaende $8\frac{2}{3}$ „ - — + $1\frac{1}{2}$ %	„ 61.60	
		„ 246.35

3. Skibsmæglergebyrer.

For Indgaaende: af 1 000 udlossede Tons	40 cts. pr. Ton for de første 600 Ton 30 cts. pr. Ton for de resterende 400	Fr. 360.00	
„ Udgaaende (i Ballast)		intet	
			„ 360.00
			Tilsammen Fr. 1 251.65

B. For Dampskib, drægtig 700 Registerton og gaaende i regelmæssig Route med mindst en Afgang i Maaneden, ankommende fra Christiania til Havre med Stykgods og afgaaende fra Havre i Ballast.

1. Navigationsafgifter.

Droits sanitaires à 10 cts. pr. Register Ton . . .	Fr. 70.00	
„ de quai - 50 „ - — . . .	„ 350.00	
„ péage - 21 „ - — . . .	„ 147.00	
„ sauvetage - 5 „ - — . . .	„ 35.00	
„ de passeport avec timbre	„ 2.30	
Bropenge indgaaende Fr. 24.00 og {	„ 48.00	
— udgaaende „ 24.00		
		Fr. 652.30

2. Lodsafgifter.

(Erlægges med 50 % Reduktion af, hvad Seilskibe erlægger, med den Forskjel, at Dampskibe altid betragtes som lastede).

For Indgaaende 13 cts. pr. Register Ton + $1\frac{1}{2}$ %	Fr. 92.40	
„ Udgaaende $6\frac{1}{2}$ „ - — + $1\frac{1}{2}$ %	„ 46.20	
		„ 138.60

3. Skibsmæglergebyrer.

(Som under A.)	„ 360.00	
		Tilsammen Fr. 1 150.90

C. For Seilskib, drægtig 700 Tons Register, ankommende fra Bahia til Havre, helt lastet med Bomuld og afgaaende fra Havre i Ballast.

1. Navigationsafgifter.

Droits sanitaires à 15 cts. pr. Register Ton	. .	Fr. 105.00	
„ de quai - 1 Fr.	— . .	„ 700.00	
„ de péage - 40 cts.	— . .	„ 280.00	
„ de sauvetage 5 „	— . .	„ 35.00	
„ passeport avec timbres		„ 2.30	
Bropenge, indgaaende Fr. 24.00, udgaaende Fr. 24.00		„ 48.00	
			„ 1 170.30

2. Lodsafgifter.

For Indgaaende 26 cts. pr. Register Ton	+ $1\frac{1}{2}\%$	Fr. 184.75	
„ Udgaende $8\frac{2}{3}$ „	— + $1\frac{1}{2}\%$	„ 61.62	
			„ 246.35

3. Skibsmæglergebyhr.

For indgaaende: af 1 000 udlossede Ton,			
50 cts. pr. Ton for de første 600 Ton {	. .	Fr. 460.00	
40 „ - „ - - resterende 400 }			
„ Udgaende i Ballast		Intet	
			„ 460.00
			Fr. 1 876.65

D. For Dampskib, dr. 700 Register Tons, ankommende fra Bahia til Havre med fuld Ladning af Kaffe og afgaaende fra Havre i Ballast.

1. Navigationsafgifter.

Som anført under Lit. C. Fr. 1 170.30

2. Lodsafgifter.

(Som under B.)

For Indgaaende	Fr. 92.40	
„ Udgaende	„ 46.20	
		„ 138.60

3. Skibsmæglergebyhr.

Som anført under Lit. C. „ 460.00

Tilsammen Fr. 1 768.90

Abbeville.

A. Navigationsafgifter.

Med Hensyn til Afgifter, der tilfalder Staten, se Havre.

Af lokale Navigationsafgifter erlægges i denne Havn kun lokal Tonnageafgift (*droit de péage ou tonnage*), se under Saint Valery sur Somme.

Hvad angaar Lodsafgift og Mæglergebyr, se under Saint Valery s/S.

For Forhaling fra Saint Valery s/S. til Abbeville erlægges i Almindelighed 25 cts. pr. Ton for Udgaaende og 50 cts. for Indgaaende.

Bayonne.

A. Navigationsafgifter.

- I. Afgifter, der tilfalder Staten, se Havre.
- II. Afgifter, der oppebæres for Handelskammerets Regning:

Lokal Tonnageafgift.

I Henhold til Dekreter af 17de Juni 1895 og 23de November samme Aar skal der af saavel franske som udenlandske Fartøier, der ankommer til Bayonne med Last eller for at indtage Ladning, oppebæres i lokal Tonnageafgift pr. Registerton Fr. 0.50.

Denne Afgift skal imidlertid nedsættes som følger for Fartøier, som anløber Bayonne efter at have losset Del af Ladning fra Udlandet i en anden fransk Havn, hvor der erlægges lokal Tonnageafgift, eller som er bestemte til senere at anløbe saadan Havn for der at losse udenlandske Varer, eller endelig som indkommer til Bayonne for der at komplettere Ladning, bestemt for Udlandet, paabegyndt i en anden fransk Havn, hvor der oppebæres lokal Tonnageafgift, nemlig:

- a) Til Fjerdedelen af Afgiften, hvis de lossede og lastede Varer tilsammen i det høieste kun modsvarer Halvparten af Skibets lovlige Drægtighed.
- b) Til Halvdelen, hvis den samlede Mængde af lossede og lastede Varer ikke overskrider tre Fjerdedele af Fartøiets lovlige Drægtighed.

Den hele Afgift skal erlægges, hvis de lossede og lastede Varer opgaar til en Kvantitet, der overstiger tre Fjerdedele af Fartøiets lovlige Drægtighed.

Fritagne for denne Afgift er: Skibe, tilhørende Staten eller anvendte i sammes Tjeneste, Fartøier, der anvendes i Kystfart mellem franske Havne (derunder indbefattet Havne i Algier), Lods- og Bugserbaade, Skibe, der gaar i indskrænket fransk Kystfart, benyttes til Kystfiske eller befarer Landets indre Vasdrag; samt Skibe i Nødhavn, naar de ikke foretager nogen Handelsoperation.

B. Lodsafgift.

Uddrag af Dekret af 3die Marts 1858, modificeret ved Dekreter af 15de Aug. 1890 og 24de Februar 1891.

Tarif over Afgifter* at oppebære af Lodserne ved Barren (la barre) for Ind- og Udgaaende ligesom for at føre Handelsfartøier opad Floden samt for at forløje samme.

Hvis et Fartøi, der er bordet i aaben Sø, ikke har kunnet passere Barren under samme Tidvande har Lodsene, naar han er forblevet ombord paa Kaptejnens udtrykkelige Anmodning, Krav paa en Godtgjørelse af Frc. 6.00 pr. 24 Timer at regne fra Dagen efter, at han bordede Fartøiet.

Naar en Lods ved Barren er blevet sendt ud for at borde eller lodse et Fartøi, der er forankret i Havnene ved St. Sebastian, Passages, Hendaye, Socoa, eller ved St. Jean de Luz, er Lodspengene, uanseet Varigheden af Lodsens Ophold ombord, fastsat som følger:

For at borde et Seilskib ved Passages eller St. Sebastian og lodse samme til Bayonne og omvendt:

Indtil 300	Tons	Frc. 60.00
fra 301—500	„	70.00
- 501—700	„	80.00
- 701—1 000	„	90.00
- 1 001—1 200	„	100.00
- 1 201—1 500	„	105.00
- 1 501	„ og derover	110.00

Fra Hendaye, Socoa eller St. Jean de Luz til Bayonne:

Indtil 300	Tons	Frc. 50.00
fra 301—500	„	60.00
- 501—700	„	70.00
- 701—1 000	„	80.00
- 1 001—1 200	„	90.00
- 1 201—1 500	„	95.00
- 1 501	„ og derover	100.00

Disse Afgifter reduceres med en Halvpart for Dampskibe. Hvis Fartøiet undlader at gaa til Bayonne, erlægges til Lodsene Halvparten af de ovenfor fastsatte Afgifter som Reiseomkostninger.

Naar Fartøier under 80 Tons ankommer til Barren ved Bayonne med visse nærmere angivne østlige Vinde og ikke kan løbe ind i Adourfloden, kan Lodsoldermanden, hvis ikke Dampbaaden kan gjøre saadan Tjeneste, ved Indgaaende, hvad enten paa Grund af Antallet af Skibe, der er ivente eller anden Aarsag, lade udruste en Chaloup for hvert af Fartøierne for at være dem behjælpelig ved Indgaaende.

Chalouppen betales i dette Tilfælde af det Skib, for hvilket den er bestemt; den kan ikke i noget Tilfælde paatvinges Fartøi over 80 Ton.

Signalafgiften og Lodspengene ved Ind- og Udgaaende ved Adour ligesom for at føre Fartøiet opad Floden og forløje det ved Kai er bestemt som følger:

Tarif No. 1. Signalafgift, der tilkommer Lodsoldermanden, saavel ved Ind- som Udgaaende.

Franske og dermed ligestillede Skibe :

Fra	20—	40 Tons	.	.	.	.	.	Frc.	4.50
"	41—	80	"	.	.	.	.	"	5.00
"	81—	120	"	.	.	.	.	"	5.50
"	121—	180	"	.	.	.	.	"	6.50
"	181—	220	"	.	.	.	.	"	8.00
"	221—	320	"	.	.	.	.	"	12.00
"	321—	420	"	.	.	.	.	"	18.00
"	421—	520	"	.	.	.	.	"	23.00
"	521—	620	"	.	.	.	.	"	28.00
"	621—	720	"	.	.	.	.	"	33.00
"	721—	820	"	.	.	.	.	"	37.00
"	821—	1 000	"	.	.	.	.	"	45.00
"	1 001—	1 200	"	.	.	.	.	"	53.00
"	1 201—	1 500	"	.	.	.	.	"	61.00
"	1 501		"	og	derover	.	.	"	70.00

Udenlandske Fartøier, der ikke er ligestillede med franske, betaler Halvparten mere.

Disse Taxter reduceres til Halvparten for Dampskibe.

De ovenfor nævnte Taxter er ikke anvendelige paa Bugserbaade, idet Handelskammeret betaler i Abonnement for Signalfgifterne en Sum af Frc. 500.00.

Oppebørselen af Signalfgiften paahviler Skibsmæglerne eller om fornødiges Fartøiernes Konsignatører; den kan opkræves, før Fartøierne afgaar fra Kai i Bayonne eller Boucau.

Tarif No. 2. Taxt at oppebære af Lodser ved Barren, der alene uden Chaloup benyttes ved Statens Fartøier samt Handelsskibe ved Indgaaende, ved Farten opad Elven og ved Udgaaende.

	Indgaaende.	Fart opad Elveløbet.	Udgaaende.
Under 40 Tons	Frc. 1.50	Frc. 1.50	Frc. 1.00
fra 41 til 80 Tons	" 2.00	" 2.00	" 1.50
" 81 - 120 "	" 2.50	" 2.50	" 2.00

Udenlandske Fartøier, der ikke er ligestillede med franske, har at erlægge en Halvpart mere.

Tarif No. 3. Taxt at oppebære af Lodser, der benyttes tilligemed deres Chalouper.

Tonnage.		Indgaaende.				Totaltaxt.	Udgaaende.			
		Chaloup.	Indlodsning.				Chaloup Detailler Omstaa- ende.	Lods.	Totaltaxt. Chaloup og Lods.	
			Ind- gaaende.	Lodsning opad Floden.	Fortøi- ning.					Total Sum.
Under 20 Tons		8.00	1.50	1.50	2.00	5.00	13.00	8.00	1.00	9.00
Fra 21 til 40 Tons		8 25	1.50	1.50	2.00	5.00	13.25	8.25	1.00	9.25
” 41 - 80 ”		9.25	2.00	2.00	2.00	6.60	15.25	9.25	1.50	10.75
” 81 - 120 ”		11.00	2.50	2.50	2.50	7.50	18.00	11.00	2.00	13.00
” 121 - 180 ”		16.80	3.00	3.00	4.00	10.00	26.80	16.80	2.50	19.30
” 181 - 220 ”		19.60	4.00	4.00	5.00	13.00	32.60	19.60	3.00	22.60
” 221 - 320 ”		25.35	6.00	6.00	7.00	19.00	44.35	25.35	4.00	29.35
” 321 - 420 ”		33.20	8.00	8.00	8.00	24.00	57.20	33.20	5.00	38.20
” 421 - 520 ”		42.50	10.00	10.00	8.00	28.00	70.50	42.50	6.00	48.50
” 521 - 620 ”		48.50	12.00	11.00	8.00	31.00	79.50	48.50	7.00	55.50
” 621 - 720 ”		54.00	14.00	12.00	9.00	35.00	89.00	54.00	8.00	62.00
” 721 - 820 ”		60.00	16.00	13.00	9.00	38.00	98.00	60.00	9.00	69.00
” 821 - 1 000 ”		65.50	18.00	14.00	9.00	41.00	106.50	65.50	10.00	75.50
” 1 001 - 1 200 ”		67.50	20.00	15.00	10.00	45.00	112.50	67.50	12.00	79.50
” 1 201 - 1 500 ”		72.25	21.00	15.50	10.50	47.00	119.25	72.25	13.00	85.25
” 1 501 - og derover		77.00	22.00	16.00	11.00	49.00	126.00	77.00	14.00	91.00

Anm. Skibe, som lægger til indenfor Strandstøtterne ved det gamle Glasværk, erlægger blot Lodspenge for Indgaaende. De Fartøier, som gaar længere ind, betaler Lodspenge for Indgaaende og for Lodsning opad Elveløbet. For Fortøining og Hjelpebaad maa der i begge Tilfælder betales ifølge Tariffen.

Dampskibe har kun at betale Halvparten af de fastsatte Taxter, med Undtagelse af Fortøiningsafgiften, som de maa betale fuldt ud.

For hver Hjælpechaloup, som benyttes med Undtagelse af Lodsens Baad, erlægges uanseet Antallet for

Fører og Chaloup	Frc. 5.50	} Frc. 12.00
6 Mands Besætning	„ 6.00	
Skibsgut	„ 0.50	

Hjælpechaloupper har Dampskibe at betale fuldt ud ligesom Seilskibe.

For at klargjøre Fartøi fra Kai i Boucau, iberegnet Manøvrerne for at bringe det paa Reden, er den fulde Taxt for Lodsens alene fastsat som følger:

Fartøier under 80	Tons	Frc. 5.00
„ fra 81— 120	„	„ 5.00
„ „ 121— 180	„	„ 6.00
„ „ 181— 220	„	„ 7.00
„ „ 221— 520	„	„ 9.00
„ „ 521—1 000	„	„ 12.00
„ „ 1 001—1 500	„	„ 15.00
„ „ 1 501	„ og derover	„ 20.00

Denne Tarif gjælder saavel Seilskibe som Dampskibe.

Naar de forskjellige Manøvrer finder Sted om Natten, erlægges dobbelte Afgifter.

Naar en Kaptein ønsker at afreise om Natten, bør han først konferere med Lodsoldermanden.

For udenlandske Fartøier, der ikke er ligestillede med franske, forøges alle de ved Tarif No. 3 og ovenfor anførte Bestemmelser, fastsatte Taxter med en Halvpart.

Lodserne ved Barren er forpligtede til at begive sig ud tilhavs ligetil en halv Sømil (lieue marine), og Lods, som udenfor denne Afstand tilbyder et Fartøi sine Tjenester og antages, erholder, foruden de almindelige Lodspenge, en Godtgjørelse, der er Gjenstand for Overenskomst mellem ham og Kapteinen.

Maximum for denne Godtgjørelse er bestemt som følger:

Franske og dermed ligestillede Fartøier:

paa 20— 80 Tons	Frc. 15.00
„ 81—160 „	„ 20.00
„ 161 „ og derover	„ 30.00

Udenlandske Fartøier, der ikke er ligestillede med franske, erlægger en Halvpart mere.

Lods, som paa Kapteinens Anmodning samtykker i at forblive ombord paa et Fartøi under dets Ophold paa Reden for at have Opsyn med Skibets Svaierum, erholder Frc. 5.00 pr. 24 Timer.

Den samme Godtgjørelse af Frc. 5.00 pr. 24 Timer tilstaaes ham under den Tid, han er tvungen til at opholde sig paa et Skib i Kvarantæne.

Naar Kapteinen ønsker baade Lods og Chaloup betaler han for Chaloupen paa den store Red som følger:

For Manøvve

	fra Solopgang til Solnedgang.	fra Solnedgang til Solopgang.
Fører	Frc. 1.50	Frc. 2.00
6 Mand	" 6.00	" 7.50
1 Skibsgut	" 0.50	" 0.80
Lodsens Leie af Chaloupen .	" 4.50	" 5.50
	Fr. 12.50	Fr. 15.80

Godtgjørelsen Frc. 15.80 for Chaloupen tilkommer Lodsens, hvis Chalouppen om Dagen benyttes i Skibets Tjeneste længere end 12 Timer.

For udenlandske Fartøier forøges de ovenfor anførte Taxter med en Halvpart.

Stationen Adour.

Lodserne ved Adour er alene paalagt at føre Skibene fra Bayonne til den store Red ved Boucau, hvis Grændser er angivne ved Strandmærker.

Hvis et Skib gaar ned ad Floden for at lade ved Boucau og dets Fortøjningsplads ved Kai i Boucau befinder sig udenfor Adourlodsernes Distrikt, fortøier ikke destomindre disse Lodse Fartøiet ved Kai. Men hvis et Fartøj, der lader ved Boucau, er fortøiet ved Kai inden Adourstationens Grændser, besørger Fartøiets Klargjørelse for Udgaende af Lodserne ved Barren.

Tarif for at føre ned Statens Skib eller Handelsskibe.

Franske eller dermed ligestillede Fartøier:

	Under 20 Tons	Frc.
fra 21— 40	"	4.00
- 41— 80	"	6.00
- 81— 120	"	8.00
- 121— 180	"	9.00
- 181— 220	"	10.00
- 221— 320	"	11.00
- 321— 420	"	12.00
- 421— 520	"	13.00
- 521— 620	"	14.00
- 621— 720	"	16.00
- 721— 820	"	18.00
- 821—1 000	"	20.00
- 1 001—1 200	"	25.00
- 1 201—1 500	"	27.00
- 1 501	" og derover	30.00

Udenlandske Fartøier, der ikke er ligestillede med franske, betaler Halvparten mere.

Taxterne fordobles, naar Udlodsningen finder Sted om Natten.

Dampbaade betaler Halvparten af Tariffens Taxter.

Fortøinings- og Klargjørelsesafgift maa erlægges af alle lodspligtige Fartøier. Denne Taxt erlægges fuldt ud saavel af Seilfartøier som Dampskibe.

Den er fastsat som følger:

indtil	80 Tons	Frc.	2.00
fra 81—	120 "	"	2.50
- 121—	180 "	"	3.50
- 181—	220 "	"	4.00
- 221—	320 "	"	4.50
- 321—	500 "	"	6.00
- 501—	1 000 "	"	7.50
- 1 001—	1 500 "	"	10.00
- 1 501	" og derover	"	12.00

Fartøier, der er fritagne for Lodspligt, og som selv besørger sin Klargjøring fra Kai, har ikke at erlægge Betaling for samme, men de er forpligtede til at have Anker ude og Fortøiningsline i Land før Lodsens Ankomst, hvis saadan er rekvireret.

Skibskapteinerne er forpligtede til at tage Lodsens fra Adour i Land og bringe ham tilbage did.

Lodserne ved Elveløbet er forpligtede til at føre Skibene ned ligetil de saakaldte Casquets, Grændsen for deres Station. Men hvis Kapteinen beslutter at standse, forinden denne Grændse er naaet, forankrer Lodsens Skibet paa et sikkert Sted og har Krav paa Lodspenge.

Ethvert Fartøj, som bliver liggende indenfor les Casquets, har at betale dobbelt Beløb i Lodspenge kun forsaavidt som Opholdet har fundet Sted paa Kapteinens Anmodning, og Skibet er forankret udenfor den Grændse, der dannes ved St. Bernhardsbanken og les Casquets. Hvis Forankringen er bevirket ved en anden Aarsag, er Lodsens forpligtet til at fortsætte Nedlodsning ligetil Grændsen, og der tilstaaes ham da kun enkelt Afgift.

Lods, der er rekvireret til et Fartøj og opholdes ved Tjenesten ombord efter Fuldbyrdsen af de ham paahvilende Forpligtelser eller udenfor disse, erholder herfor en Godtgjørelse af Frc. 5.00 pr. Døgn.

Denne Godtgjørelse er fuldt ud erhvervet, naar 12 Timer har hengaaet. Forøvrigt beregnes den efter Bestemmelserne i Art. 21 af de almindelige Regler, saaledes at $\frac{2}{3}$ Dag beregnes for 6 Timer og derover og halv Dag for Tid under 6 Timer.

Lodserne har at indfinde sig itide ombord paa de Skibe, der har rekvireret dem, under Straf af ellers at tage ethvert Krav paa Lodspenge, hvis Fartøiet nødsages til at gaa ned uden Lods, og endog efter Omstændighederne at blive disciplinært revset.

Det er dem forbudt at udføre nogen Manøvre om Natten uden under tvingende Omstændigheder eller uden indhentet speciel Bemyndigelse fra Havne-

væsenet. I første Tilfælde bestemmes Lodsens Salær efter Art. 43 af Dekretet af 12te December 1806. I andet Tilfælde fordobles Taxterne i den Tarif, der findes gjengivet under den følgende Art. (267).

Alle Manøvrer inden Stationen Adour udføres for alle lodspligtige Fartøiers Vedkommende med Assistance af en Lods, hvis Salær er bestemt som følger:

For franske og dermed ligestillede Skibe:

fra	80 Tons	til	120 Tons	.	.	.	Frc.	6.00
-	131 "	-	180 "	.	.	.	"	7.00
-	181 "	-	220 "	.	.	.	"	8.00
-	221 "	-	320 "	.	.	.	"	9.00
-	321 "	-	500 "	.	.	.	"	12.00
-	501 "	-	1 000 "	.	.	.	"	15.00
-	1 001 "	-	1 500 "	.	.	.	"	28.00
-	1 501 "	og derover .	.	.	.	.	"	35.00

Udenlandske Fartøier, der ikke er ligestillede med franske, erlægger en Halvpart mere.

De ovenangivne Taxter er de samme, hvad enten Skibet føres fra den ene Bred af Floden til den anden, eller det gaar ind i Tørdokken. Dog har det i det sidste Tilfælde at betale særskilt for at føres frem og for at føres tilbage.

I Overensstemmelse med Art. 25 af de almindelige Bestemmelser hører Fortøining og Klargjøring for Udgaende med til Lodsens Forpligtelser.

I Tilfælde af, at et Fartøi gaar ned ad Floden for at lade ved Boucau, kan Lodsen forlange:

1. at klargjøre Fartøiet for Udgaende, og
2. Nedlodsningen.

Fortøiningen ved Boucau bør dog udføres gratis.

C. Mæglergebyr.

Mæglerafgiften er ved Dekret af 8de December 1891 bestemt som følger for Skibe, der gaar i Fart paa fremmede Lande og de franske Kolonier, nemlig:

Seilskibe:

Indgaende i Ballast	Frc. 0.25 pr. Registerton
Udgaende i do.	" 0.25 —

Indgaende lastede helt eller delvis . . .	Fr. 0.50 pr. Ton af Ladning
Udgaende do.	" 0.50 —

Dampskibe:

Indgaende i Ballast med eller uden Passagerer	Frc. 0.25 pr. Registerton
Udgaende i Ballast do.	" 0.25 —

Indgaaende helt eller delvis lastede med andre Varer end Kul	Fr. 0.50 pr. Ton af Ladning
Udgaaende helt eller delvis lastede med andre Varer end Kul	„ 0.50 —
Indgaaende med Kulladning	„ 100.00 uanseet Tonnage
Udgaaende med Ladning, Kulbaade	„ 0.30 pr. Ton af Ladning
Udgaaende i Ballast, do.	„ 0.20 med Maximum af Frc. 100 for Skibe over 500 Tons.

Oversættelse af Dokumenter.

For et almindeligt Konnossement	Frc. 4.00
„ - større do.	„ 6.00
„ - Protest af Vexel	„ 4.00
„ - Retslige Dokumenter, 1 Side	„ 6.00
„ - 2 Sider og hver af de følgende	„ 4.00

Befragtning ved Certeparti og Stykgods.

(3 % af Fragtens Beløb at betale af Rederen).
 3 % — „ — at betale af Rederen + Frc. 0.50 pr. Ton af Lasten at betale af Befragteren for Ladninger bestemte for Udlandet. Minetømmer er fritaget for Afgift.

Salg af Fartøier.

1 % af Salgssummen at betale af Kjøberen, hvis ikke anden Aftale er truffet.

Grundlaget for Oppebørselen af Afgiften er Ton af Ladning i Overensstemmelse med Tillæg af Dekret af 25de August 1861.

Fartøi, der har forladt Havnen, men er blevet tvunget til at søge tilbage i Nødhavn, er fritaget for Mæglercourtage.

Skibe, der har søgt ind i Nødhavn paa Grund af haardt Veir eller Havari, er ligeledes fritagne for Skibsmæglerafgifter.

I Befragtningskommissionen indgaar Godtgjørelse for bekræftet Afskrift af Befragtningskontrakten, der tilstilles begge Parter.

Mæglerafgiften for lastede Seil- eller Dampskibe kan ikke være mindre end for de samme Skibe i Ballast.

Bordeaux.

A. Navigationsafgifter:

I. Afgifter, der tilfalder Staten, se Havre.

II. Afgifter, der oppebæres for Handelskammerets Regning:

Af sidstnævnte Slags Afgifter betales kun lokal Tonnageafgift, der ifølge Lov af 1885 erlægges med 12 Cts. pr. Registerton for Fartøier, der ankommer eller afgaar med Last og ifølge Lov af 1887 med 60 Cts. pr. Registerton for Fartøier, der ankommer og afgaar med Last og med 50 Cts. pr. Registerton for Fartøier, der ankommer med Last og afgaar i Ballast eller ankommer i Ballast og afgaar med Last. Ved 4de og 5te Besøg i samme Kalenderaar reduceres disse Afgifter til henholdsvis 50 og 45 Cts. og ved 6te og følgende Besøg i samme Kalenderaar til 40 Centimes.

Da omhandlede Tonnageafgifter er lokale, saa er Skibe, der lossere eller lader i Bloye, La Roque og Pauillac fritagne derfor.

B. Forskjellige andre Afgifter.

I. Bugserafgift.

Bugsering fra Floden besørges af et privat Dampskibsselskab, „Gironde et Garonne“, som har opstillet følgende Tarif:

a. For Fartøier indtil 499 Registertons Drægtighed:

			Fra Verdon til Bordeaux og omvendt.	Fra Richard til Bordeaux og omvendt.	Fra Pauillac til Bordeaux og omvendt.
Til og med 199 Tons			Frcs. 475	Frcs. 420	Frcs. 250
200 til og med 219 Tons			„ 490	„ 430	„ 255
Fra og med 220 til og med 239 Tons			„ 505	„ 440	„ 260
— 240 — 259 „ „			„ 520	„ 450	„ 265
— 260 — 279 „ „			„ 535	„ 455	„ 270
— 280 — 299 „ „			„ 550	„ 460	„ 275
— 300 — 319 „ „			„ 565	„ 465	„ 280
— 320 — 339 „ „			„ 580	„ 470	„ 285
— 340 — 359 „ „			„ 595	„ 475	„ 290
— 360 — 379 „ „			„ 610	„ 510	„ 295
— 380 — 399 „ „			„ 625	„ 520	„ 300
— 400 — 419 „ „			„ 640	„ 535	„ 310
— 420 — 439 „ „			„ 655	„ 550	„ 320
— 440 — 459 „ „			„ 670	„ 565	„ 330
— 460 — 479 „ „			„ 685	„ 580	„ 340
— 480 — 499 „ „			„ 700	„ 595	„ 350

b. For Fartøier over 499 Register Tons Drægtighed:

	Fra Verdon til Bordeaux og omvendt.	Fra Richard til Bordeaux og omvendt.	Fra Pauillac til Bordeaux og omvendt.
Pr. Registerton	Frcs. 1.40	Frcs. 1.20	Frcs. 0.70
For Leie af Kabel	" 30.00	" 25.00	" 15.00

I ovenstaaende Satser tilstaaes undertiden nogen Reduktion, navnlig for større Fartøier; naar der træffes Overenskomst om Tur- og Returbugsering, betales saaledes for Strækningen Pauillac—Bordeaux som Maximum:

For Fartøier fra			For Fartøier fra		
250—	275 Tons . .	Frcs. 400	1 126—1 175 Tons . .	Frcs. 1 375	
276—	325 -	450	1 176—1 225 -	1 450	
326—	375 -	500	1 226—1 275 -	1 525	
376—	425 -	550	1 276—1 325 -	1 600	
426—	475 -	580	1 326—1 375 -	1 675	
476—	525 -	600	1 376—1 425 -	1 750	
526—	575 -	650	1 426—1 475 -	1 825	
576—	625 -	700	1 476—1 525 -	1 900	
626—	675 -	750	1 526—1 575 -	1 975	
676—	725 -	800	1 576—1 625 -	2 050	
726—	775 -	850	1 626—1 675 -	2 125	
776—	825 -	900	1 676—1 725 -	2 200	
826—	875 -	950	1 726—1 775 -	2 275	
876—	925 -	1 000	1 776—1 825 -	2 350	
926—	975 -	1 075	1 826—1 875 -	2 425	
976—1 025 -	- 1 150		1 876—1 925 -	2 500	
1 026—1 075 -	- 1 225		1 926—1 975 -	2 575	
1 076—1 125 -	- 1 300		1 976—2 025 -	2 650	

For Fartøier af større Drægtighed betales i Forhold hertil. For Bugsering fra Pauillac til Blaye eller la Roque, hvor Petroleumsfartøierne er henviste til at losse, betales 60 Cts. pr. Registerton; for Tur og Retur betales 80 Cts. Dog kan ogsaa heri undertiden opnaaes Reduktion for større Fartøier, naar de kun behøver én Bugserbaad.

II. Sluseafgift eller Betaling for Indhaling og Udhaling i Dokken (bassin-à-flot).

	Drægtighed i Registertons.	For Seilskibe eller buxerede Dampskibe.	For Dampskibe under Damptryk.
Fra 80—	110 Tons . .	Frcs. 8.25	Frcs. 6.75
- 111—	200 -	13.75	12.75
- 201—	300 -	15.25	13.75
- 301—	400 -	19.00	16.75
- 401—	500 -	21.25	19.00
- 501—	600 -	23.50	21.25
- 601—	700 -	25.75	23.50
- 701—	800 -	28.00	25.75
- 801—	900 -	30.25	28.00

Drægtighed i Registertons.	For Seilskibe eller buxerede Dampskibe.	For Dampskibe under Damptryk.
901—1000 Tons . .	Frcs. 33.25	Frcs. 30.25
1 001—1200 - . .	- 36.25	- 33.25
1 201—1500 - . .	- 39.25	- 36.25
1 501—2000 - . .	- 43.00	- 40.00
2 001—2500 - . .	- 46.75	- 43.75
2 501—3000 - . .	- 49.75	- 46.75
3 001—3500 - . .	- 52.75	- 49.75

Disse Satser indbefatter Betaling til det Mandskab, der udfordres til at forhale Skibene i Sluserne, samt til Hjelpebaad. Naar Sluserne passerer om Natten, er Afgiften 50 % højere.

Ethvert Dampskib, som ikke er under Damptryk, og ethvert Seilskib af over 110 Tons Drægtighed maa benytte Bugserbaad, saavel naar det gaar ind i Dokken, som naar det afaar.

For denne Bugsering beregnes for Fartøier, drægtige fra:

111— 200 Registerton	Frcs. 15.00
201 — 400 —	- 25.00
401— 600 —	- 30.00
601— 800 —	- 35.00
801—1 000 —	- 40.00
1 001—1 500 —	- 50.00
1 501—2 000 —	- 60.00
2 001—2 500 —	- 70.00
2 501—3 000 —	- 80.00
3 001—3 500 —	- 90.00

Om Natten erlægges 50 % i Tillæg.

III. Bøiepenge (corps-morts).

Herfor oppebæres 15 Cts. pr. Registerton for et Tidsrum af en Maaned ude paa Floden (Minimum én Maaned) og 7½ Cts. pr. Registerton for et Tidsrum af 15 Dage inde ved Kaien (Minimum 15 Dage). Den første Afgift vil i Praxis falde paa Seilskibe, den sidste paa Dampskibe.

I Dokken (bassin à flot) er Fartøierne fritagne for denne Afgift.

IV. Dampskibe, som losser eller lader i Lægtene paa Floden, er i visse Tilfælde nødsagede til at benytte saakaldte „drapeurs“ for Forankringens Skyld.

Agiften herfor („amarrage“ og „démarrage“) er for Fartøier fra:

100—199 Reg. T. Drægtighed ved Ankomsten	Fr. 15.00	og ved Afgangen	Fr. 20.00
200—399 — — — — —	20.00	- — — — —	25.00
400—599 — — — — —	25.00	- — — — —	30.00
600—799 — — — — —	30.00	- — — — —	35.00
800—999 — — — — —	35.00	- — — — —	40.00
1000 — — og derover — — — — —	45.00	- — — — —	50.00

V. Ifølge ministeriel Bestemmelse af 24de Januar 1896 og Beslutning af Handelskammeret i Bordeaux af 29de s. M. skal der erlægges følgende Afgifter for Benyttelse af de paa Kaierne langs Havnen anbragte Kraner (grues) efter nedenstaaende Tariff.

	Tæst for Leie.	
	Dampkraner eller hydrauliske.	Haand- kraner.
	Fr.	Fr.
Halv Dag, naar Toldexpedition er tilgængelig . . .	20.00	7.00
Hel " — — — — —	40.00	15.00
Halv Dag, naar Toldexpeditionen ikke er tilgængelig	30.00	7.50
Hel — — — — —	55.00	15.00
1 Time paa Dag, da Toldbodexpeditionen er tilgjæn- gelig	10.00	—
1 Time paa Dag, da Toldexpeditionen ikke er til- gængelig	15.00	—
2 Timer paa Dag, da Toldexpeditionen er tilgængelig	15.00	—
2 — — — — — ikke er til- gængelig	22.50	—
Tillægstimer eller ikke reglementære Arbeider med Haandkran under en Tid mindre end 2 Timer, ligeegyldigt enten Toldexpedition er tilgængelig eller ikke	7.00	5.00

En Dags Varighed er bestemt: om Sommeren (fra 1ste April til 30te September) fra Kl. 7 om Morgen til Kl. 6 om Aftenen; om Vinteren (fra 1ste Oktober til 31te Marts) fra Kl. 7 om Morgen til Kl. 5 om Aftenen med én Times Ophold om Middagen.

Arbejde, der overskrider to Timer, berettiger til Afgifter, fastsat for en halv Dag i det mindste.

Med Tillægstimer forstaaes Tid, der føies til hel eller halv Dags Arbeide for Fortsættelse af paabegyndt Arbeide.

Lodsafgift.

Denne Afgift beregnes efter Fartøiernes Dybgaaende og erlægges følgende Beløb i Francs:

Dybgaende i Meter.	Fra Havet til Verdon.						Fra Verdon til Havet.			Fra Verdon til Pauillac og omvendt.			Fra Pauillac til Bordeaux og omvendt.		
	Fra 1ste Oktober—31te Marts.			Fra 1ste April—30te September.			For Skibe, under Seil.	For Skibe, der bugseres.	For Dampskibe.	For Skibe, under Seil.	For Skibe, der bugseres.	For Dampskibe.	For Skibe, under Seil.	For Skibe, der bugseres.	For Dampskibe.
	For Skibe under Seil.	For Skibe, der bugseres.	For Dampskibe.	For Skibe under Seil.	For Skibe, der bugseres.	For Dampskibe.									
Indtil 3.20	76.55	57.35	38.25	51.05	38.25	25.50	52.80	39.60	26.40	42.25	31.65	21.10	52.80	39.60	26.40
3.21—3.40	81.35	60.95	40.65	54.25	40.65	27.10	56.10	42.05	28.05	44.90	33.65	22.45	56.10	42.05	28.05
3.41—3.60	86.35	64.70	43.15	57.45	43.05	28.70	59.40	44.55	29.70	47.50	35.60	23.75	59.40	44.55	29.70
3.61—3.80	90.90	68.20	45.45	60.60	45.45	30.30	62.70	47.00	31.35	50.15	37.65	25.10	62.70	47.00	31.35
3.81—4.00	95.70	71.75	47.85	63.80	47.85	31.90	66.00	49.50	33.00	52.80	39.65	26.40	66.00	49.50	33.00
4.01—4.20	120.15	90.15	60.10	80.10	60.05	40.05	82.85	62.10	41.40	66.30	49.70	33.15	82.85	62.10	41.40
4.21—4.40	127.25	95.40	63.60	84.80	63.60	42.40	87.70	65.80	43.85	70.20	52.65	35.10	87.70	65.80	43.85
4.41—4.60	133.10	99.75	66.50	88.75	66.50	44.35	91.80	68.85	45.90	73.45	55.05	36.70	91.80	68.85	45.90
4.61—4.80	137.75	103.25	68.85	92.55	69.35	46.25	95.75	71.80	47.85	76.60	57.45	38.30	95.75	71.80	47.85
4.81—5.00	144.65	108.45	72.30	96.40	72.30	48.20	99.80	74.85	49.90	79.80	59.85	39.90	99.80	74.85	49.90
5.01—5.20	150.40	112.80	75.20	100.25	75.15	50.10	103.75	77.75	51.85	83.00	62.25	43.50	103.75	77.75	51.85
5.21—5.40	156.15	117.05	78.05	104.10	78.05	52.05	107.70	80.71	53.80	86.15	64.60	43.10	107.70	80.70	53.80
5.41—5.60	162.05	121.50	81.00	108.00	81.00	54.00	111.80	83.83	55.90	89.40	67.05	44.70	111.80	83.85	55.90
5.61—5.80	167.80	125.85	83.90	111.85	83.85	55.90	115.75	86.75	57.85	92.60	69.45	46.30	115.75	86.75	57.85
5.81—6.00	173.55	130.05	86.70	115.70	86.75	57.85	119.70	89.70	59.80	95.75	71.75	47.85	119.70	89.70	59.80
6.01—6.20	179.30	134.40	89.60	119.55	89.60	59.75	123.65	92.70	61.80	98.95	74.25	49.45	123.65	92.70	61.80
6.21—6.40	185.10	138.80	92.55	123.40	92.55	61.70	127.60	95.70	63.80	102.10	76.60	51.05	127.60	95.70	63.80
6.41—6.60	190.85	143.10	95.40	127.25	95.40	63.60	131.65	98.80	65.85	105.30	78.95	52.65	131.65	98.80	65.85
6.61—6.80	196.70	147.50	98.35	131.10	98.30	65.55	135.60	101.70	67.80	109.50	82.10	54.75	135.60	101.70	67.80
6.81—7.00	202.35	151.70	101.15	134.40	101.15	67.45	139.55	104.90	69.75	111.65	83.80	55.85	139.55	104.90	69.75
Fra 7.01	208.15	156.05	104.05	138.75	104.00	69.35	143.50	107.55	71.75	114.85	86.10	57.40	143.50	107.55	71.75

De nu anførte Afgifter gjælder kun for franske Fartøier og for dermed, i Kraft af Søfartstraktater,igestillede udenlandske Fartøier, altsaa bl. a. norske og svenske. Det kan derhos bemærkes, at saadanne franske Skibe, der sædvanlig gaar i udenrigsk Kystfart, er fritagne for Lodspligt, naar deres Drægtighed ikke overstiger, for Seilskibe 80 Tons og for Dampskibe 100 Tons samt at de betaler noget lavere Afgiftssatser end de ovennævnte, naar deres Drægtighed vel er over respektive 80 og 100 Tons, men under 110 Tons eller naar deres Dybgaaende, unseet Drægtigheden, ikke andrager til 3.20 Meter

For den ovennævnte Betaling er Lodserne forpligtede til, naar Omstændighederne gjør det nødvendigt, at forblive indtil 3 Dage ombord i Skibet fra en Station til en anden.

Skibe, der er bestemt til Bordeaux, bør tage den første Girondelods, som signaliserer til dem i Søen, eftersom han er berettiget til at oppebære Lods-penge, i hvilken Afstand fra Flodens Udløb han end møder Skibet.

Foruden den ovenomhandlede Lodsafgift betales til Havnelods for at bringe Skibet til dets Fortøiningsted paa Havnen fra 10 til Frcs. 15 pr. Fartøi, alt efter Fortøiningstedets Beliggenhed. Denne Afgift erlægges altid ved et Fartøis Ankomst, saavel som naar det skifter Plads paa Havnen, men ved dets Afgang kun, naar det er saaledes beliggende, at der før Afgang maa foretages en Manøvre. For Skibe, der fortøies i Dokken (bassin à flot), udgaaer den heromhandlede Udgift med Fr. 15.00. Om Natten betales sædvanlig fr. Frcs. 10.00—15.00 mere i Havnelodspenge end om Dagen. Benyttes Lods ved Ombytning af Fortøiningsted inde i Dokken (bassin à flot), hvilket ikke er obligatorisk, erlægges herfor Frcs. 10.00.

D. Skibsmæglergebyr.

	I Ballast	Med Ladning.
For Fartøier, der ankommer fra eller gaar til Udlandet eller franske Kolonier, erlægges	25 cts. pr. Reg.ton	50 cts. pr. Ton af Ladning
For Fartøier, der ankommer fra eller gaar til Havne mellem Nantes og Bayonne begge indbefattede, betales	10 „ - —	20 „ - — —
For Fartøier, der ankommer fra eller gaar til Havne i Frankrige eller Algier, erlægges	15 „ - —	30 „ - — —

Mæglergebyret for et lastet Fartøi kan aldrig blive mindre end, hvad det betales for det samme Skib i Ballast.

I Blaye og La Roque er ingen Skibsmægler ansat, og da Bordeauxmæglerne ikke er autoriserede for disse Steder, pleier man, naar deres Tjenest benyttes, at slutte Overenskomst om en mindre Courtage.

Befragtningskommission erlægges med $2\frac{1}{2}$ % af Fragtbeløbet.

Boulogne-sur-Mer.

A. Navigationsafgifter.

- I. Afgifter, der tilfalder Staten, se Havre.
 II. Afgifter, der opkræves for Handelskammerets Regning.

Lokal Tonnageafgift (droit de péage).

Ifølge Lov af 4de December 1888 og Dekreter af 9de Juli 1889, 6te August 1890 og 12te Juli 1894 oppebæres i Boulogne s/M Afgifter efter nedenforstaaende Tarif, af alle franske og udenlandske Fartøier, der i Havnen foretager Lastning, Losning eller Omladning af Varer eller landsætter eller ombordtager Reisende, hvad enten det sker fra Ankerplads inden det ydre Havneomraade eller inde i Havnen:

1. For ethvert Fartøj, der ikke gaar i Passagerfart, eller som gaaende i saadan Fart har under Reisen i Boulogne indtaget eller losset Varer til en Kvantitet, der overstiger $\frac{1}{10}$ af Fartøiets lovlige Drægtighed, naar Skibet ikke anvendes i regelmæssig Rute med i det mindste én bestemt Afgang fra Boulogne om Maaneden, pr. Registerton Fr. 0.60

2. For ethvert Fartøj, der ikke anvendes til Passagerfart eller som gaaende i saadan Fart har under Reisen i Boulogne indtaget eller losset Varer til en Kvantitet, der overstiger $\frac{1}{10}$ af Fartøiets lovlige Drægtighed, naar Skibet gaar i fast Rute med idetmindste én bestemt Afgang fra Boulogne om Maaneden:

a)	pr. Registerton	indtil 1 200 Ton		„	0.60
b)	—	over 1 200	indtil 1 500 Ton		„ 0.25
c)	—	„ 1 500	„ 2 000	„	„ 0.20
d)	—	„ 2 000	„ 2 500	„	„ 0.15
e)	—	„ 2 500 Ton		„	0.10

3. For ethvert Skib, der ikke gaar i Passagerfart, eller som gaaende i saadan Fart har i Boulogne under Reisen indtaget eller losset Varer til en Kvantitet, der overstiger $\frac{1}{10}$ af Fartøiets lovlige Drægtighed, naar Skibet anvendes i fast Rute med idetmindste én bestemt Afgangsdag fra Boulogne om Ugen:

a)	pr. Registerton	indtil 1 200 Ton		„	0.45
b)	—	over 1 200	indtil 1 500 Ton		„ 0.25
c)	—	„ 1 500	„ 2 000	„	„ 0.20
d)	—	„ 2 000	„ 2 500	„	„ 0.15
e)	—	„ 2 500 Ton		„	0.10

4. For ethvert Skib, der gaar i Passagerfart, og som i Boulogne under Reisen kun har ladet eller losset Varer til en Kvantitet, der ikke opgaar til $\frac{1}{10}$ af Fartøiets lovlige Drægtighed, pr. Registerton „ 0.10

Afgifter for Reisende, der ombordtages i Havnen ved
Boulogne.

5. Almindelige Reisende, der ikke henhører til nogen af de nedenfor nævnte Kategorier, pr. landsat eller ombordtagen Passager Fr. 1.75
6. For Lystreisende med specielle Paketbaade eller med Paketbaade i regelmæssig Rute, der har Tour- og Retourbillet gjældende for én Dag, er denne Afgift ifølge Dekret af 6te August 1890 og ministeriel Bestemmelse af 19de Oktober 1894 modificeret som følger:

	indtil 300		0.87 ⁵
fra 301	" 400		0.75
" 401	" 500		0.62 ⁵
" 501	" 600		0.50
" 601	" 700		0.32 ⁵
	over 700		0.25

Samme Taxter skal gjælde for Lystreisende, der er forsynede med Tour- og Retourbilletter, gjældende for høist 2 Dage, og som vender tilbage med Skib tilhørende det samme Selskab som det, med hvis Skib de er ankomne.

7. Emigranter, kommende fra eller bestemte for en Havn udenfor Europa, for hver landsat eller ombordtagen Person „ 0.50

Ethvert Skib, som anløber Boulogne efter i anden fransk Havn, hvor lokal Tonnageafgift erlægges, at have losset en Del af sin i Udlandet indtagne Ladning, eller som fra Boulogne afgaar til saadan Havn som ovenfor nævnt for dersteds at fortsætte Losning af Ladning, indtaget i Udlandet, eller som i Boulogne kompletterer sin til Udlandet bestemte Ladning, hvis Indtagende er paabegyndt i en anden fransk Havn, har kun at betale følgende Afgifter:

$\frac{1}{4}$ af ovenfor anførte Afgift 1 eller 2, hvis Fartøiets indtagne og udlossede Last i det høieste svarer til Halvparten af Skibets lovlige Drægtighed.

$\frac{1}{2}$ af Afgift 1 eller 2, hvis Fartøiets indtagne og udlossede Last ikke overstiger 3 Fjerdedele af Fartøiets lovlige Drægtighed.

Den hele Afgift No. 1 eller No. 2, hvis Fartøiets indtagne og udlossede Last opgaar til mere end tre Fjerdedele af Fartøiets lovlige Drægtighed.

Fritagne for enhver Afgift ere:

Fartøier, der tilhører Staten eller er anvendte i sammes Tjeneste, Skibe, der gaar i Kystfart mellem Boulogne og en anden fransk Havn, Lods- og Bugserbaade, Fartøier, der gaar i indskrænket Kystfart eller benyttes til de store Fiskerier eller til Kystfiske, Jagter og Lystfartøier, Skibe i Nødhavn, naar de i Havnen ikke foretager nogen Handelsoperation.

B. Lodsafgift.

(Dekret af 29de August 1854).

Seilskibe med Ladning*) erlægger Fr. 0.28 pr. Registerton.
 — i Ballast " - 0.14 - —

Lodsafgiften bliver aldrig at erlægge med mindre end Fr. 14.00 i det første Tilfælde og Fr. 7.00 i det andet.

Yachter og Lystbaade betaler den samme Afgift som ballastede Fartøier.

Dampskibe, der ikke gaar i regelmæssig Rute, erlægger, hvad enten de er lastede eller ballastede, Fr. 0.14 pr. Registerton.

Dampskibe, som gaar i regelmæssig Rute, erlægger, naar de fører Passagerer og Varer, Fr. 12.00 ved Ankomsten og Fr. 12.00 ved Afgang, og naar de kun fører Passagerer, Fr. 7.50 ved Ankomsten og Fr. 7.50 ved Afgang.

Fartøier, der anløber Boulogne paa Grund af tilfældige Omstændigheder, erlægger kun to Trediedele af de ovenfor nævnte Afgifter.**)

I Henhold til Dekret af 14de December 1889 betaler Dampskibe, der fører Passagerer eller Varer og Passagerer mellem transatlantisk Havn og Boulogne, og som idetmindste anløber nævnte By en Gang om Maaneden, følgende Afgifter saavel for Ind- som Udgaende:

Fartøier drægtige indtil 1 000 Tons . . .	Fr. 0.14 pr. Registerton.
— " fra 1 001—1 300 Tons " 0.03 - —	
— " - 1 301—1 600 " " 0.02 - —	
— " over 1 601 " " 0.01 - —	

*C. Skibsmæglersafgift (se Havre).**D. Forhalingsafgift.*

Forhaling ved Indløbet til Havnen.

Der er i Boulogne s/M to Forhalingsstationer, den ene ved selve Indløbet til Havnen, den anden ved Aabningen af Havebassinnet.

Skibenes Forhaling udføres af Arbeidere, hvis Godtgjørelse er bestemt som følger:

*) Som lastet ansees ethvert Fartøj, der har ombord Varer til en Kvantitet, der overstiger $\frac{2}{3}$ af dets Drægtighed.

**) Naar Lodsens Tjeneste har begyndt indenfor Sømærket, eller han blot har kunnet lede Indseilingen ved Signaler, har han kun Krav paa Halvparten af Lodsafgiften. Lods, der først har bordet et Skib indenfor Havnarmene eller udført Lods-tjeneste blot indenfor disse, har ikke Krav paa noget Salær, medmindre Kapteinen ved Indgaende har undladt at heise Signalflag og ved Udgaende har afskedit ham førend at have passeret Havnarmene.

Pr. Mand uden Anvendelse af Vindemaskine.

	Nordøstre Havnarm.	Sydvestre Havnarm.
Ved Tidvande om Dagen	Fr. 0.50	Fr. 0.60
- — - —	- 0.50	- 0.90

Pr. Mand med Anvendelse af Vindemaskine.

	Nordøstre Havnarm.	Sydvestre Havnarm.
Ved Tidvande om Dagen	Fr. 1.00	Fr. 1.20
- — - —	- 1.30	- 1.80

Denne Forhaling er fakultativ. Forhalernes Løn er afhængig af Adgang til Leie af Trosser.

Forhaling ved Ind- og Udgaade af Bassin à flot.

En særskilt Afdeling Arbeidere, bestaaende af Mænd, der er udnævnt af Præfekten efter Forslag af Havneingeniørerne har at besørge Skibenes Forhaling ved Ind- og Udgaade af Havnebasinet. Den gjældende Tarif er følgende:

For Seilskibe	Fr. 0.03 pr. Registerton.
„ Dampskibe	- 0.02 - —

Caen.

A. Navigationsafgifter.

- I. Afgifter, der tilfalder Staten, se Havre.
- II. Afgifter, der oppebæres for Handelskammerets Regning.

Lokal Tonnageafgift.

I Henhold til Regjeringsdekret af 20de Mai 1895 skal der af alle franske eller fremmede Skibe, som indkommer til Quistreham, eller som derfra gaar op til Caen ad Kanalen eller Orneelven, erlægges nedenfor angivne Afgifter, hvis Beløb imidlertid ved særskilt Bestemmelse kan formindskes, dersom Omstændighederne dertil skulde give Anledning:

- I. Afgifter, der beregnes efter Fartøiernes lovbestemte Drægtighed:

1. Skibe, som ankommer fra en oversøisk Havn med Ladning og afgaar i Ballast eller omvendt, pr. Registerton Fr. 0.25.

2. Skibe i international Kystfart, som ankommer med Ladning og afgaar i Ballast, pr. Registerton Fr. 0.15.

3. Tillægsafgift paa alle Fartøier, uanseet Bestemmelsessted, Vægten af indtagne eller udlossede Varer og Passagerantal, som baade ankommer og afgaar med Ladning, pr. Registerton Fr. 0.05.

II. Afgifter, der beregnes efter Vægten af indtagne eller udlossede Varer.

4. Varer, kommende fra eller bestemte for oversøisk Havn, pr. Ton 1 000 Kg. Fr. 0.30.

5. Varer, kommende fra eller bestemte for en Havn inden den internationale Kystfarts Omraade, pr. Ton = 1 000 Kg., Fr. 0.20.

6. Varer, kommende fra eller bestemte for en Havn i Frankrige eller Algier, pr. Ton. 1 000 Kg., Fr. 0.10.

III. Afgifter, der beregnes efter Antallet af ombordtagne eller landsatte Passagerer.

7. Passagerer, bestemte for eller kommende fra en udenlandsk Havn eller en Havn i Kolonierne (undtagen Algier), for Person Fr. 0.30.

8. Passagerer, bestemte for eller kommende fra en Havn i Frankrige eller i Algier, for Person Fr. 0.15.

Fritagne for de under 1, 2 og 3 anførte Afgifter ere:

Fartøier tilhørende Staten eller anvendte i sammes Tjeneste, Fartøier, som baade med Hensyn til Ankomst og Afgang gaar i udstrakt Kystfart mellem franske Havne, Lods- og Bugserbaade, Skibe, der anvendes til indskrænket Kystfart eller til Kystfiske, Skibe i Nødhavn og i Almindelighed alle Fartøier, som ikke foretager nogen Handelsoperation.

Fritagne for de under 4, 5, 6, 7 og 8 anførte Afgifter ere Varer og Gjenstande, tilhørende Staten eller bestemte for sammes Brug, ligesom Passagerer, reisende i Statens Tjeneste eller paa sammes Bekostning.

B. Lodsafgift.

(Dekret af 24de April 1867, modificeret ved Dekret af 30te Januar 1890).

Handelsfartøier af 80 Tons Drægtighed og derover samt Staten tilhørende Fartøier af 100 Deplacements Tons og derover er lodspligtige saavel for Indsøm Udgaende i Kanalen og Floden Orne.

Lodsafgiften er fastsat som følger:

Handelsfartøier	erlægges ved Ankomsten	Fr. 0.26	pr. Registerton.
—	—	„ Afgang	- 0.18 - —

Foruden de i denne Tarif fastsatte Afgifter erlægges et Tillæg af 10 %, hvoraf 2 % tilfalder Lodsoldermanden til Kontorhold, 3 % Hjælpekassen og de resterende 5 % Lodserne som Tillægsløn.

Udenlandske Fartøier, der ikke er ligestillede med franske, betaler en Halvdel mere.

Ballastede Fartøier og Fartøier, der anløber Havnen paa Grund af tilfældige Omstændigheder, betaler kun halv Afgift.

Som lastede betragtes Fartøier, som indehar Ladning modsvarende, efter givne Beregningsgrunde, mere end en Trediedel af deres afgiftspligtige Drægtighed.

Statens Fartøier betragtes altid som lastede.

I Henhold til Forordning af 10de August 1841 gjælder det samme med Hensyn til Handelsdampskibe, som dog kun betaler Halvdelen af den for Seilskibe af samme Tonnage bestemte Afgift.

Dampskibe, der gaar i regelmæssig Rute samt Bugserbaade, der er drægtige 80 Tons eller derover eller under nævnte Drægtighed, naar de ønsker at benytte Lods, kan tage saadan pr. Maaned til en Pris af Fr. 150.00.

Lodsafgiften kan aldrig andrage til mindre end Fr. 10.00 for franske og dermed ligestillede udenlandske Fartøier og Fr. 15.00 for udenlandske, med franske ikke ligestillede Fartøier.

De ovenfor nævnte Afgifter gjælder kun for Lodsning fra det aabne Hav ad Kanalen til Slusen i Ouistrehams Forhavn og til Begyndelsen af Orneflodens nye Leie.

For at føre Fartøi fra det aabne Hav til Caen eller omvendt, erholder Lodserne for hvert Tidvande foruden de ovenfor nævnte Afgifter desuden:

1. For Lodsning af med franske ligestillede Fartøier

drægtige 100 Tons og derunder	Fr. 6.00
— fra 100—150 Tons	- 6.50
— - 150—200 „	- 7.00

og saaledes videre med et Tillæg af 50 cts. pr. Tidvande for hver Forøgelse af 50 Tons og derunder (eller tilsammen for Ind- og Udgaende Fr. 1.00).

2. For Lodsning af Fartøier, der ikke er ligestillede med franske, en Godtgjærelse beregnet efter ovenstaaende Tarif med et Tillæg af 50 $\frac{0}{100}$.

Fører af fransk eller udenlandsk Fartøi kan ved Ankomsten til den første Last- eller Losseplads inden Caens Havn forlange, at Lodsens skal forblive ombord til det næste Tidvande enten for at lægge Fartøiet ind til quai de Juillet eller for at føre det fra Ornefloden ind i Havnebassinet eller omvendt. I begge disse Tilfælde erholder Lodsens en Godtgjærelse af Fr. 5.00.

For Fartøier, som for Indgaende ad Ornefloden ikke gaar saa høit op som til det nye Flodleie, eller som for Udgaende afaar fra et Punkt nedenfor dette Sted, er Afgifterne fastsat som følger:

Fra det aabne Hav til Siege-Odden og omvendt $\frac{3}{4}$ Lodsafgift. Fra Siege-Odden til Begyndelsen af det nye Flodleie og omvendt $\frac{1}{4}$ Lodsafgift.

Lodsning paa Havet har Fortrinet fremfor Lodsning paa Floden og Kanalen.

Ved Erlæggelsen af Afgifterne bestemmes for franske Skibes Vedkommende Drægtigheden efter Nationalitetsbevis og Pas eller Bemandingsliste og for fremmede Fartøier ved Nationalitetsbevis og Maalebrev.

Ethvert Fartøi, der er bestemt for Caen og befinder sig i Nødhavn i en nærliggende Havn, har at betale dobbelt Lodsafgift, hvis Kapteinen forlanger Lods fra Ouistreham for at lodse Fartøiet fra Nødhavnen til Caen.

Det samme gjælder ogsaa, naar Kapteinen paa et Fartøi, der befinder sig i Nødhavn eller er bordet i aaben Sø, forlanger at blive lodset til en anden Havn.

Lodsen har desuden Krav paa Fr. 2.00 pr Tidvande under sit Ophold ombord paa Skibet ligesom Godtgjørelse for Omkostninger med Frem- og Tilbagereise, beregnet efter Fr. 0.15 pr. Kilometer ad Landeveien, men med Jernbane Fr. 0.085.

Under Opholdet ombord har han Krav paa Kosthold og Køieplads.

Da Lodserne bør gaa saa langt ud tilsøs som muligt for at møde Fartøierne og borde dem i aaben Sø for at have Krav paa den dem tilstaaede Godtgjørelse, saa formindskes deres Salær med $\frac{1}{4}$, naar de border Skibe i en Afstand af mindre end 3 Mile udenfor Bankerne; for at sikre denne Forskrifts Efterfølgelse har Lodsen ved Ombordkomsten at lade Kapteinen anføre i den Anmærkningsbog, som han skal føre med sig, den Afstand, hvori Skibet befinder sig fra Indløbet.

For Fartøi, der bordes udenfor en Afstand af 12 Mile forøges Lodsafgiften med $\frac{1}{4}$.

En Kaptein, hvis Fartøi har en Drægtighed af 80 Tons og derover, kan ikke under Paaskud af, at hans Fartøi er i for stor Afstand fra Indløbet til Orneelven eller Kanalen eller under hvilket som helst andet Paaskud nægte at modtage Lods, der fremmøder ved Skibsborde. Hvis han nægter at antage Lodsen, maa han betale ham i Overensstemmelse med følgende Artikels Bestemmelse betræffende Kaptein, der vælger anden Lods.

Lodsbaadene har at konkurrere om Indlodsningen. Den Baads Mandskab, som først border Fartøiet, har udelukkende Ret til at lodse det til dets Bestemmelsessted. Hvis Kapteinen imidlertid vil vælge en anden Lods til at lodse Fartøiet, har han Adgang dertil, men han maa dog betale fuld Lodsafgift til den Lods, som først har bordet hans Fartøi, i Henhold til Dekret af 12te December 1806, Artikel 17.

Naar Lods er nødt til at forblive mere end 12 Timer ombord i Fartøi paa Havet, hvad enten dette beror paa Kapteinen eller er foraarsaget ved „force majeure“, skal der betales ham en Godtgjørelse af Fr. 3.00 for hver Dag, han tilbageholdes udover 12 Timer og lige saa meget for hver Nat foruden Kost.

Lods, der er rekvireret for at lodse ud et Fartøi, og som ved ikke at indfinde sig til den fastsatte Tid forhindrer Skibets Afreise, er forpligtet til at betale dette Skibs Udldsning. Hvis han erklærer, at det ikke er hans Feil, undergives Sagen Lodsoldersmanden, der undersøger Grunden til hans Forsinkelse og udtaler sig om Lodsens Ansvar for samme.

I ethvert Fald bør Lodsoldermanden tilse, at Skibet kan gaa ud under det følgende Tidvande, idet han, i Tilfælde lader Lodsafgiften for Udgaaende blive deponeret hos sig.

Hvis paa Grund af en Lodsen uvedkommende Aarsag Skibet ikke afgaar under det Tidvande, som var blevet angivet, betaler Kapteinen til denne Lods en Godtgjørelse af Fr. 5.00.

I ethvert Tilfælde, hvor Lodserne paa Kapteinens Anmodning skaffer Mandskab og Baade for at slæbe og forhale Fartøiet, betales der for hver Mand pr. Tidvande Fr. 2.00 og en lignende Sum for hver Chaloup.

Hvis de paa Kapteinens Anmodning anskaffer Anker, betales der dem en Godtgjørelse af Fr. 3.00, ligegyldig hvor lang Tid samme anvendes.

Som Hjælpebaade kan kun benyttes de, der er indregistrerede som saadanne. Deres Antal bestemmes af Lodsoldermanden, efter Behov. Disse Baade fører i Agterstavnen og paa Seilene sit Matrikelnummer.

De skal have en Besætning paa fem Mand, hvoraf to idetmindste, Føreren og en Matros, er opførte paa Bemandingslisten. De er forsynede med fem Aarer og skal udelukkende benyttes til Lodsning inde i Havnen.

Hjælpebaadenes Førere er forpligtede til at adlyde de Kapteiner, der har rekvireret dem, ligesom ogsaa den tjenstgjørende Lods; de er personlig ansvarlige for Uorden, fremkaldt ved deres Mandskaber under Tjenesten, og for Overtrædelse af Reglementet, der vedrører dem.

For Benyttelse af Hjælpebaad inde i Havnen eller ved Ind- og Udseilingen erlægges følgende Afgifter:

For at ledsage Fartøi udenfor Havnarmen til den første Bøie Fr. 10.00.

For at ledsage Fartøi udenfor Havnarmen til Reden Fr. 15.00.

For at tage en Trosse eller Kabel ombord og bringe dem til den første Bøie betales Fr. 15.00. For at bringe den til Rheden Fr. 20.00.

For at optage et Anker i Havnen erlægges pr. 100 Kg. Fr. 4.00.

For at optage en Kabel eller Kjetting Fr. 0.80.

Dersom Ankeret ikke har Bøie, erlægges en Trediedel mere. For at blive berettiget til at oppebære disse Afgifter, maa Hjælpebaaden ikke forlade Fartøiet, førend det er bragt ud af Fare og behørig fortøiet.

C. Skibsmæglerafgift.

Fartøier, der ankommer fra eller afgaar til Udlandet eller de franske Kolonier erlægger i Henhold til Dekret af 18de Juli 1892:

Seilskibe, ankommende i Ballast	Fr. 0.125 pr. Registerton
— afgaaende	intet

Seilskibe, ankommende med fuld eller delvis Ladning	Fr. 0.50 pr. Ton af Ladning.
— afgaaende med fuld eller delvis Ladning „	0.25 - „ - —
Dampskibe, ankommende i Ballast med eller uden Passagerer	„ 0.125 - „ - —
— afgaaende i Ballast uden Passagerer .	intet
— — — med — . „	0.625 - „ - —

Dampskibe, der ankommer med fuld eller delvis Ladning af:

Beg, Stenkul, Rujern og Mineraler erlægges	Fr. 0.25 pr. Ton af de første 1 000 udlossede Tons og „ 0.20 for hver overskydende Ton.
Trælast, Stangjern, Is, Kornvarer og Gjødningsstoffer	„ 0.40 pr. Ton af de første 1 000 udlossede Tons og „ 0.30 - „ for hver overskydende Ton.
Andre Slags Varer	„ 0.50 pr. Ton af de første udlossede 1 000 Tons og „ 0.40 - „ for hver overskydende Ton.

Dampskibe, der afgaar med fuld eller delvis Ladning, betaler Halvdelen af den Afgift, som erlægges af Dampskibe, der ankommer med Ladning.

Den mindste Mæglerafgift, der erlægges, er Fr. 5.00.

For Oversættelse af Dokumenter betales omtrent de samme Afgifter som i Havre.

For Befragtning ved Certeparti og for Stykgods erlægges 2 % af Fragtbetøbet, hvilken Afgift, i Mangel af anden Overenskomst, bliver at betale af Bortfragteren.

Ved Salg af Skibe erlægges 1 % af Salgsbetøbet, hvilken Afgift, saafremt ikke anderledes er bestemt, bliver at betale af Kjøberen.

Calais.

A. Navigationsafgifter.

- I. Afgifter, der tilfalder Staten, se Havre.
- II. Afgifter, der oppebæres for Handelskammerets Regning.

a. Lokal Tonnageafgift (droit de péage).

AA. Egentlig Tonnageafgift (droit de tonnage).

I Henhold til Lov af 4de December 1888 og Dekret af 4de Marts 1895 skal der af ethvert Fartøj, ligegyldig enten det er fransk eller fremmed, der ankommer til Calais lastet eller for der at indtage Ladning, oppebæres lokal Tonnageafgift efter følgende Tarif:

For Skibe, der ikke benyttes til Passagerfragt, eller som gaaende i saadan Fart under Reiser i Calais har udlosset eller indtaget Varer til en Kvantitet, der overstiger $\frac{1}{10}$ af Fartøjets lovlige Drægtighed, pr. Registerton Fr. 0.15.

For Fartøier, der anvendes til Befordring af Passagerer og i Calais under Reisen har indtaget eller losset Varer, hvis samlede Mængde ikke opgaar til $\frac{1}{10}$ af Fartøiets lovlige Drægtighed, pr. Registerton Fr. 0.06.

For Fartøier, der anløber Calais efter at have losset Del af Ladning fra Udlandet i en anden fransk Havn, hvor der ligeledes erlægges lokal Tonnage-afgift, eller som er bestemte til senere hen at anløbe saadan Havn for der at losse udenlandske Varer, eller endelig som indkommer til Calais for der at komplettere Ladning for Udlandet, paabegyndt i anden fransk Havn, beregnes senest omhandlede Afgift til følgende Beløb:

En Fjerdepart eller $3\frac{7}{10}$ centimes pr. Ton, om Fartøiet kun lader eller lossrer Varer, ikke overstigende Halvparten af dets lovlige Drægtighed; en Halvpart eller $7\frac{1}{2}$ centimes, om Fartøiet lader eller lossrer Varer til en Kvantitet, der ikke overstiger tre Fjerdedele af dets lovlige Drægtighed, samt hel Afgift eller 15 centimes, hvis Skibet lader og lossrer Varer til en Kvantitet, der overstiger tre Fjerdedele af dets lovlige Drægtighed.

Fritagne for denne Afgift ere:

Fartøier, der tilhører Staten eller anvendes i dennes Tjeneste; Fartøier, som gaar i Fragtfart mellem franske Havne; Fartøier, der benyttes til Kystfiske, til indskrænket Kystfart eller til Fart paa Landets indre Vasdrag; Lods- og Bugserbaade, samt Fartøier, der har gaaet ind i Nødhavn, naar de ikke foretager nogen Handelsoperation.

BB. Afgifter for Benyttelse af Havnemateriel (droit d'outillage).

Ifølge to Dekreter af 3die Oktober 1883 og af 4de Marts 1895 skal der af ethvert fransk eller fremmed Fartøi, der ankommer til Calais lastet eller for at indtage Ladning i Havnen en Afgift af Fr. 0.30 pr. Registerton.

Fra denne Afgift fritages Fartøier, der anvendes i Kystfart mellem franske Havne; Fartøier, som benyttes til Kystfiske; Lodsbaade, Bugserbaade ligesom Fartøier af enhver Art, der tilhører Staten eller anvendes i sammes Tjeneste.

Fartøier, der anvendes til Befordring af Passagerer, erlægger, selv om de har Varer ombord, naar blot ikke disses Mængde overstiger $\frac{1}{10}$ af deres Drægtighed, pr. Registerton kun Fr. 0.04.

b. Passagerafgift.

I Henhold til Lov af 4de December 1888 oppebæres pr. Passager, der ombordtages eller landsættes i Havnen, Fr. 1.75.

For Lystreisende med Paketbaade, der har Tur- og Returbillet gjældende for en Dag, er denne Afgift i Henhold til Dekret af 6te August 1890 og ministeriel Bestemmelse af 31te Mai 1895 nedsat som følger:

For hver Reisende, som ombordtages eller landsættes:

indtil 300	Fr. 0.875
fra 301—400	- 0.75
„ 401—500	- 0.625
„ 501—600	- 0.50
„ 601—700	- 0.325
„ 701 og derover . . .	- 0.25

Den samme Tarif skal omfatte Lystreisende forsynede med Tur- og Returbilletter gjældende for høist to (2) Dage, naar de paa Frem- og Tilbageturen reiser med et Dampskib tilhørende samme Selskab.

Ifølge Bestemmelse af Handelsministeren af 4de December 1895 skal de under a. og b. nævnte Afgifter nedsættes:

med 60 %, naar Kvantiteten af de ombordtagne eller udlossede Varer omsat i Befragtningsstons, ikke overstiger Fjerdedelen af Fartøiets afgiftspligtige Nettodrægtighed;

med 40 %, naar denne Kvantitet overstiger Fjerdedelen af Drægtigheden, men ikke opgaar til Halvparten, samt med 20 %, naar samme Kvantitet udgjør mere end Halvparten, men ikke overstiger tre Fjerdedele af Fartøiets Drægtighed.

Fartøi, der fra Udlandet, de franske Kolonier eller en fransk Havn ved Middelhavet ankommer til Calais efter at have anløbet anden fransk Havn ved Atlanterhavet eller Kanalen og der erlagt lokal Tonnageafgift, skal fremdeles tilstaaes den Nedsættelse, som er bevilget ifølge tidligere Bestemmelser, dersom ikke Fartøiet i Kraft af ovennævnte Bestemmelse af 4de December 1895 skulde opnaa en større Reduktion i Afgifterne.

B. Lodsafgifter.

Lodspenge betales kun, naar Lods er kommet ombord mindst to Kabel-længder eller 400 Meter fra Havnearmene. Kommer Lods ombord inden kortere Afstand, erlægges Godtgjørelse som for Tjeneste paa den indre Havn.

Naar en Lods ikke har ført Fartøiet til den Kaipads, som er blevet det anvist af vedkommende Havnemyndighed, taber han sin Ret til Godtgjørelse, medmindre nævnte Myndigheder indrømmer, at det var umuligt at efterkomme den givne Ordre.

Naar det ikke er muligt at gaa ud af Havnen, anvendes Lodserne til under Kommando af Havneformanden at manøvrere Signalstænger paa den østre Havnarm og til at signalisere til Fartøier, som forsøger at løbe ind i Havnen, for at disse skal styre ind ad Havneindløbet; de erholder i dette Tilfælde Halvdelen af den Godtgjørelse, som efter Tariffen er fastsat for hvert Fartøi uden nogen Tillægsafgift for fremmede Nationers Skibe.

Franske og engelske Paketbaade, som udelukkende anvendes til at føre Post, er, hvad Erlæggelsen af Lodspenge angaar, ligestillede med Krigsskibe.

Naar de har Guld- eller Sølvartikler ombord, behandles de som de mest begunstigede Handelsskibe.

Ethvert lodspligtigt Seilfartøi, fransk eller dermed ligestillet, skal i Lodsafgift erlægge 25 centimes pr. Registerton, hvis det er lastet. Som lastet ansees:

1. Fartøi, der har ombord én eller flere Passagerer eller Artikler af Guld eller Sølv;

2. Fartøi, der indehar Last til mere end Trediedelen af dets officielle Drægtighed, eller hvis Ladning opfylder Rummet.

Fartøier i Ballast betaler i Lodsafgift Halvparten af ovennævnte Beløb. Lystfartøier ansees altid som ballastede.

Dampskibe betragtes altid som lastede, medmindre de henhører til noget af nedenomhandlede Slags, og de erlægger i Lodsafgift Halvparten af det Beløb, som betales af Seilfartøier.

Udenlandske Fartøier, der ikke er ligestillede med franske, betaler en Halvpart mere end det Beløb, der erlægges af franske Skibe.

Franske eller udenlandske Fartøier, som indkommer til Calais i Nødhavn, af hvilken Grund det end maatte være, erlægger ved Ind- og Udgaande i Lodsafgift kun $\frac{2}{3}$ af det Beløb, som er fastsat for Fartøier, der ere bestemte til Havnen.

Fartøier, som er udgaet af Havnen og kommer tilbage inden 48 Timer uden at have anløbet anden Havn, erlægger kun Halvparten af de Ind- og Udgaande Lodsafgifter.

Dampskibe, som fører Post eller Passagerer mellem Calais og Dover, betaler saavel ved Ind- som Udgaande en fast Afgift af Fr. 7.00. Hvis Ind- og Udgaande finder Sted under samme Tidvande eller i et Tidsrum, der ikke overskrider 4 Timer, erlægges Fr. 12.00 for begge Manøvrer tilsammen.

Den samme Tarif anvendes paa Dampskibe med Varer eller Passagerer fra Dover, Folkestone og Ramsgate og gaaende i fast Rute, hvis deres officielle Drægtighed ikke overstiger 200 Tons, men hvis de er større, har de at erlægge Fr. 20.00 saavel ved Ind- som Udgaande.

Naar et Fartøi, som er fritaget for Lodsafgift ifølge Lov af 30te Januar 1893 Art. 8 forlanger Lodsassistance, har det at betale ham, som om det havde en Drægtighed af 80 Tons.

Bugserbaade, som indgaar til Havnen ved Calais uden at være dersteds hjemmehørende, ligesom Handelsfartøier, der bugserer andre Fartøier ved Ind- og Udgaande i Calais, er underkastede Lodsafgift, der i dette Tilfælde beløber sig til Tredjeparten af Lodsafgiften for det bugserede Fartøi.

Hver Gang en Lods begiver sig til Reden for at føre et Fartøi ind, og det befindes, at dette Fartøi ikke kan indkomme i Havnen, det være sig paa Grund af for lav Vandstand eller andre Omstændigheder, erlægges til Lodsén for hver Nat, han tilbringer ombord, Fr. 6.00 foruden Kost, hvorhos et lignende Beløb tilkommer ham for hvert Tidvande, han opholdes paa Reden i Førerens Fravær ombord i Fartøi, der ikke indgaar i Havnen. Det er forøvrigt bestemt, at

samme Beløb af Fr. 6.00 bliver at betale til Lods, som anvendes ombord paa Fartøi paa Reden, hvor kort hans Tjeneste end bliver.

Naar en Lods tilbageholdes ombord paa Fartøi i Karantæne, er han berettiget til, foruden Kost, at erholde Fr. 5.00 pr. 24 Timer.

Naar en Lods anmodes om at føre et Fartøi ud, og dette ikke forlader Havnen, erholder han en Godtgjørelse af Fr. 3.00. Hvis han anvendes ombord paa Fartøi i Havnen, betales der ham Fr. 6.00 for hvert Tidvande Dag som Nat.

Naar en Lods border Fartøi for Calais i en Afstand af 15 Km. fra Havnen, er han berettiget til en Gratifikation af $\frac{1}{3}$ over den Lodsafgift, der er fastsat ved Taxt for det bordede Fartøi. Hvis en Skibsfører har begjært Lods paa Reden, maa han enten benytte ham eller betale ham Fr. 12.00.

De nu nævnte Extragodtgjørelser oppebæres direkte af vedkommende Lods.

For Lodsning af lastede og ballastede Fartøier til nedenstaaende Havne har Lodsene Ret til at oppebære følgende Afgift:

	For Fartøier drægtige 100 Tons og derunder pr. Fartøi.	For Fartøier drægtige over 100 Tons pr. Ton.
Fra Calais til Gravelines . . .	Fr. 28.00	Fr. 0.28
„ — - Boulogne . . .	- 40.00	- 0.40
„ — - Dunkerque . . .	- 40.00	- 0.40

Desuden tilkommer der Lodsene som Bidrag til Tilbagereisen Fr. 2.00 pr. 10 Km.

De fremmede med franske ikke ligestillede Fartøier betaler Halvdelen mere.

Hjælpebaad, hvis Assistance er paakaldt af Skipper, er berettiget til Betaling, selv om Skipperen ikke benytter den, forsaavidt ikke Opsættelsen beror paa Veirforandring eller anden Aarsag, hvori Skipperen ikke har nogen Skyld, i hvilket Tilfælde Hjælpebaaden oppebærer Halvdelen.

Hjælpebaad, som af Skipper er rekvireret til at bistaa hans Fartøi ved Indseiling, bør begive sig til den ydre Havnarm, eller i Tilfælde af slet Veir saa nær Indløbet som muligt.

Hjælpebaad, hvis Assistance er paakaldt for Udseiling, skal stille sig til Skipperens Disposition én Time før Afreisen.

For at blive berettiget til den Godtgjørelse, som er fastsat i nedenstaaende Tarif, er Hjælpebaad forpligtet til ikke at forlade Fartøi for Indgaaende, førend det er blevet vel forankret, Kjettingerne surrede og Friholterne fæstede til Skibets Side mod Kajen, samt for Udgaaende, førend Fartøiet er udenfor al Fare, medmindre han er blevet bortsendt af Skipperen.

Hjælpebaad, rekvireret for Assistance inde paa Havnen eller for Ind- og Udgaaende eller for Afhentelse af Passagerer eller for nogen anden Tjeneste, er berettiget til at oppebære følgende Afgifter:

For Bistand i den Indre Havn til den ydre Havnarm:

af Paketbaade og Dampskibe, der underholder regelmæssig Postrute mellem Calais og de engelske Byer Dover, Folkestone og Ramsgate Fr. 7.00.

af andre Fartøier, hvis Drægtighed ikke overstiger 150 Tons, Fr. 8.00.

af Fartøier, hvis Drægtighed overstiger 150 Tons, betales desuden én Franc for hver 100 Tons og derunder, uden at dog Afgiften nogensinde kan andrage til mere end Fr. 12.00.

For Ind- eller Udgaaende:

Af Fartøier af en Drægtighed af indtil 150 Tons, taget indenfor Havnarmen, Fr. 9.00, i aaben Sø Fr. 12.00.

af Fartøier over 150 Tons, for hver 100 Tons og derunder et Tillæg af Fr. 1.00.

Hjælpebaad, tilkaldt for at transportere en Kabel, erholder Halvdelen mere end de ovenfor nævnte Afgifter.

Fremmede med franske ikke ligestillede Fartøier betaler Halvdelen mere end de ovenfor anførte Afgifter.

C. Forhalingsafgift.

Godtgjørelse for Forhaling er, i Mangel af Overenskomst mellem Skipperen og Forhalingsmandskabet, ved Beslutning af vedkommende Prefekt af 14de November 1889 fastsat som følger:

1. For ethvert Fartøi, som om Dagen passerer gennem Sluserne for Ind- eller Udgaaende, Fr. 0.03 pr. Registerton.

Minimumsafgift: Fr. 1.50.

2. For hvert Fartøi, der om Natten passerer gennem Sluserne for Ind- eller Udgaaende, Fr. 0.06 pr. Registerton.

Minimumsafgift: Fr. 3.00.

3. For enhver Lægter eller anden fladbundet Baad, der Dag eller Nat gaar gennem de Sluser, der staar i Forbindelse med Havnebassinet og Flodbassinet, Fr. 0.50

og for hver Tømmerflaade, som bringes gennem nævnte Sluser, Fr. 0.25.

Naar Forhalingsmandskabet benyttes udenfor det egentlige Forhalingsarbejde til Manøvrer, som Havneautoriteterne af egen Drift lader udføre paa Skibsredernes, Mæglernes eller Skippernes Bekostning, er det berettiget til følgende Godtgjørelse:

For Dagsarbejde:

Hvert Mandskab pr. Time	.	.	.	Fr. 0.40
Formanden	-	—	.	0.60

For Natarbejde:

Hvert Mandskab pr. Time	.	.	.	- 0.50
Formanden	-	—	.	0.75

D. Skibsmæglergebyr.

Skibsmæglergebyr erlægges efter de samme Regler og med de samme Beløb som i Havre.

Cherbourg.

A. Navigationsafgifter.

- I. Afgifter, der tilfalder Staten, se Havre.
- II. Afgifter, der oppebæres for Handelskammerets Regning.

Af nævnte Afgifter opkræves kun:

Lokal Tonnageafgift (droit de péage).

I Henhold til tvende Dekreter af 22de Oktober 1880 og 27de Juli 1888 skal alle Nationers Fartøier, der ankommer til Cherbourg med Ladning eller for at indtage saadan erlægge lokal Tonnageafgift med Fr. 0.30 pr. Registerton.

For Fartøier, der gaar i Langfart eller ankommer fra Udlandet, dersom de er drægtige under 100 Tons, ligesom for Fartøier, der gaar i regelmæssig Fart mellem Cherbourg og en udenlandsk Havn, forudsat at de ikke udelukkende anvendes i Passagerfart, reduceres denne Afgift til Fr. 0.15 pr. Registerton.

Denne Nedsættelse gjælder ogsaa for de Fartøier, som anløber Cherbourg efter i anden fransk Havn, i hvilken lokal Tonnageafgift erlægges, at have losset en Del af sin i Udlandet indtagne Ladning eller fra Cherbourg afgaar til saadan Havn for dersteds at fortsætte sin Ladning, eller som i Cherbourg kompletterer sin til Udlandet bestemte Losning, hvis Indtagende er paabegyndt i anden fransk Havn, hvor lokal Tonnageafgift opkræves, eller fra Cherbourg afgaar til saadan Havn, som ovenfor nævnt, for dersteds at komplettere sin til Udlandet bestemte Ladning.

Fritagne for denne Afgift er: Fartøier, som tilhører Staten, Lods- og Bugserbaade, Fartøier, anvendte i den længere og kortere Kystfart mellem franske Havne, Fartøier, der benyttes i de store og smaa Fiskerier, Fartøier, der kun fører Passagerer, Lystbaade, Fartøier, der anløber Havnen paa Grund af tilfældige Omstændigheder, forudsat at de ikke foretager nogensomhelst kommerciel Operation samt ballastede Fartøier, der afseiler uden at have indtaget Ladning.

B. Lodsafgift.

Denne Afgift er obligatorisk for alle Skibe af over 80 Tons Drægtighed, dog er Dampskibe af indtil 100 Tons Drægtighed gaaende i regelmæssig Fart mellem Cherbourg og en anden Havn fritagne for at benytte Lods.

Lodsafgiften er fastsat som følger:

For Indgaaende:

	Pr. Registerton.
For en Distance fra Land af 6 Sømile til Reden (Hovedafgift) . . .	Fr. 0.20
„ — — — — — mere end 6 Sømile til Reden en Tillægs- afgift af	- 0.02
For en Distance fra Land af mere end 12 Sømile til Reden en Tillægsafgift af	- 0.05
Dersom Lodsens tages ombord vestenfor Cap la Hague	- 0.07
For Lodsning i Indløbet til Havnen Halvdelen af Hovedafgiften eller	- 0.10
For Lodsning fra Reden til Havnen	- 0.10

Lodsning er fakultativ, efterat Indløbet er passeret.

For Udgaaende:

	Pr. Registerton.
Fra Havnen til Reden eller fra Reden, til Fartøiet er klar af Ind- løbet, halv Afgift eller	Fr. 0.10
Fra Havnen til udenfor Indløbet, uden at Fartøiet har været nødt til at ankre paa Reden	- 0.20

For den flamske Havn (port des Flamands):

	Pr. Registerton.
Fra Reden til Havnen eller fra Forhavnen til Handelshavnen eller til Krigshavnen og omvendt	Fr. 0.125
Fra Havnen til udenfor Indløbet, uden at Fartøiet har været nødt til at ankre paa Reden og omvendt	- 0.225

Naar Lods er berettiget til nogen af de ovenstaaende Tillægsafgifter, skal han konstatere det ved Ombordkomsten.

Lods, der først kommer ombord indenfor Indløbene skal, for at blive berettiget til halv Lodsafgift, ved Certifikat fra Havneautoriteterne godtgjøre, at han ikke har kunnet gaa længere ud; hvis han ikke opfylder denne Betingelse, kan man afslaa hans Tjeneste.

Bugserede Fartøier erlægger kun to Trediedele af de i Tariffen anførte Afgifter.

Ballastede Fartøier betaler ved Afseilingen kun to Trediedele af de i ovenstaaende Tarif omhandlede Beløb med en Minimumsafgift af Fr. 8.00.

Fartøier, der anløber Cherbourg paa Grund af tilfældige Omstændigheder erlægger Halvdelen af Hovedafgiften og den fulde Tillægsafgift; for Udgaende betragtes de som ballastede Skibe.

Enhver Lods bør have en Baad, bemandet med 4 Mand til Fartøiets Disposition.

Lods, som efter Tilkaldelse begiver sig med sin Baad og fire Mand til Reden, er berettiget til en Godtgjørelse af Fr. 9.00, dersom Skipperen ikke benytter sig af hans Tjeneste. Den samme Afgift gjælder for Tilkaldelse til den flamske Havn (Port des Flammands). Dersom Lodsens begiver sig derhen ad Landeveien, erholder han Fr. 6.00.

Man behøver ikke at benytte Lods, der først tilbyder sin Assistance indenfor Indløbene. Dersom han imidlertid antages, saa tilkommer det ham for Lodsning til Reden af:

et Fartøi, drægtig 200 Registertons og derunder	Fr. 6.00
- — — fra 200 til 400 Registertons	- 12.00
- — — mere end 400 —	- 18.00

Dersom Fartøiet gaar direkte til Havnen, betales Lodsén, somom han havde ført Fartøiet fra Redén til Havnen.

Dampskibe betragtes som laistede og erlægger kun halve Lodspenge, uden at dog disse kan andrage til mindre end Fr. 8.00. Distance- eller Tillægsafgiften og de øvrige Godtgjørelser betales derimod i sin Helhed.

Dersom Skipper sender Lodsbaaden til Vagtskibet eller til Kommandofartøiet, saa skal han have Fr. 3.00 for hver Tur.

Naar Fartøiet gaar i Karantæne til Fatihou, erholder Lodsén foruden fuld Lodsafgift Kost og Fr. 10.00 for hvert Tidsrum af 24 Timer, han opholder sig ombord, samt Fr. 2.00 pr. 10 Kilometer, han ledsager Fartøiet, hvis det ikke gaar tilbage til Cherbourg.

Hjælpebaad skal være bemanded med Formand og fire Baadsmænd, og dens Tjeneste betales for hver Gang med Fr. 9.00.

Naar Skipper udenfor Indløbet tilkalder Lodsén alene for at kommunikere med ham, skal han erlægge samme Afgift, som om han var ankommet til Ankerplads.

Det tilkommer Lodsén, som er tilkaldt af Skipper, Kost og en Godtgjørelse af Fr. 3.00 for hver Dag og Fr. 3.00 for hver Nat, som han opholder sig ombord i Fartøi, der ligger paa Redén.

For at føre et Fartøi fra et Sted til et andet i Havnebassinet eller i Forhavnen er Lodsén berettiget til en Godtgjørelse af Fr. 6.00 for hver Bevægelse og Fr. 12.00, hvis han er nødt til at benytte sin Farkost som Hjælpebaad.

For at føre Fartøi fra Krigshavnen til Handelshavnen eller omvendt erholder Lodsén Fr. 0.10 pr. Registerton af Fartøiets Drægtighed.

C. Forhalingsafgift.

Skipperne har Ret til at lade Forhalingen udføre af sit eget Mandskab; men Havnemesteren kan, dersom han finder, at denne foregaar saa langsomt, at andre Skibes Bevægelser hindres derved, beordre Havnens Forhalingsmandskab til for Skibets Regning at deltage i Arbeidet.

Hver Mand erholder Fr. 0.50 for Indgaaende og Fr. 0.60 for Udgaaende, hvortil kommer én Franc for Brug af Forhalingsline samt til Formanden 10 % af den Godtgjørelse, der erlægges til hans Mandskab.

Dersom Forhalingsmandskab beordres til at assistere et Fartøi om Natten, saa bliver den fastsatte Afgift at erlægge, selv om ikke Fartøiet benytter sig af dets Tjeneste.

D. Skibsmæglergebyhr.

Ved Dekret af 26de August 1857 er Skibsmæglerafgifterne fastsat som følger for franske og dermed gennem Traktat ligestillede Fartøier, der gaar i Fart mellem Cherbourg og Udlandet eller de franske Kolonier:

For Seilskibe ankommende i Ballast . . .	Fr. 0.125 pr. Registerton.
„ — afgaaende - — . . .	- Intet.
„ — ankommende med fuld eller delvis Ladning . . .	- 0.50 pr. Ton af Ladningen.
„ — afgaaende med fuld eller delvis Ladning . . .	- 0.25 - „ -
„ Dampskibe, ankommende i Ballast med Passagerer . . .	- 0.25 - Hestekraft
„ — afgaaende i Ballast med Passagerer . . .	- 0.125 - —
„ — afgaaende i Ballast uden Passagerer . . .	- Intet.
„ — ankommende med fuld eller delvis Ladning . . .	- 0.50 - Ton af Ladningen.
„ — afgaaende med fuld eller delvis Ladning . . .	0.25 - „ - —

For Oversættelse af Dokumenter erlægges de samme Afgifter som i Havre.

Ved Certeparti- og Stykgodsbefragtning oppebærer Mæglerne $\frac{1}{2}$ % af Fragtbetøbet, hvilken Afgift, i Mangel af anden Overenskomst, bliver at betale af Bortfragteren (Skibsrederen) og Befragteren med en Halvpart hver.

Fartøi, der paa Grund af tilfældige Omstændigheder har maattet vende tilbage til Cherbourg, er fritaget for Skibsmæglergebyr, og Skib, der søger Nødhavn paa Grund af Havari, erlægger kun Afgift for den udlossede Del af Ladningen.

Fartøier, der ankommer med Stenkulladning til Krigshavnen, betaler fuld Afgift, medens de, der lossere saadan Ladning i Handelshavnen, kun erlægger halvt Gebyr.

Naar Befragtningskommission erlægges for fuld Ladning, beregnes ikke Udklaringsafgift, som i dette Tilfælde indbefattes i Mæglerkourtagen.

I Befragtningsprovisionen indgaar ogsaa Godtgjørelse for bekræftet Afskrift af Befragtningskontrakten, der tilstilles begge Parter.

Mæglerkourtagen for lastet Fartøi (ligeegyldig enten det er Dampskib eller Seilskib), kan aldrig andrage til mindre, end hvad der betales for samme Skib i Ballast.

Efter Bestemmelse i Dekret af 2den Mai 1875 skal Fartøier, som ankommer med Stenkulladning til Krigs- eller Handelshavn, erlægge en Afgift af Fr. 0.40 pr. udlosset Ton.

Dieppe.

A. Navigationsafgifter.

- I. Afgifter, der tilfalder Staten, se Havre.
- II. Afgifter, der oppebæres for Handelskammerets Regning.

Lokal Tonnageafgift (droit de péage).

I Henhold til Dekreter af 14de November 1874, af 22de Oktober 1880 og af 21de August 1884 til Lov af 1ste September 1884 samt Dekreter af 31te Juli 1888 og 19de Februar 1890 skal Fartøier, der ankommer til Dieppe fra de store Fiskerier, Udlandet eller de franske Kolonier, erlægge lokal Tonnageafgift med Fr. 0.34 pr. Registerton.

Denne Afgift nedsættes til det halve for de Fartøier, som har anløbet eller skal anløbe en anden fransk Havn, hvor lokal Tonnageafgift erlægges, for der at lade eller losse Varer, bestemte for eller kommende fra Udlandet eller de franske Kolonier.

Skibe, der anløber Havnen paa Grund af tilfældige Omstændigheder, er fritagne for denne Afgift, forudsat at de ikke foretager nogensomhelt Handelsoperation.

Ifølge en ministeriel Bestemmelse af 13de April 1896 skal ovenstaaende Afgift af Fr. 0.34 pr. Registerton nedsættes som følger:

med 60 %, naar den lossede eller lastede Varekvantitet, udtrykt i Befragtningsstons, ikke overstiger $\frac{1}{4}$ af den officielle Nettodrægtighed;

med 40 %, naar nævnte Kvantitet udgjør mere end Fjerdedelen, men ikke opgaar til Halvdelen af samme Drægtighed, samt

med 20 %, naar anførte Kvantitet er større end Halvparten uden at overstige tre Fjerdedele.

Fartøier, kommende til Dieppe fra Udlandet eller Kolonierne efterat have anløbet anden fransk Havn, hvor lokal Tonnageafgift er blevet erlagt, skal fremdeles, hvis de ikke ved ovennævnte Tarif opnaar en fordelagtigere Behandling, nyde godt af den Reduktion, der er tilstaaet dem ved Dekret af 27de Juli 1888.

Passagerafgift.

I Henhold til Lov af 1ste September 1884 skal der erlægges en Specialafgift for hver Passager, der ombordtages eller landsættes af Fr. 1.00.

I Medfør af ministeriel Beslutning af 25de Januar 1896 nedsættes ovennævnte Afgift saavel ved Ombordtagelsen som ved Landsættelsen til 50 centimes til Fordel for Lystreisende, der er forsynede med Tour- og Retourbilletter, og sem ankommer og afreiser med samme specielle Dampbaad efter et Ophold af én eller høist to Dage.

B. Lodsafgift.

Franske Orlogs- og Handelsfartøier ligesom fremmede Landes Skibe, der er ligetillede med franske, betaler Afgifterne for Lodsning efter den tilbage-

lagte Distance og i Forhold til Fartøiernes lovlige Drægtighed ifølge Maalebrev eller Nationalitetsbevis.

Lodsafgifterne bliver at beregne efter trede Distancer eller Zoner, der er bestemte som følger:

1ste Distance eller den lille Red strækker sig fra Østpartiet af Pourville til la Grosse Terre de la Cité de Limes i en Radie af to Mile fra den vestre Havnarm. Dog bliver Skibe, der vistnok er bordede inden den lille Red, men som har været nødsagede til at søge ud i aaben Sø i Paavente af Tidvande eller paa Grund af ugunstig Vind, at betragte som om de var blevne bordede inden den 2den Distance og betaler Lodspenge i Overensstemmelse dermed.

2den Distance eller den store Red er den Strækning, som indbefattes i en Bue af 10 Mile fra den vestre Havnarm.

3die Distance strækker sig fra 2den Distance og udover uden Begrænsning.

Lodspenge for Seilskibe fra den Distance eller Zone, hvor de er bordede, op til Forhavnen er bestemte som følger:

For Skibe bordede inden 1ste Distance . . .	Frc. 0.13 pr. Registerton
For Skibe bordede inden 2den Distance . . .	„ 0.26 — „ —

Skibe, der er bordede i 3die Distance, betaler en Trediedel mere. For Skibe, der betragtes som lastede, bliver denne Forøgelse altid at basere paa Afgiften for 2den Distance.

Lodserne bør desuden underholdes paa Skibets Bekostning under hele den den Tid, de tilbringer ombord.

Hver Gang en Lods melder sig for at borde et Skib, der er bestemt til Dieppe og lodspligtigt, bør Kapteinen, hvor langt han end befinder sig fra Havnen, antage Lodsens, imodsat Fald er Kapteinen forpligtet til at betale Lodsens, som om denne var kommet ombord, forudsat at han har kunnet nærme sig Skibet inden Hørevidde.

Hvis Kapteinen — efter først at have afslaaet en Lods — antager en anden nærmere Havnen, er han forpligtet til at betale dem begge.

Franske Skibe og dermedigestillede, hvis Drægtighed er under 100 Registertons, er ikke forpligtede til at tage Lods udenfor 2den Distance.

Naar et Skib ankommer til den lille Red uden at have Lods ombord, og der ikke befinder sig nogen saadan i Nærheden, er alene den tjenstgjørende Lods paa den vestre Havnarm pligtig til at begive sig ombord paa Tilkaldelse gjennem brugeligt Signal. Hvis denne sidste ikke skulde være paa sin Post, vil hvilkensomhelst anden Lods paa Land kunne remplace ham for at føre Fartøiet ind. Den Baad, som da bringer Lodsens ombord, fører et Flag for at betegne Lodsens Nærværelse.

Naar et Fartøi, der er bordet i aaben Sø, ikke skal gaa ind i Havnen, men standse paa Reden for at indvente Ordres, kan Lodsens kun gjøre Fordring paa det halve Salær for anden Distance eller 3die Distance efter Tilfæl-

det. Ethvert Skib, som passerer Farvandet, og er bordet i den lille Red og ført til Ankergrund udenfor Havnarmene, bør kun betale $\frac{1}{3}$ af det Salær, der er fastsat for første Afstand (Zone). Hvis Kapteinen tilbageholder Lodsens ombord for Fartøiets Sikkerheds Skyld, skal han betale Lodsens desforuden hans Tidvande i Overensstemmelse med Artikel 175 § 3.

Skibe, bordede indenfor den vestre Havnarm, betaler Trediedelen af den Afgift, der er fastsat for 2den Afstand. Hvad angaar Skibe, der er tagne ved Aabningen af Forhavnen, giver deres Lodsning ikke Anledning til noget Salær. Ikke destomindre er Lodserne forpligtede til at gaa ombord for at placere Skibet paa et sikkert Sted, og de skal da have Ret til Frc. 3, hvis Skibet forbliver i Forhavnen og til Frc. 6 eller Frc. 7.50, hvis det under samme Tidvande løber ind i Bassin Duquesne eller i Bassin Birigny (Art. 175 § 1).

Franske og udenlandske Lystfartøier er ligestillede med franske Krigsfartøier og betaler som disse.

Fartøier, der har ombord Varer til en Kvantitet modsvarende en Sjettedel af deres Drægtighed, betaler samme Lodspenge som de, der er fuldstændig ladede.

Dampskibe bliver altid betragtede som ladede og betaler Halvparten af den Afgift, der er fastsat for Seilskibe ifølge Ordonnance af 19de August 1841.

Ethvert Skib, der tilhører Staten, eller ethvert andet Skib udrustet til Krig, eller for de store Fiskerier, betragtes som ladede.

Skibe, udrustet for Kystfiske, er fritagne for Forpligtelse til at tage Lods.

Udenlandske Fartøier, der ikke er ligestillet med franske, betaler i Lodspenge Hovedsalæret, forøget med en Halvpart, men de betaler kun det enkelte Tillæg af en Trediedel for 3die Distance.

Skibe, der kommer ind i Havnen paa Grund af tilfældige Omstændigheder eller i Ballast, betaler kun Halvparten af den Lodsavgift, der er fastsat for 2den Distance, i hvilken Afstand de end er bordede. Lods, der border Fartøiet indenfor Havnarmene, erholder $\frac{1}{4}$ af Afgiften for 2den Zone.

Naar Skibe, der har søgt Havn paa Grund af tilfældige Omstændigheder, igjen søger ud, skal de ved Afreisen betale samme Lodspenge som ved Ankomsten, medmindre de, da de kom ind i Havnen, blev bordede indenfor Havnarmene, i hvilket Tilfælde den halve Afgift for 2den Distance skal betales ved Afreisen.

Hvis paa en Foranledning uafhængig af Kapteinens Villie et Skib ikke kunde komme ind i Bassinet og i Stedet for at lægges paa Grund i Forhavnen, føres tilbage til Reden, vil samme med Hensyn til Lodspenge ligestilles med Skib, der søger Havnen af tilfældige Omstændigheder. Hvis Kapteinen da skulde beholde Lodsens ombord, vilde han have at betale ham hans Tidvande i Overensstemmelse med Artikel 175 § 3 eller Frc. 3 pr. Tidvande Dag som Nat.

De Fartøier, som lader i Havnen enten helt ud eller for en Del, der svarer til $\frac{1}{6}$ af Drægtigheden, erlægger ved Afreisen Halvdelen af den Afgift, som er fastsat for 2den Distance for Indlodsning, udenfor Tidvande, Frc. 3 eller Frc. 4.50 ifølge Artikel 173.

Samme Lodspenge bliver at erlægge for Skibe, der er lastede med Mergel og Sandsten for mere end Halvparten af Drægtigheden, naar der maa oprettes Toldmanifest for Ladningen.

Skibe, der afreiser i Ballast, betaler kun $\frac{1}{3}$ af Lodspengene for 2den Distance.

Lodsafgift beregnes ikke efter mindre Drægtighed end 50 Tons og erlægges under ingen Omstændigheder med lavere Beløb end nedennævnte :

Ved Indgaaende fra hvilkensomhelst Zone	Frc. 13.00
Ved Indgaaende indenfor Havnarmen	” 7.00
Ved Udgaaende	” 6.50

Postdampskibe, der gaar i daglig Fart, betaler for hver Reise en fast Afgift, der gjælder baade for Ind- og Udgaaende, og som er bestemt som følger :

For Postdampskibe paa 350 Tons og derover	Frc. 30
For Postdampskibe under 350 Tons	” 15

Lods, der har bordet et Skib i Bassin Duquesne for at føre det tilsøs under samme Tidvande, skal oppebære foruden udgaaende Lodspenge en Tidvandsgodtgjørelse af Frc. 3 samt $1\frac{1}{2}$ Tidvandsgodtgjørelse eller Frc. 4.50, hvis han border Fartøiet i Bassin Bérigny eller i det nye Havnebassin.

Naar Skibet ikke ligger ved Kai, bør Kapteinen sende Baad for at hente Lodsén.

Hvis Lodsén paa Grund af en Kontraordre, der ei er foranlediget ved Vind eller Tidvande, er nødt til at føre tilbage Skibet, efterat det allerede var naaet frem udenfor Forhavnen, betales der ham udgaaende Lodspenge samt Tidvandsgodtgjørelse af Frc. 3 eller Frc. 4.50 ifølge første Paragraf (Punkt 1) af denne Artikel. Under enhver anden Omstændighed, eller hvis Skibet ikke har naaet ovenfor betegnede Sted, har Lodsén kun Krav paa Betaling for to Tidvande efter Tariffen. I alle Tilfælde er han pligtig til at forløse Skibet paany. Hvis Skibet allerede er naaet udenfor Havnarmene, og det derpaa vender tilbage til Havnen, betragtes det med Hensyn til Lodspengene, som Skib, der søger Nødhavn.

Lodserne er pligtige til at ledsage udgaaende Skibe indtil 2 Mile paa Reden. Hvis Kapteinen afskediger sin Lods, før denne Afstand er naaet, skal Afgiften alligevel fuldt ud erlægges. Paa sin Side bør Kapteinen sørge for, at skaffe Lodsén Leilighed til at komme iland. Naar Lodsén, efterat Skibet er naaet frem til nævnte Grændse af to Mile, ikke kan blive sendt iland, det være af hvilken Grund somhelst, saa ophører fra det Øieblik hans Funktioner som Lods. Han befrægtes da ombord som Officer og gjør Tjeneste som saadan, hvis Kapteinen forlanger det. Han har under hele sit Ophold ombord Krav paa en Løn af Frc. 5 pr. Dag foruden den Kost, han erholder. Han bliver derhos at føre tilbage fra den Havn, hvor han er gaaet iland og lige til Dieppe i Overensstemmelse med Dekret af 14de September 1864.

Hvis Lodsén bliver ført til en fransk Koloni eller til Udlandet, besørger hans Reise tilbage til Hjemlandet hurtigst mulig paa Skibets Bekostning. Han behandles som Officer ombord i det Skib, der fører ham tilbage og vedvarer at oppebære Frc. 5 pr. Dag i Løn ligetil Ankomsten til fransk Havn, og endeligen betales der ham hans Reise fra dette Sted til hans Distrikt i Overensstemmelse med førnævnte Dekret.

Lods, der ved Indgaaende fører et Skib lige ind i Bassin Duquesne, bør erholde foruden Lodspengene en Tidvandsgodtgjørelse af Frc. 3 og $1\frac{1}{2}$ Tidvand, hvis han fører det lige ind i Bassin Bérigny eller i det nye Havnebassin.

En Godtgjørelse af Frc. 3 indrømmes ligeledes Lodsens for at bringe et Fartøj fra Havnen til Bassin Duquesne eller omvendt, eller fra et Bassin til et andet.

Hvis et Skib vel kunde komme ind i Havnen under ét Tidvande, men enten paa Grund af Nat eller for stort Dybgaaende, eller fordi Bassinerne ikke er aabnede, blev nødt til at opholde sig paa Reden eller søge ud paa aabent Farvand under ét eller flere Tidvande, skal der betales til Lodsens for hvert Tidvande, Dag som Nat, Frc. 3, at regne fra det Tidvande, da han vilde have kunnet komme ind i Havnen, men med Fradrag af det Tidvand, da Skibet endelig indgaar i Havnen.

Enhver Kaptein, som for Skibets Sikkerheds Skyld vil beholde Lods ombord under den Tid, han befinder sig i den egentlige Havn, enten ved Ind- eller Udgaende, betaler Lodsens hans Dag- og Nat-Tidvande som paa Havet.

Ethvert Skib, som løber ind i eller forlader Bassin Duquesne, er pligtig at tage Lods.

Hver Gang, en fransk eller udenlandsk Kaptein anmoder en Lods fra Dieppe om at føre ham til en anden Havn i Kanalen, kan denne indgaa herpaa med Overlodsens Tilladelse. Paa hvilket Sted han end bliver remplaceret i dette Tilfælde, erholder han ikke destomindre foruden fri Tilbagereise fuld Afgift, der bliver at beregne for hver Ton af Skibets Drægtighed som følger:

Fra Dieppes Red eller fra aaben Sø til Saint-Valery en Caux eller til Tréport	Frc. 0.20
Fra Dieppes Red eller fra aaben Sø til Fécamp	„ 0.25
Fra Dieppes Red eller fra aaben Sø til Havre eller Indløbet til Somme	„ 0.35

Fartøier, der ei er ligestillede med franske, betaler Halvparten mere.

b. Tarif for Lodsning i Havnen og for Hjælpebaade.

I Henhold til Dekret af 2den December 1875 er Tariffen for Hjælpebaade fastsat pr. Mand paa følgende Maade:

Hjælpebaade, der anvendes under samme Tidvande fra en Kabellængde af udenfor Reden lige ind i Bassinerne pr. Mand Frc. 2.

Samme Salær erholdes, hvis Baadens Tjeneste under Indseilingen kun har kunnet benyttes mellem Havnarmene.

Alle Bevægelser eller Arbeider, udførte mellem de ovenfor betegnede Punkter eller indenfor den ene af dem, betales pr. Mand med Fr. 1.30

Udenfor en Kabellængdes Afstand fra Havnarmene forøges Godtgjørelsen for hver Mand pr. Halvmil med „ 0.50

For særskilt Arbeide i en Afstand af 2 Mil eller mindre fra Havnarmene betales pr. Mand „ 1.50

For saadant Arbeide i en Afstand af 2 til 3 Mile fra Havnarmene betales pr. Mand „ 2.00

Dersom en Baad, der har hjulpet et Fartøj med at komme ind i et Bassin, ikke kan gaa ud af Bassinet før Dokportenes Lukning, betales der et Tillægssalær af Frc. 3.00.

C. Forhalingsafgift.

For Forhalingen er der tre Stationer fra den vestre Havnarm ind i Bassin Duquesne og to Stationer fra den østre Havnarm til 2den Strandstøtte (épi).

Taxten for Forhaling for hver Station er bestemt paa følgende Maade:

For hver Forhalingslinie trukken udenfor Havnarmene, dog fraregnet den sidste Frc. 0.05

Vestre Havnarm:

1ste Station:	Fra Enden af Havnarmen ligetil Forhavnsaabningen	Frc. 0.20
2den Station:	Fra nævnte Punkt i Havnen til Bane-Menteur	„ 0.15
3die Station:	Fra Bane-Menteur lige ind i Bassin Duquesne	„ 0.15
	For den hele Strækning	„ 0.50

Østre Havnarm:

1ste Station:	Fra Enden af Havnarmen til 1ste Strandstøtte (épi)	Frc. 0.20
2den Station:	Fra 1ste til 2den Strandstøtte (épi)	„ 0.10
	For den hele Strækning	„ 0.30
	For kun at indhale gennem Bassinporterne	„ 0.10

Om Natten er Taxten fordoblet.

Forhalingsformandens Salær er det dobbelte om Dagen og det firdobbelte om Natten.

Som Forhalinger om Natten betragtes Forhalinger, der foretages i Tiden fra 1ste Marts til 30te September mellem Kl. 8 om Aftenen og Kl. 5 om Morgenen eller i Tiden fra 1ste Oktober til 1ste Marts mellem Kl. 6 om Aftenen og Kl. 7 om Morgenen.

Forhalingsmænd, der er rekvirerede, men ikke bliver ævændte, erholder Halvparten af den første Taxt, der kan tillempes paa Fartøier, dog med Undtagelse af den Taxt, der beløber sig til Frc. 0.05.

Der indrømmes Forhalingsformændene for den Forhalingsline, som de er pligtige at holde i Beredskab i god Stand, og som Kapteinerne maa tage hver Gang, de lader sig forhale, det være ved Indgaaende eller Udgaaende:

For hvert Skib over 75 Tons	Frc. 2.00
For hvert Skib af mindre Drægtighed	„ 1.50
For hver Fiskebaad uden Abonnement	„ 1.00

Hvis Kapteinen skulde desuden forlange, hvad der er overladt til hans Forgodtbefindende — en eller flere Forhalingslinier for at faa Skibet til Kaen, bliver der at betale for hvert af disse den ovenfor fastsatte Taxt.

D. Skibsmæglergebyr.

Fartøier, gaaende i Fragtfart paa Udlandet, de franske Kolonier eller de franske Havne ved Middelhavet betaler følgende Afgifter:

Seilskibe:

Indgaaende i Ballast pr. Registerton	Fr. 0.12 $\frac{1}{2}$
Udgaaende i Do.	Intet
— med Last helt eller delvis pr. Ton af Ladningen . .	Fr. 0.40
— lastede helt eller delvis pr. Ton af Ladningen . . .	„ 0.20

Dampskibe:

Indgaaende i Ballast eller med Passagerer pr. Hestekraft	Fr. 0.25
Udgaaende i Ballast med Passagerer pr. Hestekraft	„ 0.12 $\frac{1}{2}$
— i Ballast uden Passagerer pr. Hestekraft	Intet
Indgaaende med Ladning, helt eller delvis pr. Ton af Ladningen .	Fr. 0.40
Udgaaende ladede helt eller delvis pr. Ton af Ladning	„ 0.20

For mundtlig Fortolkning i Tilfælder, hvor de fremmede Landes Skibe ikke længere skulde være ligestillede, er der at erlægge en Halvpart mere.

Ved Certeparti- eller Stykgodsbefragtning oppebærer Mæglerne $\frac{1}{2}$ % af Fragten, hvilken Afgift i Mangel af anden Aftale bliver at betale med Halvparten hver af Skibsrederen og Befragteren. Ved Salg af Skib erlægges $\frac{1}{4}$ % af Salgssummen.

For Oversættelse af Dokumenter betales:

For et almindeligt Dokument	Fr. 4
„ - større Do.	„ 6

For andre Dokumenter erlægges samme Afgifter som i Havre.

Skib, som paa Grund af tilfældige Omstændigheder er blevet nødt til at vende tilbage til Dieppe, er fritaget for Skibsmæglergebyr.

Naar Afgift for Befragtning er betalt paa den hele Ladning, beregnes ikke Udklareringsafgift, der i dette Tilfælde indbefattes i Mæglercourtagen.

I Befragtningsprovisionen indgaar ogsaa Godtgjørelse for bekræftet Afskrift af Befragtningskontrakten, der tilstilles begge Parter.

Dunkerque.

A. Navigationsafgifter.

- I. Afgifter, der tilfalder Staten, se Havre.
- II. Afgifter, der oppebæres for Handelskammerets Regning.

aa. Lokal Tonnageafgift (droit de péage).

Ifølge Lov af 1ste September 1884 og Dekret af 26de August 1890 skal der af ethvert Fartøj, der kommer til Dunkerque med Ladning eller for at lade, erlægges følgende Afgifter:

1. 54 Centimes pr. Ton til Fordel for Byen Dunkerque for Udførelse af Havnearbejder.
2. 16 Centimes pr. Ton, der tilfalder Byens Handelskammer for at anvendes til Udvidelse af Havnen m. v.

Fritagne for disse Afgifter er: Franske Skibe, der gaar i Kystfart mellem franske Havne (petit cabotage) eller anvendes til Flodfart, Fartøier, der er udrustede for Fiske samt Statens Fartøier.

Ifølge Dekreter af 22de September 1888 og 26de August 1890 er disse Afgifter blevet reduceret til det halve for Skibe, der kommer fra Udlandet, de franske Kolonier eller en fransk Havn ved Middelhavet og ankommer til Dunkerque efter at have anløbet en anden fransk Havn ved Oceanet eller Kanalen, hvor de allerede har betalt lokal Tonnageafgift.

I Kraft af Bestemmelse, afgivet af den franske Handelsminister under den 14de Mai 1895, er disse Afgifter nedsatte som følger for Fartøier, der anløber Dunkerque, uanset de Havne, hvorfra de ankommer, eller hvorhen de er bestemte, nemlig:

med 60 %, naar den Lastkvantitet, der ombordtages eller udlosses, ikke overstiger en Fjerdedel af Fartøiets afgiftspligtige Drægtighed;

med 40 %, naar denne Kvantitet er større end en Fjerdedel af Drægtigheden uden at overstige Halvparten; samt med

20 %, naar samme Kvantitet er større end Halvparten uden at overstige tre Fjerdedele.

bb) Afgift for Benyttelse af Havnemateriel (droit d'outillage).

Ifølge Dekret af 22de September 1888 skal der erlægges af alle franske og udenlandske Fartøier, der ankommer til Dunkerques Havn, en Afgift for Benyttelse af Havnemateriel, af Frc. 0.10 pr. Registerton.

Fritagne for denne Afgift er:

1. Fartøier, der tilhører Staten eller er anvendte i dens Tjeneste;
2. Lødsfartøier;
3. Lystfartøier;
4. Skibe, der benyttes til indskrænket Kystfart eller Kystfiske;
5. Skibe, der gaar i indenlandsk Flodfart;
6. Ethvert Skib paa mindre end 100 Tons, der udelukkende anvendes til Kystfart mellem Dunkerque og en fransk Havn ved Nordsøen, Kanalen eller Atlanterhavet;
7. Ethvert Skib, som har søgt ind til Dunkerque i Nødhavn uden at foretage nogen Handelsoperation;
8. Ethvert Fartøi, der ankommer til Havnen i Ballast og igjen afreiser uden at have foretaget nogen Handelsoperation.

cc) Feiningsafgift.

Afgift for Feining af Kaien er at beregne efter Frc. 0.01 pr. Registerton. Kapteinerne har dog Ret til selv at besørge Feiningen.

B. Lodsafgift.

Lodsafgifter for franske og dermed ligestillede Skibe er fastsatte som følger pr. Registerton:

Ved Ind- og Udgaende:

A. Seilskibe, lastede	Fr. 0.20
B. Seilskibe, i Ballast	„ 0.10

Som lastede betragtes Skibe, der har ombord en Ladning til en Kvantitet af $\frac{1}{3}$ af Drægtigheden.

C. Dampskibe, lastede eller i Ballast . .	Fr. 0.10
D. Lystfartøier	„ 0.10
E. For Lodsning ved Signaler, det være Seil- eller Dampskibe.	„ 0.10

Naar et Fartøi, der i Kraft af Lov af 29de Januar 1881 § 1 er fritaget for Lodsafgift, forlanger Lodshjælp, betaler det som Skib af 80 Tons Drægtighed, hvis det er Seilskib, og som Skib af 100 Tons Drægtighed, hvis det er Dampskib.

Enhver Dampbaad, der bugserer et Fartøi ind i eller ud af Havnen, betaler $\frac{1}{3}$ af den Lodsafgift, som Fartøiet pligter at erlægge.

Lodsafgiften beregnes efter følgende 3 Distancer:

1ste Distance udgjøres af Strækningen mellem Havnen og Bøie No. 6 i Øst og mellem Havnen og Bøierne No. 10 og 5 i Vest, samt mellem Havnen og Indsiden af Bank des Bragues i Nord.

2den Distance indbefatter Strækningen mellem Bøie No. 6 og Ostende i Øst, mellem Bøierne 10 og 5 og Calais i Vest, samt mellem Indsiden af Bankerne Bragues, Braeckbank og Ruytingen i Nord.

3die Distance strækker sig udenfor Ostende til Munden af Schelde i Øst, udenfor Calais til den engelske Kyst (fra Downs Red til Dungeness) i Vest og udenfor Ruytingen i Nord.

Seilskibe, som tager Lods for at gaa ind eller afskediger ham ved Udgaende i en af de ovenfor angivne Distancer, med Undtagelse af den første, har at betale foruden den Lodsafgift, der er fastsat i foregaaende §, en Tillægsafgift (droit de conduite) som følger:

F. i anden Distance betales	Fr. 0.10 pr. Ton
G. i tredje „ „	„ 0.20 —

Anmodninger til Lodser om at borde Skibe udenfor de ovenfor betegnede Punkter efterkommes kun, hvis den regulære Lodstjeneste tilsteder det. De begynder sin Lodstjeneste, naar de er naaede frem til Grændsen af den Distance, der dannes af Scheldes Munding i Øst, West-Hinder og Downs Red i Nord samt Dungeness i Vest.

I dette Tilfælde har Kapteinerne yderligere at betale en Godtgjørelse for Ophold ombord og de Reiseudgifter, der er fastsatte under V. og Y.

Seilskibe, der ikke anløber Havnen, men som dog tager Lods ved én af Stationerne, har at betale pr. Registerton, hvis de beholder Lodsens til paa Høiden af

H.	Gravelines	Frc. 0.15
I.	Calais	„ 0.20
J.	Nieuport	„ 0.25
K.	Ostende	„ 0.30
L.	Den engelske Kyst og Scheldes Munding	„ 0.35

Dampskibe betaler Halvparten af de i denne § fastsatte Afgifter.

Skibe, der ikke skal gaa ind i Havnen, men som tager Lods i første Distance for at komme paa Ankerplads paa Reden, betaler Afgift pr. Registerton, som følger:

M.	Seilskibe	Frc. 0.10
N.	Dampskibe og Lystfartøier	„ 0.05

Hvis de tager Lods ombord i en af de andre Distancer, betaler de desforuden Tillægsafgift efter de ovenfor anførte Tariffer F. G., ifølge den Distance, hvor de har taget Lodsens ombord.

For Forandring af Ankerplads paa Reden, foretaget ved Hjælp af Lods, betales efter Tarif Q.

For Forhaling betales efter Tarif O. Som Forhaling betragtes:

Bevægelser udførte i det Indre af Bassinerne og Forandring af Plads i Havnen.

Forhaling fra et Bassin til et andet, hvorved Forhavnen passerer, berettiger til dobbelt Godtgjørelse.

Tjeneste, udført om Natten, berettiger Lodsens, foruden til Lodspenge og Tillægsafgift (droit de conduite) etc., der tilkommer ham ifølge Tarifferne, til et personligt Extrasalær for Nattevagt, bestemt i Tarif P.

Ovennævnte Godtgjørelse tilkommer ogsaa Lods, som om Natten paa behørig Anmodning border et Fartøj, selv om Kapteinen senere skulde forandre Mening og ikke foretage nogen Manøvre.

Som Nat regnes her Tiden fra 2 Timer efter Solnedgang til én Time før Solopgang.

Forskjellige Arter af Godtgjørelser.

O. Forhaling, der har opholdt Lodsens høist 3 Timer Frc. 5.00

Naar Lodsens ved Forhaling opholdes mere end 3 Timer, betales der ham yderligere 1 Frc. pr. Time. Enhver paa-begyndt Time betales fuldt ud.

P. For Nattearbejde „ 4.00

Q. „ Forandring af Ankerplads „ 6.00

R. Lods, der er rekvireret af et Fartøj i Havnen og som afskediges uden at være benyttet, efter at han alligevel har begyndt at udføre en Manøvre, betales „ 3.00

- S. Lods, der er rekvireret af et paa Reden forankret Fartøi, og som afskediges uden at være benyttet, betales Frc. 6.00
- T. Ophold af Lods ombord i Fartøier i Karantæne betales pr. Døgn „ 6.00

Lodsen erholder desforuden Kahytskost.

U. Reiseomkostninger for Lods, sendt fra Land :

i 1ste Distance	„ 6.00
- 2den —	„ 18.00
- 3die —	„ 30.00

V. Lodsens Ophold ombord i Fartøier betales pr. Døgn i den Tid, han ikke gjør Tjeneste, med Frc. 6.00 foruden Kosten.

Den samme Godtgjørelse erholder Lodsen for hver Dag, der medgaar til hans Reise tilbage til Dunkerque. Denne Godtgjørelse beregnes efter Reisens Varighed i det hele samt under Hensyntagen til de nødvendige Ophold for at vente paa Tog eller Dampskib.

X. Naar Kapteinen ved Udgaende sætter Lodsen af i en Lodsbaad, der har sin Station paa Havet eller i en Fiskerbaad paa Vei til Dunkerque, har han at betale Lodsens Omkostninger med Tilbagereise, hvis Lodsbaaden eller Fiskerbaaden er mødt i

1ste Distance, med	Frc. 12.00
de andre Distancer, med	„ 18.00

Hvis Lodsen tilhører Besætningen paa den Lodsbaad, i hvilken han afhentes, betales intet.

Y. Naar et Fartøi landsætter sin Lods i en fransk eller udenlandsk Havn, har Kapteinen foruden Lodspenge, Tillægsafgift og Extragodtgjørelse ifølge ovennævnte Tarif V. at betale Lodsens Reiseomkostninger efter den hurtigste Vei, idet der beregnes 2 Kl. Billet paa Dampskib og paa Jernbane Frc. 2.00 pr. 10 Kilometer.

For at landsætte Lods paa Høiden af Dungeness eller et andet Punkt paa den engelske Kyst, hvor Fartøiet ikke selv kan bringe ham, betales Frc. 30.00.

Z. Extraordinære Tjenester, ydede af Lods og ikke berørte i Tarifferne, giver Ret til en Godtgjørelse, der beregnes efter udført Arbeide og den dermed forbundne Fare.

Denne Godtgjørelse ordnes enten i Mindelighed eller af Handelstribunalet, efterat den kritiske Situation, hvori Fartøiet har befundet sig, er forbi. Den bliver lige fordelt mellem alle, der har hjulpet til ved det extraordinære Arbeide.

Enhver Godtgjørelse, der ovenfor er fastsat i § 63 eller som maatte blive tilstaaet Lodserne i Mindelighed eller af Retten, bliver at betale til disse hver for sig.

b. Afgifter for Lodsning i Havnen og for Hjælpebaade.

For Lodsning i Havnen betales :

1. For Assistance ydet franske eller dermed ligestillede Fartøier i Havnen, i Bassinerne eller paa Reden :

for de to første Timer	Frc. 15.00
- hver af de følgende Timer	„ 3.00

Paabegyndt Time regnes som hel.

For ankommende Skibe beregnes ikke ovennævnte Tid, før Skibet er kommet indenfor Havnarmene, medmindre Kapteinen har anmodet om Hjælp desforinden, i hvilket sidste Fald Tiden begynder at løbe fra det Øieblik, da Tjenesten forlangtes.

2. I Reiseomkostninger paa Reden betales der Lodsens under Omstændigheder som nævnt i § 53 af dette Reglement, hvis Lodsens ikke er i Skibets Tjeneste, Frc. 12.00.

For alle andre Tilstænder er Reiseomkostningerne fastsat ved § 63.

Naar Baade for Lodsens er benyttede til Transport af Udrustningsgjenstande af tungere Slags, som Trosser, Ankere etc., er de ovenfor anførte Afgifter at forøge med en Fjerdepart.

Ovennævnte Afgifter forøges med en Halvpart, naar ved Udgaende Hjelpebaade beholdes til Brug for Fartøier ligetil 2den Distance. De fordobles, hvis de bruges ind- og udenfor 2den Distance.

Natarbejde forøger med en Trediedel de Afgifter, der ellers skulde betales.

Som Nat regnes Tiden mellem 2 Timer efter Solnedgang til 1 Time før Solopgang.

Udenlandske Fortøier, der ikke er ligestillede med franske, betaler en Halvpart mere.

Enhver Havnelodsbaad, der er rekvireret af en Kaptein forat foretage en Manøvre, har Krav paa en Godtgjørelse af Frc. 15.00, selvom ikke Kapteinen skulde have benyttet ham. Hvis imidlertid Forsinkelse ikke paa nogen Maade kan lægges Kapteinen tillast, har Havnelodsens kun Krav paa Frc. 7.50.

Formændene for Havnelodserne bør have ét Exemplar af nærværende Reglement og meddele Kapteinerne sammes Indhold.

Station Dungeness:

Skibskapteiner, der skal til Dunkerque og ønsker Lods, skal nærme sig Pynten paa to Miles Afstand og gjøre følgende Signaler: Om Dagen heise foruden sit Nationalitetsflag, et Flag paa Mesanmasten, og om Natten blusse fem Gange.

C. Mæglergebyr. Se Havre.

Fécamp.

A. Navigationsafgifter.

- I. Afgifter, der tilfalder Staten, se Havre.
 II. Afgifter, der oppebæres for Handelskammerets Regning.

Lokal Tonnageafgift (droit de péage.)

Ifølge et fransk Regjeringsdekret af 30te Marts 1896 skal der i Fécamp oppebæres følgende Tonnageafgifter:

AA. Af Fartøi, fransk eller udenlandsk, som i Havnen har lastet, losset eller omlastet Varer eller landsat eller taget ombord Reisende:

	Pr. Ton af den afgifts- pligtige Del af Drægtig- heden. Frc.
1. Fartøi, som er kommet fra eller afgaaet til Havn beliggende udenfor Europa eller Middelhavet, eller som er udrustet for de store Fiskerier uden at være udelukkende anvendt dertil	0.70
2. Fartøi, som kommer fra eller afgaar til udenlandsk Havn i Europa eller Havn beliggende ved Middelhavet i Afrika eller Asien, naar Lasten i sin Helhed eller for $\frac{9}{10}$ bestaar af Kul, Kokes, Flintsten, Gipssten, Mergel eller Lere	0.65
3. Fartøi, kommende fra eller afgaaende til udenlandsk Havn i Europa eller Middelhavshavn ved den afrikanske eller asiatiske Kyst	0.70
4. Fartøi, kommende fra eller afgaaende til fransk Havn ved Middelhavet eller Havn i Algier	0.20

De under No. 1, 2 og 3 optagne Afgifter er Gjenstand for samme Nedsættelse, som de under No. 5 og 6 angivne i de Tilfælder, da Fartøiet anløber Fécamp efter i anden fransk Havn at have losset eller forinden det der lossers Del af Last fra Udlandet eller for i Fécamp at fortsætte i anden fransk Havn paabegyndt Lastning af Varer, bestemte for Udlandet.

5. Fartøi, som blot anløber Havnen, men dog lossers eller laster Varer, modsvarende mere end Halvdelen af Fartøiets Netto-drægtighed, erlægger Halvdelen af ovenangivne Afgifter.
 6. Fartøi, som i lignende Tilfælder lossers eller laster Varer, i Vægt modsvarende høist Halvparten af Nettodrægtigheden, betaler $\frac{1}{3}$ af nævnte Afgifter.

Afgifter, som oppebæres af Fartøier, gaaende i regelmæssig Fart, nedsættes i Overensstemmelse med Bestemmelserne under 7, 8, 9 og 10.

7. Fartøi i regelmæssig Fart paa Udlandet, afgaaende paa bestemt Dag i det mindste én Gang i Maaneden 0.45

	Pr. Ton af den afgifts- pligtige Del af Drægtig- heden. Frc.
8. Fartøi i regelmæssig Fart paa Udlandet, afgaaende paa bestemt Dag hver 14de Dag	0.25
9. De i No. 7 og 8 fastsatte Afgifter reduceres til Halvdelen for Fartøi i regelmæssig Fart, som anløber Fecamp blot i de under 5 og 6 opgivne Anledninger.	
10. Fartøi i regelmæssig Fart, som kommer ifra eller afgaar til fransk Middelhavshavn eller Havn i Algier med bestemt Afgangsdag mindst én Gang i Maaneden	0.05
Ved Udtrykket regelmæssig Fart i No. 7, 8, 9 og 10 forstaaes en periodisk Søfartsforbindelse mellem samme Afgangs- og Bestemmelseshavne paa forud bestemte og offentliggjorte Dage.	
Sex Maaneders uafbrudt Fart fordres for at erholde Nedsettelse i Afgifterne.	
11. Fartøi, som udelukkende anvendes til de store Fiskerier, betaler pr. Aar	1.00
Fritagne for enhver Afgift er Fartøier, tilhørende Staten eller benyttede i dennes Tjeneste, Fartøier, som anløber Fécamp i Kystfart med andre franske Havne end de ved Middelhavet beliggende, Lodsbaade, Skibe og Baade, anvendte til Kystfiske og i Almindelighed alle Skibe, som ikke udfører nogen Handelsforretning.	
11 b. Fartøier, som paa Grund af Afgangs- eller Ankomststedet eller som Følge af Lastens Beskaffenhed ved Ankomsten og Afreisen er underkastede ulige Afgifter for Ind- og Udgaaende, erlægger det høieste bestemte Beløb.	

BB. Oplægningsafgifter.

12. Hvert Fartøi, som forbliver liggende i Havnen ved Fecamp længere end to Maaneder, skal erlægge pr. Ton af Drægtigheden, og for hver Uge eller Del af Uge udover 2 Maaneder	0.05
13. Baade, bestemte til Kystfiske, betaler for Ophold i Havnen under den Tid, de vanlig forbliver oplagte, pr. Aar	0.25

Fra Oplægningsafgift er i Almindelighed undtagne Skibe, bestemte for de store Fiskerier, som har erlagt den aarlige Afgift af én Franc pr. Ton af Drægtigheden, Baade, hvis Størrelse ikke overstiger 15 Tons, samt Fartøier, tilhørende Staten eller anvendte i dennes Tjeneste.

Ifølge et Dekret, ligeledes af 30te Marts 1896, skal der endvidere, under et Tidsrum af høist 50 Aar, af Fartøier, franske eller udenlandske, kommende fra eller afgaaende til udenlandsk Havn, Havn i Algier, de franske Kolonier eller fransk Middelhavshavn samt af Skibe, anvendte til de store Fiskerier, oppebæres følgende Afgifter, beregnede pr. 1 000 Kg. eller Del deraf lossede, lastede eller omlastede Varer nemlig:

for Stenkul, Kiselsten, Gipssten, Mergel eller Lere, almindeligt Tømmer, Jernmalm, Rujern og Bygningsmaterialer 3 centimes,

for andre Slags Varer 5 centimes.

Til Grund for Beregningen af Afgiften skal lægges Totalvægten af den udlossede eller indlastede Vare hørende til den ene eller anden Vareklasse.

B. Lods- og Forhalingsafgifter.

aa. Egentlige Lodsningssafgifter m. m.

Lodserne bør borde Skibene i det mindste 6 Mile fra Land, undtagen naar det er daarligt Veir.

Franske Orlogs- og Handelsfartøier og udenlandske Fartøier, som er ligestillede med franske Fartøier, der indgaar med Ladning til Fécamp, betaler i Forhold til den Afstand, hvori Skibene er blevne bordede af Lodserne:

Fr.	0.20	pr.	Registrerton	for	1ste	Distancelinie,
-	0.30	-	—	-	2den	—
-	0.40	-	—	-	3die	—

Dampskibe betaler i Lodsafgift Halvparten af den Lodsafgift, som ladede Seilskibe af samme Drægtighed betaler.

For udenlandske Fartøier, der ikke er ligestillede med franske, forøges ovenanførte Afgifter med en Halvpart.

Den Lods, som border et Fartøi indenfor 1ste Distancelinie, der er beliggende i en Afstand af tre Mile fra Land i NNO. Retning, erholder den Afgift, der er bestemt for 1ste Distancelinie.

Den Lods, som border et Fartøi mellem 1ste Distancelinie og den 2den, der er beliggende i en Afstand af 6 Mile i Retning NNO. fra Land, erholder det Salær, der er fastsat for 1ste Distancelinie.

Den Lods, der border et Skib mellem 2den Distancelinie og den 3die, der er beliggende i en Afstand af 12 Mile fra Land i NNO. Retning, erholder den Afgift, der er fastsat for 3die Distancelinie.

Ovennævnte Afgifter forøges med Fr. 0.06 pr. Registrerton, naar Veiret ikke tillader Lodsen at afseile fra Fécamp, og han i Stedet er gaaet ud ved Yport og har bordet Skibet i en af de ovenfor anførte Distancer og har opnaaet at fortøie det ved Kai.

En Kaptein, hvis Skib er bordet i 2den eller 3die Distancelinie, kan ikke afslaa Lodsens Assistance under Paaskud, at han ikke har Brug for Lodshjælp før i 1ste Distance.

Hvis Skibet først bordes mellem Havnarmene, har Lodsen kun Krav paa $\frac{1}{3}$ af det Salær, der er fastsat for 2den Distancelinie.

For at erholde denne Godtgjørelse, bør Lodsen bevise, at han har gjort Anstrængelser for at borde Skibet, og at dette har været umuligt for ham, ved et Certifikat fra Havneformanden, der skal give en begrundet Mening angaaende det Salær, Lodsen kan forlange.

For at undgaa enhver Tvist bør Lodsens, naar han kommer ombord, give Kapteinen tilkjende, i hvilken Afstand han har bordet Skibet.

Naar et Skib, der er bordet i aaben Sø, kun kommer paa Reden for at vente paa Ordres, kan Lodsens ikke gjøre Krav paa mere end Halvparten af Salæret for 2den eller 3die Distancelinie efter Omstændighederne.

Ethvert Skib, som passerer Farvandet og er bordet udenfor 1ste Distancelinie og derpaa ført til Ankerplads udenfor Havnarmene, har kun at betale $\frac{1}{3}$ af den Lodsafgift, der er fastsat for 1ste Distancelinie.

Hvis et Fartøj i aaben Sø rekvirerer Lods blot for at erholde Oplysninger, har Lodsens kun Krav paa:

Fr. 13.60	for	1ste Distance,	
- 18.40	-	2den	—
- 23.20	-	3die	—

Denne Godtgjørelse er uafhængig af Skibets Drægtighed, hvad enten det er Damp- eller Seilskib, fransk eller fremmed.

Ethvert udenlandsk Fartøj, der løber ind i eller løber ud af Bassinet, er pligtig til at tage Lods; det forholder sig paa samme Maade, hvis det skal bevæges fra en Kai til en anden i Forhavnen. Lodsens erholder i disse forskjellige Tilfælder en Godtgjørelse af 3 Fr.

Et Skibs Drægtighed godtgjøres ved Maalebrev eller i Mangel deraf ved Nationalitetsbevis.

Fartøier i Ballast og ladede Skibe, der kun søger Havnen paa Grund af tilfældige Omstændigheder, betaler kun Halvparten af de ovenfor i § 199 fastsatte Afgifter. Fartøier, der ikke har ombord Varer i en større Kvantitet end som modsvarer Sjettedelen af Drægtigheden, betragtes som Skibe i Ballast.

Skibe, der er udrustede for Havfiske, og Orlogsfartøier betragtes som lastede.

Udgaaende Skibe betaler kun Halvparten af den Afgift, der er fastsat for 2den Distancelinie i § 199.

Hvis et udgaaende Skib er naaet til Strandstøtten, men er nødt til at løbe ind igjen, det være paa Grund af Vindstille eller ugunstig Vind eller andre Aarsager, har Lodsens kun Krav paa en Godtgjørelse af 3 Fr. og er forpligtet til igjen at fortøje Skibet.

Skibe, som efter at have løbet ud af Havnen forbliver liggende paa Reden og vil beholde Lodsens, har at betale denne 3 Fr. pr. Tidvande, hvad enten ved Dag eller Nat, at regne fra det Tidvande, der følger efter det, under hvilket Skibet løb ud af Havnen.

Naar en fransk eller udenlandsk Kaptein anmoder en Lods fra Fécamp om at føre ham til en Havn i Kanalen, kan denne gaa ind derpaa, naar han holder sig efterrettelig Reglementet i den Havn, hvorhen han begiver sig. Paa hvilket Sted han saa end bliver remplaceret af Lods fra Bestemmelsesstedet, har han Krav paa det hele fastsatte Salær.

Dette Salær er for Havnene Dieppe, Saint Valery-en-Caux og Havre Fr. 0.15 for Seilskibe pr. Ton af Drægtigheden og Fr. 0.12 pr. Registerton for

Dampskibe. Udenlandske Fartøier, der ikke er ligestillede med franske Skibe, betaler en Halvpart mere. Lodserne har desforuden Krav paa Fr. 2.00 pr. 10 Kilometer for at komme tilbage til Fécamp.

bb. Hjælpebaade.

Hjælpebaade med fem Mands Besætning skal, naar de rekvireres enten for Ind- eller udgaaende, være pligtige at transportere Ankertouge og ellers foretage saadan Manøvre, der forlanges af dem.

Disse Baade betales med 12 Fr., naar de rekvireres af en Kaptein, hvis Skib er blevet bordet udenfor Havnarmene for vedblivende at være til Skibets Tjeneste, men blot med 8 Fr., naar de ikke er blevne rekvirerede for at forblive ombord, eller naar deres Tjeneste kun varer fra Havnarmen til Kai.

Hvis en Skibsfører imidlertid vil benytte sig af den Frihed, Reglementerne indrømmer ham, og ikke vil benytte ovennævnte Hjælpebaade, er han ikke pligtig til at betale noget, men ved Udgaaende er han pligtig til at føre Lodsens iland.

I Nødtilfælde kan Havneformanden sende et Skib eller flere Baade for at være Fartøiet til Hjælp ved Indgaaende. For at erholde Betaling herfor, behøver da Føreren af disse Baade kun at fremvise Certifikat fra Havneformanden om, at Baadene har erholdt Ordre til at gaa ud til Skibets Hjælp. Betalingen er den samme som for Hjælpebaade.

cc. Forhalingsafgift.

Havneformanden tilser, at alle nødvendige Dispositioner tages for Fartøiernes Ind- og Udgaaende, og hvor han finder det paakrævet, kan han kommandere ud et større Antal Forhalingsmænd end vanligt.

Forhalingsafgiften ved den nordre Havnarm er fastsat til Fr. 0.20 pr. Mand om Dagen og til Fr. 0.30 pr. Mand om Natten; ved den søndre Havnarm er Betalingen fastsat til Fr. 0.30 pr. Mand, Dag som Nat. De her bestemte Afgifter gjælder saavel Ind- som Udgaaende og alle Slags Skibe, franske og dermed ligestillede.

Det sidstnævnte Salær (Fr. 0.30) tilstaaes Forhalere, der anvendes, Dag som Nat, ved den ene eller anden Havnarm, af udenlandske Fartøier, der ikke er ligestillede med franske.

Afgiften til Forhalingsformanden er det dobbelte af de andre Forhaleres.

Forhalingsformanden ved den nordre Havnarm kaldes Signalførstander, og han har udelukkende Ret til at signalisere til Skibe, der løber ind i Havnen.

Franske og udenlandske Fartøier har at betale Fr. 1.25 for hver i god Stand værende Forhalingsline, hvormed de betjenes.

D. Mæglerafgift.

Ifølge Forordning af 18de Juni 1838 er Mæglerkourtagen i Fécamp fastsat paa følgende Maade for Skibe, der gaar i Fart paa Udlandet, de franske Kolonier og Havnene ved Middelhavet:

Seilskibe:

Indgaaende i Ballast pr. Reg. Ton	Fr. 0.12
Udgaaende - — - —	Intet.
Indgaaende med Ladning, helt eller delvis pr. Ton af Ladningen	- 0.50
Udgaaende med Last helt eller delvis pr. Ton af Ladningen	- 0.25

Dampskibe:

Indgaaende i Ballast eller med Passagerer pr. Hestekraft	Fr. 0.25
Udgaaende - — med Passagerer - — -	0.12 ¹ / ₂
— - uden — - —	intet
Indgaaende med Ladning, helt eller delvis pr. Ton af Ladning	- 0.50
Udgaaende med Ladning, helt eller delvis	- 0.25

For Oversættelse af Dokumenter.

For et almindeligt Konnossement	Fr. 4.00
„ - ualmindeligt —	- 6.00
„ andre Slags Dokumenter, se Havre.	

Granville.

A. Navigationsafgifter.

- I. Afgifter, som tilfalder Staten, se Havre.
- II. Afgifter, der oppebæres for Handelskammerets Regning.

Redningsafgift (droit de sauvetage).

I Henhold til en Forordning af 21de Oktober 1818 skal der for Handelskammerets Regning i Granville erlægges af alle franske Skibe og dermed lige-stillede en Afgift af Fr. 0.10 pr. Registerton, men af alle fremmede Fartøier, der ikke er ligestillede med franske Skibe, Fr. 0.20 pr. Registerton.

B. Lodsafgift.

Lodstjenesten ved Granvilles Station udføres ved 5 Lodse og 2 Lods-aspiranter.

Skibsførere er ved Indgaaende forpligtede til at tage Lods ved Lodsstationens 3die Distance, naar de dersteds praies.

Ved Udgaaende er det dem tilladt at afskedige Lodsen i 1ste Distance.

Fra Cap Fichel til 3die Distance og omvendt er Fartøier ikke pligtige til at tage Lods, men naar Lods anvendes, betales der 15 centimes pr. Registerton.

Indenfor Grændserne for Regnévilles gamle Station, hvilke dannes i Nord af Barnevilles Klokketaarn i Linie med Cap Carteret, i Vest af Øen Enseignes Taarn i Linie med Chansey Fyr og i Syd af Taarnet paa Le Grand Huguenan i Linie med Chansey Fyr, kan Lodserne ved Granvilles Station konkurrere med Kjendtmænd om at lodse ogsaa i Farvande, der ikke henhører under Lodsdistriktet.

De ovenfor nævnte Grændser deles i følgende Distancer:

Mod Nord tre Distancer:

- 1ste Distance: fra Regnévilles Havn til Øst for Bec-d'Agon.
 2den — „ dette Sted til Linien fra Blainvelles Klokke over Sénéquet-
 klippen.
 3die — „ sidstnævnte Grændse til den ovenfor anførte Nordgrændse
 for Regnévilles gamle Station.

Mod Vest tre Distancer:

- 1ste Distance: fra Regnévilles Havn til Bec-d'Agons Østside.
 2den — „ nævnte Punkt indtil Linien fra Etatklippen over Taarnet
 paa le Grand-Huguenan.
 3die — „ sidstnævnte Grændse til den ovenfor anførte Vestgrændse for
 Regnévilles gamle Station.

Mod Syd tre Distancer:

- 1ste Distance: fra Regnévilles Havn til Øst for Bec-d'Agon.
 2den — „ dette Punkt til Linien fra Etatklipperne over Sellièreklipperne.
 3die — „ fra sidstnævnte Grændse til den ovenfor angivne Sydgrændse
 for Regnévilles gamle Station.

Et Skib, bordet indenfor 1ste Distance, giver kun Krav paa Totrediedele af den fastsatte Afgift for denne Distance.

Tarif over Lodsafgifter ved Granvilles og Regnévilles gamle Station for franske og dermed ligestillède Fartøier:

	1ste Distance. Fr.	2den Distance. Fr.	3die Distance. Fr.
under 80 Tons . .	10.00	12.50	18.25
fra 80 til 99 „ . .	15.00	18.13	25.88
- 100 - 149 „ . .	17.50	21.88	31.50
- 150 - 199 „ . .	21.25	22.56	38.25
- 200 - 249 „ . .	26.25	32.81	47.25
- 250 - 299 „ . .	30.00	37.50	54.00
- 300 - 349 „ . .	34.38	42.50	61.88
- 350 - 399 „ . .	43.13	53.75	77.63
Fartøier paa 400 Tons og derover betaler de sidst angivne Afgifter med en Forøgelse pr. Ton over 400 og efter Distance, af	0.063	0.078	0.113

C. Mæglergebyhr.

I Granville oppebæres, ifølge Skrivelse fra de forenede Rigers Vicekonsul paa Stedet af 26de December 1895, Skibsmæglerafgift efter den for Cherbourg gjældende Tarif.

Gravelines.

A. Navigationsafgifter.

- I. Afgifter, der tilfalder Staten, se Havre.
- II. Afgifter, der oppebæres for Handelskammerets Regning.

Lokal Tonnageafgift.

Ifølge Regjeringsdekret af 26de April 1896 skal der i Gravelines af ethvert Fartøj, fransk eller fremmed, der ankommer med Ladning, oppebæres en Afgift af høist 70 centimes pr. Ton af Drægtigheden.

B. Lodsafgifter.

Skibe under 80 Tons Drægtighed betaler **ikke** Lodsafgift, hverken ved Ind- eller Udgaende.

Ved Indgaende:

Fartøier fra 80—100 Tons med Ladning, pr. Skib	Fr. 28.75
— - 80—100 „ i Ballast - —	- 17.25
— paa 101 Tons og derover med Ladning, pr. Ton	- 0.28
— - 101 „ - — i Ballast - „	- 0.17

Ved Udgaende:

Fartøier paa 80 til 100 Tons med Ladning, pr. Skib	Fr. 23.00
— - 80 - 100 „ i Ballast - Ton	- 17.25
— - 101 „ og derover med Ladning, pr. Ton	- 0.23
— - 80 - 101 „ - — i Ballast - —	- 0.17

Skibe, der har søgt til Gravelines i Nødhavn, betaler kun $\frac{2}{3}$ af Tarifens Afgifter.

Lodser, der fører Skibe lastede eller i Ballast til Dunkerque og Calais, erholder af Skib paa 100 Tons og derunder Fr. 28.75 og af Skib paa over 100 Tons Fr. 0.28. For Tilbageturen har de desforuden Krav paa 2 Fr. for hver 10 Kilometer.

For hvert Tidvande, tilbragt ombord, fraseet det Tidvande, under hvilket Fartøiet kom ind eller gik ud, betales der Lods paa Havet Fr. 6.00 og til Lods i Havnen Fr. 3.00.

Hjælpebaad, bemandede med mindst 5 Mand, Fr. 10.00.

Lodserne har kun Krav paa $\frac{1}{4}$ af Lodspengene, hvis de først er komne ombord paa Fartøiet, naar dette har passeret Barren indenfor Sømærkerne.

C. Mæglerafgift.

Ifølge et Dekret af 29de August 1891 er Mæglerafgifterne fastsat som følger for Skibe i Fart paa Udlandet, de franske Kolonier eller Havne ved Middelhavet.

Fartøier.	Til 600 Tons.	Fra 601—1000 Tons.	Fra 1001 Tons og derover.
	Fr.	Fr.	Fr.
Dampskibe.			
Med Ladning helt eller for mere end $\frac{9}{10}$ bestaaende af Stenkul, Jernmalm eller Is . . .	Pr. Ton af Ladning. 0.15	0.10	0.05
Udgaaende i Ballast uden Passagerer	Pr. Ton af Drægtigheden. —	—	—
— — — med —	0.06 $\frac{1}{4}$	0.06 $\frac{1}{4}$	0.06 $\frac{1}{4}$
Seilskibe.			
Med Ladning helt eller for mere end $\frac{9}{10}$ bestaaende af Stenkul, Jernmalm eller Is	Pr. Ton af Ladning. 0.30	0.20	0.10
Udgaaende i Ballast med eller uden Passagerer .	Pr. Ton af Drægtigheden. —	—	—
Dampskibe eller Seilskibe.			
Med Ladning helt eller for mere end $\frac{9}{10}$ bestaaende af Trælast, Farvetræ, Egetræ, Jern, Guano eller Korn (Hvede, Rug, Mais, Havre eller Byg)	Pr. Ton af Ladning. 0.40	0.30	0.20
Med anden Slags Ladning end ovennævnt	0.50	0.40	0.25
Udgaaende helt eller delvis ladede	0.25	0.25	0.25
Indgaaende i Ballast eller i Nødhavn med eller uden Passagerer	Pr. Ton af Drægtighed. 0.12 $\frac{1}{2}$	0.12 $\frac{1}{2}$	0.12 $\frac{1}{2}$

Honfleur.

A. Navigationsafgifter.

- I. Afgifter, der tilfalder Staten, se Havre.
- II. Afgifter, der oppehæres for Handelskammerets Regning.

Lokal Tonnageafgift (droit de péage).

I Henhold til to Dekreter af 15de September 1888 og af 9de Mai 1892 samt Dekreter af 20de Mai og 9de August 1895 skal der erlægges af alle Skibe, der indløber i Honfleur Havn, en Afgift pr. Registerton af Fr. 0.15.

Ifølge flere Love af tidligere Datum, modificerede ved Dekret af 15de September 1888, skal der af alle franske eller udenlandske Fartøier, der ankommer fra de store Fiskerier, de franske Kolonier og Udlandet til Honfleur, erlægges en anden Afgift af Fr. 0.30 pr. Registerton.

Fritagne for disse Afgifter er: 1. Skibe, som søger til Honfleur paa Grund af tilfældige Omstændigheder og ikke der foretager nogen Handelsoperation. 2. Dampskibe, der gaar i regelmæssig Rute og væsentlig anvendes til Passagerfragt.

I ethvert Fald nedsættes disse to Afgifter til Halvparten for Skibe, der har anløbet eller skal anløbe en anden fransk Havn, hvor der erlægges lokal Tonnageafgift, for dersteds at lade eller losse Varer, der kommer fra eller er bestemt for Udlandet eller de franske Kolonier.

Redningsafgift.

Ifølge et Dekret af 12te August 1857 skal Skibs, som anløber Honfleur, erlægge en Afgift af 5 centimes pr. Registerton, dog kun 2 centimes af Skibe, som gaar i Kystfart mellem franske Havne.

B. Lodsafgift.

Nedenanførte Bestemmelser er særskilt gjældende for Honfleur, iøvrigt henvises til Lodsreglementet for Havre.

Honfleurs Lodsstation.

Grændser: Honfleur og Villerville.

Lodsafgifterne paa den store Red til Honfleur eller til Hoc er Fr. 26.00 pr. 100 Registertons foruden Kosthold.

Disse Afgifter nedsættes med $\frac{1}{4}$ for Skibe, bordede paa den lille Red, og de udgjør saaledes for disses Vedkommende Fr. 0.195 pr. Ton, og med $\frac{2}{3}$ for Skibe, bordede i Indløbet til Honfleurs Havn, hvilke saaledes erlægger Fr. 0.087 pr. Registerton.

Afgifterne forøges med $\frac{1}{3}$ for Skibe, der bordes i en Afstand af 14 til 34 Mile fra Cap de la Hève, udgjørende saaledes for disses Vedkommende

Fr. 0.347 pr. Ton og med $\frac{1}{2}$ for Skibe, bordede udenfor denne Afstand, der saaledes følger har at betale Fr. 0.390 pr. Registerton.

Skibe, der bordes indenfor en Afstand af 14 Mile fra Cap la Hève, betragtes som bordede paa den store Red og betaler saaledes følger Fr. 0.26 pr. Ton.

Ethvert Skib, der kommer fra Vest paa Honfleurs store Red, og som bordes af Lods, betaler ham en Godtgjørelse af Fr. 3.00 for hver 12 Timer, indtil det har naaet i ret Linie i Nord og Syd over Cherbourg.

Lodsafgifterne ved Udgaaende er $\frac{2}{3}$ af de, der er fastsat i Tarifen, eller Fr. 0.173 pr. Ton, hvis Fartøiet er lastet, og Halvdelen eller Fr. 0.130, hvis det udgaar i Ballast, eller hvis det kun har søgt Honfleur som Nødhavn. Ovennævnte $\frac{2}{3}$ og $\frac{1}{2}$ baseres paa Hovedafgiften for Skibe, bordede paa den store Red.

Salær for Lodsning kan aldrig beløbe sig til mindre end Fr. 8.50 og forøges yderligere med 4 $\frac{0}{10}$, som tilfalder Lodsoldermanden.

Som lastede betragtes Skibe, der har ombord Varer til en Kvantitet, der modsvare mere end $\frac{1}{20}$ af Drægtigheden; dog kan Skibe, som er ladede med Byggesten eller Gipssten, have nævnte Varer ligetil en Trediedel.

Lodserne bør ikke kræve noget Salær for at føre et Fartøj fra Havnen til et af Bassinerne eller fra et af Bassinerne til Havnen under Fartøjets Ind- eller Udgaaende.

Hvis en af disse Flytninger finder Sted under det efterfølgende Tidvande, betales Lodsens med 3 Fr., for at føre et Skib fra et Bassin til Forhavnen eller fra denne ned i et af Bassinerne, men 6 Fr., hvis et Skib passerer fra et Bassin til et andet.

Hver Gang en Kaptein forlanger Lods til at føre et Skib ud af Havnen, indrømmes der Lodsens Betaling for et Tidvande, selv om ikke Fartøiet gaar ud. Det samme gjælder, om en Kaptein, der, efter gennem vanligt Signal at have faaet Lods ombord, senere bestemmer sig til ikke at gaa ud.

Enhver Hjelpebaad er pligtig til at forrette Tjeneste i det første Bassin, hvor Skibet gaar ind, uden Forøgelse i Salær, men der indrømmes en Forøgelse af Fr. 3.00, hvis Baaden behøves for Flytning fra et Bassin til et andet. Samme Forøgelse tilkommer det for Fortøining af Fartøj i Kvarantaine.

Hjelpebaad, som forbliver ved Land ved et Fartøis Udgaaende for at tage dets seneste Expedition eller nogen af Besætningen, erholder ingen Forøgelse i Salær, medmindre Forsinkelsen overskrider to Timer.

Der betales til Chalupper og Hjelpebaade for paa Forlangende at hæve Ankeret i Havnen:

pr 100 Kg. af Ankerets Vægt . . .	Fr. 5.00
- 100 „ - Kjættingens eller Kabelens Vægt . . .	- 1.00

Disse Taxter er de samme, hvad enten de Fartøier, hvem Ankrene, Kablerne eller Kjættingerne tilhører, er franske eller udenlandske Fartøier.

Intet Anker bør forankres uden Bøiereb og en Bøie, skikkede til at angive og hæve Ankeret.

Lodserne bør gjøre Kapteinerne bekendt med denne Artikel. Kapteiner, der ikke retter sig efter denne Regel, bør betale 14 mere end ovenfor angivne Afgifter for at hæve Ankere, Kabler og Kjættinger.

Der indrømmes en Godtgjørelse af 3 Fr. pr. Dagtidvande, at regne fra 24 Timer efter Chaluppens Ankomst til Skibet ligetil det Øieblik, da Ankeret, Kabelen eller Kjættingen er trukket op. Festedage regnes ikke.

C. Forhalingsafgift.

Afgifter for Forhaling er fastsat ved nedenforstaaende Tarif, der omfatter Ind- som Udgaende og alle Slags Fartøier. Formanden for Forhalerne betales dobbelt. Det er paa det bestemteste forbudt Formanden for Forhalerne at forlange større Betaling end Tarifens Salærer:

Fra vestre Havnarms Endepunkt til la jetée du milieu	Fr. 0.30
„ østre Havnarms Endepunkt til Indgangen af Bassin de la République (det østre Bassin) indenfor Bassinportene pr. Mand	- 0.30
„ østre Havnarms Endepunkt til Træbryggen eller Mellembryggen (jetée du Transit) pr. Mand	- 0.30
„ sidstnævnte Havnarm til det nye eller gamle Bassin indenfor Portene, pr. Mand	- 0.30
For at føre Fartøier, der befinder sig ved Mellembryggen eller Træbryggen i det gamle eller nye Bassin, pr. Mand	- 0.20
Folk, der anvendes ved Vindmaskinen paa Havnarmen, pr. Mand	- 0.50
Naar ved Forhaling ind i det gamle eller nye Bassin Skibet bringes helt til sin Plads, bliver Afgiften at forhøie fra 20 c. til 30 c.	
Fra Indløbet til Bassin de la République til Bunden af samme Bassin	- 0.40
For Forhaling ved Nattetid forøges ovennævnte Afgifter med Halvparten.	

Som foretagne om Natten betragtes Forhalinger foretagne mellem Kl. 10 om Aftenen og Kl. 3 om Morgen fra 1ste Marts til 30te September og mellem Kl. 9 Aften og Kl. 5 Morgen fra 1ste Oktober til 28de Februar.

Forhalingsformanden erholder 1 Fr. 25 c. for Forhalingslinen, som skal ydes i god Stand.

Samme Skib kan kun betale én Gang for Forhalingslinen ved samme Tidvande.

Afgift for Lodsning i Havnen og for Hjælpebaade.

Enhver saadan Baad er pligtig til at transportere Ankere og at udføre hvilkensomhelst anden Manøvre, der forlanges af Skibe.

Hjælpebaad, der har været beskjæftiget med at føre et Fartøi ind i et Bassin, og som ikke kan komme ud derfra, forinden Lukning af Bassinportene, erholder en Godtgjørelse af Fr. 3.00.

Afgifterne til Hjælpebaade er fastsat som følger:

Salær. for Assistance i det Indre af Havnen	Fr. 9.00
— ved Ind- og Udgaende	- 12.00

Sakær til Vasouy	Fr. 12.00
— - Pennedepie	- 16.00
— - Villerville eller Hoc	- 21.00
— - Havres store Red	- 24.00

Hvis et Fartøi, der er ifærd med at gaa ud under ét Tidvande, og som har anvendt en Hjelpebaad til at bringe Ankertouge eller for anden forberedende Manøvre, bliver nødt til paa Grund af ugunstig Vind eller anden Aarsag at opsætte sin Afreise, erholder Hjelpebaaden kun Fr. 6.00; men i dette Tilfælde bør Kapteinen benytte samme Baad, hvis den er disponibel, naar han endelig udgaar.

D. Mæglerafgift.

Tarifen for Mæglerafgifterne er fastsat ved Kgl. Forordning af 12te November 1838.

Der erlægges 50 centimes pr. Ton ved Indgaaende og 25 centimes pr. Ton ved Udgaaende.

For Kul er disse Taxter betydelig lavere.

Isigny.

A. Navigationsafgifter.

- I. Afgifter, der tilfalder Staten, se Havre.
- II. Afgifter, der oppebæres for Handelskammerets Regning.

Lokal Tonnageafgift (droit de péage) findes ikke.

B. Lodsafgifter.

Ethvert Skib paa 80 Tons og derover er pligtig til at tage Lods. Hvis Kapteinen nægter at modtage ham, maa Betaling ikke destomindre erlægges. Tarifen er for franske og dermed ligestillede Fartøier følgende:

Fartøier paa 81 til 100 Tons . . .	Fr. 28.00
— „ 101 - 120 „ . . .	- 31.00
— „ 121 - 140 „ . . .	- 35.00
— „ 141 - 160 „ . . .	- 40.00
— „ 161 - 180 „ . . .	- 45.00
— „ 181 „ . . .	- 50.00

For udenlandske Fartøier, der ikke er ligestillede med franske, forøges Afgifterne med en Trediedel.

Hvis et Fartøi er bordet i Indløbet, hvilket vil sige mellem 1ste Tønde og „le Grouin“, reduceres Lodsafgiften med $\frac{1}{3}$ og med $\frac{1}{2}$, hvis Skibet først er blevet bordet ved le Grouin.

Skibe, der søger le Grouin i Nødhavn, betaler halv Lodsafgift.

Udgaaende Skibe eller Fartøier, der gaar til Carentan, betaler samme Lodsafgift som ved Indgaaende.

Dampskibe betaler fuld Afgift, og Skibe i Ballast $\frac{2}{3}$ af Afgiften.

Som gaaende i Ballast betragtes Skib, der ikke har ombord Varer til en større Kvantitet end 15 Tons.

For hver Reise, Lodsens gjør til le Grouin, naar han er rekvireret af et Skib, betales Fr. 3.00.

Naar Lodsens ikke fortøier et Fartøj paa en forsvarlig Maade, er han forpligtet til at fortøie det om igjen for at bringe det i Sikkerhed under Tvang af ellers at skulle tilbagegive de erholdte Salærer.

Lods, der opsætter med at fortøie et Fartøj til et efterfølgende Tidvande, kan hverken forlange Forhøielse i Salær eller Skadesløsholdelse.

Naar Lods anmodes om at forblive ombord, har han Krav paa 3 Fr. pr. Dag og 3 Fr. pr. Nat foruden Kosthold.

Naar et Fartøj, der er i Fare i Bugten paa Grund af Storm eller høi Sø, gjør Nødsignal (ved at heise op sit Flag i Sjøv), er Lodserne pligtige til at begive sig ombord. I dette Tilfælde betales den, der først border Fartøiet, Fr. 30.00.

Hvis Tilkaldelse af Lods sker i godt Veir, er Salæret Fr. 6.00.

De ved nærværende Artikel fastsatte Salærer gjælder uafhængig af de, der ovenfor ere nævnte.

La Rochelle.

A. Navigationsafgifter.

- I. Afgifter, der tilfalder Staten, se Havre.
- II. Afgifter, der oppebæres for Handelskammerets Regning.

Lokal Tonnageafgift (droit de péage).

Ifølge et Dekret af 19de Oktober 1880, en Lov af 14de August 1888 og et Dekret af 12te November 1891 skal der erlægges en Afgift af Fr. 0.25 pr. Registerton af alle Skibe, der indgaar med Last eller for at lade i La Rochelle og den nye Havn La Pallice.

Fritagne for denne Afgift er Skibe, der anvendes til Kystfiske, Bugsering, Lodsning, Kystfart mellem franske Havne, alle Slags Fartøier tilhørende Staten, Skibe, der søger ind i Nødhavn og endelig Fartøier, der indkommer og udgaar i Ballast.

Ved Dekret af 12te November 1891 er der gjort følgende Forandringer i Oppebørselen af denne Afgift med Hensyn til Lægtene og Dampskibe, der bruges til Omladninger af Fartøier paa Reden samt betræffende Skibe, der kun anløber Havnene La Rochelle og La Pallice uden der at foretage nogen Slags Operation.

A. Ladede Lægttere eller Dampskibe, der anvendes til Omladninger:

1. Indgaaende i Havnene La Rochelle og La Pallice med Varer eller Passagerer fra Skibe opholdende sig paa Reden.

2. Udgaende fra de nævnte Havne med Varer eller Passagerer, bestemte til Skibe paa Reden.

Naar Skibe paa Reden ikke tilhører nogen af de Kategorier, der er fritagne for den lokale Tonnageafgift, ifølge Dekret af 19de Oktober 1880, og naar de ikke skal indgaa i Havnerne La Rochelle og La Pallice, eller naar de ikke har udgaaet fra de nævnte Havne:

Pr. Registerton af Lægterens eller Dampbaadens fulde Drægtighed 25 Centimes for hver Reise.

B. Skibe, der anløber La Rochelle eller La Pallice for at indtage eller losse Varer, landsætte eller tage ombord Passagerer:

Naar disse Fartøier ikke tilhører nogen af de Kategorier, der er fritagne for Afgift ifølge Dekret af 19de Oktober 1880:

1. Hvis Skibet kun lossen eller lader Varer til en Kvantitet i Fragttens, der ikke overstiger $\frac{1}{4}$, af Drægtigheden, bliver Afgiften at reducere til $\frac{2}{5}$ eller til 10 centimes pr. Registerton.

2. Hvis Skibet kun lossen eller lader Varer til en Kvantitet, der vel overstiger $\frac{1}{4}$, men ikke gaar op til en Halvdel af Drægtigheden, reduceres Afgiften til $\frac{3}{5}$ eller 15 c. pr. Registerton.

3. Hvis Skibet lossen eller lader Varer til en Kvantitet, der overstiger $\frac{1}{2}$ af Drægtigheden, skal den nævnte Afgift af 25 centimes pr. Registerton betales.

4. Hvis Skibet kun tager eller landsætter Passagerer, uden Hensyn til Antallet, skal Afgiften reduceres til $\frac{2}{5}$ eller 10 centimes pr. Registerton. I ethvert Fald har alle Fartøier i regelmæssig Skibsfart, kommende fra eller bestemt til det Stille Hav, der anløber La Rochelle eller La Pallice, og som indskrænker sig til at landsætte eller indtage Passagerer eller Paketgoods, at betale 1 Fr. for hver Passager, der landsættes eller ombordtages, og desforuden 1 centime pr. Registerton af Drægtigheden, uden at dog i noget Tilfælde den samlede lokale Tonnageafgift beregnet saaledes — efter Antallet af Passagerer og Skibets Drægtighed — kan overskride 10 centimes pr. Registerton.

Ifølge særskilt Bestemmelse skal en Afgift af 10 centimes pr. Registerton erlægges af Fartøier, der gaar til Rochefort, ladede eller for at indtage Ladning.

Fritagne for denne Afgift er Statens Skibe, Fartøier, der anvendes til Lodsning, Lystskibe eller Fartøier, der gaar i Kystfart mellem franske Havne, Skibe, der anvendes til Kystfiske, Skibe, der indkommer i Nødhavn, saafremt de ikke foretager nogen Handelsoperation; endelig Fartøier, der indkommer og udgaar i Ballast.

B. Lodsafgift.

Stationerne Sables d'Olonne, Ile de Ré, Rochefort og Marennes har følgende særskilte Tarif for Lodsafgifter:

Lodsningsdistancer- nes Ordensfølge.	Lodsninger.	Taxter efter Fartøiernes Drægtighed.														Bemærkninger.
		fra 100 Tons og under	fra 101—150.	fra 151—200.	fra 201—250.	fra 251—300.	fra 301—400.	fra 401—500.	fra 501—600.	fra 601—700.	fra 701—800.	fra 801—900.	fra 901—1000.	Forøgelse pr. T. over 1000 T.		
		Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.		
	Fra Havet (udenfor Klipperne ved Ba- leine og Chassiron) gennem Breton- sundet til nedennævnte Punkter:															Andre Lodsninger ligetil Bestemmelsesstedet beta- les ifølge Tariferne for nedennævnte Bestem- melsessteder:
1.	Til Øen Aix	22	29	35	40	45	54	63	71	79	87	94	99	0.05		Rochefort eller Marennes.
2.	- Reden ved Chef de Baie	24	34	44	54	64	71	78	85	92	97	102	107	0.05		La Rochelle
3.	- Reden ved Aiguillon langs Marrans Elvens Grundinger	41	49	57	65	72	80	88	96	104	112	119	126	0.07		Lucon eller Marans.
4.	- Layelvsn Grundinger eller Re- derne ved Øen Ré	27	32	37	42	46	52	58	63	68	73	78	83	0.04		Auguillon eller Øen Ré.
	Fra Havet (udenfor Klipperne ved Ba- leine eller Chassiron) gennem An- tiochesundet til følgende Punkter:															
1 bis.	Til Øen Aix	22	29	35	40	45	54	63	71	79	87	94	99	0.05		Rochefort eller Marennes.
2 bis.	- Øen ved Chef de Baye	24	34	44	54	64	71	78	85	92	97	102	107	0.05		La Rochelle.
3 bis.	- Reden ved Aiguillon langs Marrans Elvens Grundinger	45	55	65	75	84	95	106	117	128	139	149	158	0.08		Lucon eller Marans.
4 bis.	- Layelvsn Grundinger eller Re- derne ved Øen Ré	27	32	37	42	46	52	58	63	68	73	78	83	0.04		Auguillon eller Øen Ré.
	Fra Havet (udenfor Klipperne ved Ba- leine eller Chassiron) gennem de to Sunde:															
	Til La Pallices Red	24	34	44	54	64	71	78	85	92	97	102	107	0.05		

Anm. De Taxter, der er fastsatte ved denne Tarif, er de samme, hvad enten Lodsens har været nødt eller ikke til at ankre under Strækningen, saaledes som det fremgaar af Artikel 17 af Lodsreglementets almindelige Bestemmelser; dog beregnes Extragodtgjørelse efter Artikel 18.

Denne Tarif omfatter baade Damp- og Seilfartøier, Handels- som Orlogsfartøier under de nærmere Betingelser, der omhandles.

Lodse fra La Rochelle, Ile de Ré og Charentes ydre Station er ligestillede med Hensyn til Udførelse af efternævnte Bevægelser:

Naar en Skibsfører, der har forankret sit Fartøi indenfor Klipperne ved Baleine og Chassiron, igjen vil søge ud for at naa Bordeaux-Rivieret og forlanger Lods, erhoder den Lods, der udfører dette specielle Hverv, følgende Salær:

For et Skib paa 100 Tons og derunder	. . .	Fr. 100.00
” - — - 101—200 Tons		- 140.00
” - — - 201—300 ”		- 180.00
” - — - 301 Tons og derover	. . .	- 220.00

Grændserne for La Rochelles Lodsstation ligesom derværende Lodsers Distrikt er bestemt i Artiklerne 114, 115, 116, 116 bis og 123.

I Kraft af særskilt Bestemmelse har Fører af Fartøi, der kommer fra Søen, bestemt til La Rochelle, Ret til at afslaa Assistance af Lods, der border hans Skib indenfor Richelieutaarnet.

Ved Udgaende har Føreren Ret til at kræve Lodsens Assistance ligetil Stationens yderste Grændse. Dog kan Lods ombord paa Dampskib med Kapteinens Samtykke, men uden at denne har Ret til at afskedige ham, desforinden forlade Skibet. I dette Tilfælde erhoder Lodsens kun Halvparten af Lodspengene for den hele Afstand.

Specialtarif for La Rochelle:

Lodsnings Distancer- nes Ordensfølge.	Lodsninger.	Taxt efter Skibenes Drægtighed.												
		fra 100 Tons og derunder.	fra 101—150.	fra 151—200.	fra 201—250.	fra 251—300.	fra 301—400.	fra 401—500.	fra 501—600.	fra 601—700.	fra 701—800.	fra 801—900.	fra 901—1 000.	Forøgelse pr. Ton over 1 000.
		Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
1.	Fra La Rochelles Havn tilsøs gjen- nem de to Sunde udenfor Klipperne ved Baleine og Chassiron	40	60	75	90	105	124	140	150	160	170	180	190	0.10
2.	Fra La Rochelles Havn til Reden ved Chef de Baie	16	23	30	36	42	50	56	62	68	73	78	83	0.04
3.	Fra Reden ved Chef de Baie til Øen Aix	17	24	31	38	44	52	59	65	70	75	80	85	0.04
4.	Fra Reden ved Chef de Baie til Rederne ved Øen Ré	16	23	30	36	42	50	56	62	68	73	78	83	0.04
5.	Fra Reden ved Chef de Baie til Reden ved Aiguillon eller til Lay- og Maranselvns Grundinger	17	24	31	38	44	52	59	65	70	75	80	85	0.04
6.	Fra La Pallices ind i La Pallices Havn og omvendt	10	15	20	24	28	32	36	40	44	48	52	55	0.03

A n m. De Taxter, der er fastsatte ved denne Tarif, er de samme hvad enten Lodsens har været nødt til at ankre undervejs eller ikke, saaledes som det fremgaar af Artikel 17 af Lodsreglementets almindelige Bestemmelser, dog beregnes Extragodtgjørelse efter Artikel 18.

Denne Tarif omfatter baade Damp- og Seilskibe, Handels- som Orlogsfartøier under de Omstændigheder, der er nævnt i Reglementets Artikel 59 bis.

C. Mæglerafgift.

Ifølge Dekret af 29de Mai 1893 er Skibsmæglertariffen for La Rochelle fastsat som følger for Skibe, der ankommer fra eller afgaar til Udlandet eller de franske Kolonier:

Seilskibe.

Ind- eller Udgaende i Ballast	Intet.
Ankommende helt eller delvis lastede pr. Ton af Ladning	Frc. 0.50
Afgaaende do. do.	„ 0.50

Seil- eller Dampskibe.

Ankommende i Ballast med Passagerer pr. Ton af Drægtighed . .	Frc. 0.25
— do. uden do. do.	Intet.
Afgaaende do. med do. do.	Frc. 0.25
— do. uden do. do.	Intet.

Dampskibe.

Ankomne helt eller delvis ladede pr. Ton af Ladning	Frc. 0.50
Afgaaende do. do.	„ 0.50

Ved Befragtning erlægges 2 % af Fragtbeløbet og ved Salg af Skib $\frac{1}{2}$ % af Salgssummen (dog mindst Frc. 15). Disse Afgifter betales, i Mangel af anden Overenskomst, af de kontraherende Parter med Halvdelen hver.

Oversættelse af Dokumenter. Se Rochefort.

Libourne.

A. Navigationsafgifter.

- I. Afgifter, der tilfalder Staten, se Havre.
- II. Afgifter, der oppebæres for Handelskammerets Regning, ingen.

B. Lodsafgifter.

Lodserne for Libourne betales:

			Fra Libourne til Øen Verte.	Fra Libourne til Bourg.
Skibe, der stikker mindre dybt end	2.61 m.	—	Frc. 30	Frc. 20
Skibe, hvis Dybgaaende er	2.61 m.	—	„ 33	„ 22
Do.	2.77 -	—	„ 36	„ 24
Do.	2.93 -	—	„ 39	„ 26
Do.	3.09 -	—	„ 42	„ 28
Do.	3.25 -	—	„ 45	„ 30
Do.	3.41 -	—	„ 49	„ 32
Do.	3.58 -	—	„ 54	„ 36
Do.	3.74 -	og derover	„ 58	„ 39

Dampbaade betaler halv Afgift.

Et Dekret af 21de Mai 1887 har forøget denne Tarif med 20 % for franske og dermed ligestillede Fartøier.

For at føre et Fartøj til Øen og vende tilbage derfra betales Frc. 8 for hver Gang.

C. Mæglerafgift, se Bordeaux.

Rochefort-sur-Mer.

A. Navigationsafgifter.

- I. Afgifter, der tilfalder Staten, se Havre.
- II. Afgifter, der oppebæres for Handelskammerets Regning.

Lokal Tonnageafgift (droit de péage).

Ifølge et Dekret af 23de Mai 1887 og en Lov af 23de Juli 1892 skal der i Rochefort erlægges af alle Skibe, der indgaar med Ladning eller for at indtage Ladning, en Byen tilfaldende Afgift pr. Registerton af 25 Centimes.

Fritagne for denne Afgift er: Orlogsfartøier, Fartøier, der anvendes til Lodsning, Lystfartøier, Fartøier, der gaar i Kystfart mellem franske Havne eller anvendes til Kystfiske, Skibe, der har søgt ind i Nødhavn, saafremt de ikke foretager nogen Handelsoperation, Skibe, der indgaar og udgaar i Ballast.

B. Lodsafgift.

Stationerne Sables d'Olonne, Øen Ré, La Rochelle, Rochefort og Marennes har fælles Lodstarif og er den gjengivet under La Rochelle.

Skibe, der begiver sig til Havnebassinet (Bassin à flot) til La Cabane Carrée og til Tonnay Charente skal foruden den Sum, der er fastsat for den tilbagelagte Strækning — betale Lodserne i Fortøiningsafgift Frc. 6 uden Hensyn til Drægtigheden.

Den samme Afgift erlægges af ethvert Skib ved Udgaande for Løsgjørelse af Trosser etc.

Denne Godtgjørelse fordobles, naar Manøvren finder Sted mellem Solnedgang og Solopgang.

For Bevægelser i det indre af Bassinet har Lodserne Krav paa en Godtgjørelse af Frc. 3 af Skibe under 300 Tons Drægtighed og Frc. 6 af større Skibe.

Naar et Skib, som er forankret indenfor Klipperne ved Baleine, Chassiron igjen vil søge ud paa Havet for at naa Bordeauxrevieret og i den Anledning forlanger Lods, erholder denne for denne specielle Tjeneste:

Af Skibe paa 100	Tons og derunder	Frc. 100
Do. 101—200	”	140
Do. 201—300	”	180
Do. 301	” og derover	220

Dampskibe betaler i Sundene som i Havnene halv Lodsafgift.

C. Forhalingsafgift

kan opgjøres ved Overenskomst.

D. Mæglerafgift.

Et Dekret af 18de Juli 1892 har fastsat disse Afgifter som følger for Skibe, der gaar i Fart paa Udlandet, de franske Kolonier og franske Havne ved Middelhavet, nemlig:

Seilskibe:

Indgaaende helt eller delvis ladede pr. Ton af udlosset Ladning . .	Frc. 0.50
Udgaaende helt eller delvis ladede pr. Ton af indtagen Ladning . .	” 0.50

Dampskibe:

Indgaaende helt eller delvis ladede pr. Ton af udlosset Ladning . .	Frc. 0.50
Udgaaende helt eller delvis ladede pr. Ton af indtagen Ladning . .	” 0.50

For Oversættelse af Dokumenter.

For almindeligt Konnossement	Frc. 4.00
” større do.	” 6.00
” Protest af Vexel	” 4.00
” Retsakt 1ste Side	” 6.00
” do hver af de følgende Sider . . .	” 4.00

For Befragtning.

For Befragtning ved Certeparti eller Stykgods: 5 % paa Fragtens Beløb at betale af Befragter og Reder.

For Salg af Fartøi.

1 % af Salgssummen at betale af Kjøber og Sælger med en Halvpart hver, medmindre anden Aftale er truffen.

Beregningsgrunden er Ton af Ladning, saadan som denne er angivet i Tillæg til Dekret af 25de August 1861.

Et Skib, som efterat have afgaaet, maa søge tilbage i Nødhavn er fritaget for Mæglerafgift; det samme gjælder Skibe, som har søgt ind til Rochefort i Nødhavn paa Grund af haardt Veir eller Havarier.

I Befragtningskommission indgaar Godtgjørelser for bekræftet Afskrift af Befragtningskontrakten, der tilstaaes begge Parter.

Naar Befragtningskommission skal betales for den hele Ladning, erlægges ikke Godtgjørelse for Udklarering.

Mæglerafgiften for ladede Seil- eller Dampskibe kan ikke være mindre end for de samme Skibe i Ballast.

— — — — —

Rouen.

A. Navigationsafgifter.

I. Afgifter, der tilfalder Staten, se Havre.

II. Afgifter, der oppebæres for Handelskammerets Regning.

Lokal Tonnageafgift.

Ifølge Lov af 30te Januar 1893 og 19de Marts 1895 skal der i Rouen til Fordel for Handelskammeret dersteds ved Indgaaende erlægges af franske eller fremmede Fartøier, der ankommer fra udenlandsk Havn eller fransk Besiddelse undtagen Algier og begiver sig opad Seinefloden ovenfor Fatouville en Afgift af høist Frc. 0.75 pr. Registerton.

Under de sex første Aar, som følger efter ovennævnte Lov af 30te Januar 1893, skal dog denne Afgift erlægges med Frc. 0.55.

Fartøier, der har opholdt sig længere Tid end to Maaneder mellem Fatouville og den øvre Grændse for Havnen ved Rouen, skal for hver Uge eller Del af Uge, der overskyder nævnte Tidsrum, betale pr. Ton af Drægtigheden Frc. 0.05.

Fritagne for enhver Tonnageafgift er Fartøier, der tilhører Staten eller er anvendte i dens Tjeneste; Fartøier, der gaar i Kystfart mellem franske Havne; Fartøier, der bruges til indskrænket Kystfart eller til Kystfiske eller anvendes til Fart paa Landets indre Vasdrag; Bugserbaade og Lodsbaade; Fartøier i Nødhavn og i Almindelighed alle Skibe, der ikke foretager nogen Handelsoperation.

Ethvert Skib, som anløber en Havn ved Seinefloden under Opgaaende ovenfor Fatouville, og som har losset eller skal losse i en anden fransk Havn, hvor der erlægges lokal Tonnageafgift, en Del af sin fra Udlandet kommende Ladning, eller som skal komplettere sin for Udlandet bestemte Ladning indtaget i en anden fransk Havn, hvor lokal Tonnageafgift erlægges, har kun at betale $\frac{1}{2}$ af den først angivne Tonnageafgift.

Hvis et Fartøj har anløbet en anden fransk Havn, hvor der erlægges lokal Tonnageafgift for at lettes til et mindre Dybgaaende, forinden det gaar opad Seinen, har det kun at erlægge $\frac{2}{3}$ af den først angivne Afgift.

Under samme Betingelser skal der af alle Fartøier undtagen de, der er ladede med Kul, erlægges en Afgift af 15 Centimes pr. Registerton for Underhold af Havnemateriellet.

Redningsafgift.

Redningsafgift betales af alle Skibe, der passerer Quilleboeuf ved Seine-mundingen. Denne Afgift beløber sig for Skibe,

		pr. Registerton
Ankommende fra eller bestemte for	Franske Havne ved Atlanterhavet	til Frc. 0.03
	Udenlandske Havne ved Atlanter-	
	havet eller ved Middelhavet	- „ 0.05
	Langfar	- „ 0.10

For udenlandske Skibe, hjemmehørende i Lande, der ikke har afsluttet Skibsfartstraktat med Frankrige, til Frc. 0.15.

Denne Afgift betales i Regelen blot ved Indgaaende; hvis imidlertid et Skib ved Indgaaende har betalt en mindre Afgift, end hvad det pligter at erlægge, naar Hensyn tages til Bestemelsesstedet, har det ved Udgaaende at betale en Tillægsafgift, tilstrækkelig for sammen med det allerede erlagte, at beløbe sig til den højeste Taxt, der paahviler samme.

B. Lodsafgift.

Dekret af 14de Marts 1884 ændret ved Dekreter af 8de og 28de Januar 1889 og 5te August 1890 samt af 3die Februar og 1ste August 1893.

Fælles Bestemmelser for Stationerne Quilleboeuf og Villequier.

Lodstjenesten paa Seinen er fordelt paa to (2) Stationer, nemlig:

1. Quilleboeuf, hvis Lodse er pligtige til at borde Skibe tilsøs og saaledes forretter Tjeneste baade paa Havet og paa Floden, samt
2. Villequier, hvis Distrikt kun udgjøres af Seinefloden.

Ethvert Fartøj over 40 Tons er pligtig til at tage Lods paa Seinen, hvad enten det gaar op eller ned ad Floden. Fartøier under 40 Tons Drægtighed er fritagne for at benytte Lods. Dog er Dampskibe af enhver Størrelse, naar de bruges til Bugsering, lodspligtige.

Lodsernes Salærer bestemmes i Forhold til 1) Skibenes lovlige Drægtighed, 2) Ladningens Natur ifølge nedenanførte Artikel 290, 3) de tilbagelagte Strækninger.

Fartøjernes Drægtighed og indehavende Last angives ved Maalebrev og Toldmanifest. I Tilfælde af, at disse Dokumenter er tabte eller ikke fremvises, kan Lodserne forlange enten Fartøiets Ommaaling eller Toldvisitation af Ladningen.

Lodsafgifterne erlægges af franske Orlogs- og Handelsfartøier og af udenlandske med franske ligestillede Fartøier efter nedenstaaende Tariffer.

Udenlandske Fartøier, der ikke er ligestillede med franske, betaler en Halvpert mere, men de betaler uden Tillæg de særskilte Forøgelses, der ifølge nærværende Reglement er tilstaaede Lodserne.

Et Tillæg af 2 % af alle Lodssalærer ved Stationen Quilleboeuf tilkommer Handelskammeret i Rouen som Erstatning for de Forpligtelser, der paahviler samme ifølge gjældende Forordninger:

Som ladede og pligtige til at erlægge de i Tariffen fastsatte Afgifter ansees følgende Skibe:

1. Skibe, der er ladede med Stykgods til en Kvantitet overstigende $\frac{1}{6}$ af deres Drægtighed.
2. Skibe, der indehar Last af Sten eller Grus til en Kvantitet, overstigende $\frac{1}{3}$ af Drægtigheden.

Skibe i Ballast, enten de bugseres eller ikke, har kun at erlægge Halvparten af Hovedafgiften, dog ikke mindre end det Beløb, der er bestemt for ladede Skibe paa 20 Tons.

Lodserne er forpligtede til at forblive ombord paa de Fartøier, der er dem betroede under disses Ophold i Havn, paa Red eller ved Stoppested, medmindre de er blevne behørigen afskedigede, eller de er bemyndigede at undersøge Seilløbet for at forvise sig om Vanddybden.

Det maa imidlertid bemærkes, at naar et Skib med Lods ombord i en Havn ved Seinemundingen eller paa Stoppested ved Quilleboeuf er ude af Stand til øieblikkelig at afseile enten paa Grund af Kapteinens Villie eller af anden Aarsag, og der sammesteds findes Skibe, færdige til at afgaa, men uden Lods, kan vedkommende Myndighed paa Stedet beordre Lods, der er anstillet paa det ikke seilklare Skib, at begive sig ombord paa Fartøi, der er færdigt til Afreise med Bugserbaad for Bougen. I dette Tilfælde bliver den første ledige Lods sendt til det Sted, som saaledes er blevet berøvet sin Lods.

Naar et Skib indgaar i Nødhavn til Havre eller Honfleur, eller naar det under Udgaaende har passeret den Linie, der forener Willerville med Pynten paa Havres nordvestre Havnarm, er Lodsens paa Quilleboeuf berettiget til at forlade Skibet.

Hvis imidlertid haardt Veir hindrer Lodsens fra at gaa i Land, bør han lodse Skibet til udenfor Banken „Les Hauts du Havre“. I dette Tilfælde, ligegyldigt, hvorlænge hans tidligere Ophold paa Skibet har varet, har han Krav paa Tidvande efter følgende § fra det Øieblik af, at Skibet har passeret Stationens Grændser, foruden at han kan fordre Hjemsendelse.

Efter et Ophold af 48 Timer ombord paa Skibe indrømmes der Lodserne en Skadeserstatning af Frc. 3 for hvert Tidvande, foruden det Salær, som de har Krav paa efter nærværende Reglement.

De 48 Timer begynder at løbe fra det Øieblik af, at Lodsens har bordet Fartøiet.

Ophold, forarsaget ved Karantaine, berettiger til en Erstatning af Frc. 5 pr. Dag.

Under alle Omstændigheder har Lodsens Fordring paa Soverum og Kost under den Tid, han er ombord til Skibets Tjeneste, eller hvis han skulde foretrække det: et Beløb af Frc. 2.50 pr. Dag istedetfor Kosten.

Naar en Kaptein lader sig indskrive for at erholde Lods, og han formedelst Omstændigheder, der beror paa ham, hans Reder eller Ladningsseiere,

ikke benytter den Lods, der er blevet ham tildelt, har han at betale denne $\frac{1}{2}$ Lodsafgift, fraseet Godtgjørelse for Tidvande og Kost, hvis han ikke har beholdt ham mere end 3 Dage; men er dette Tilfældet, maa Kapteinen betale Lodsens hel Lodsafgift foruden Tidvande og Kost.

Alle Skibe med Undtagelse af dem, der er ladede med Tømmer eller Planke, bør have Skibslugerne lukkede og fastholdte ved Stænger samt overdækket af Presenning.

Dampskibsfart.

Ethvert lodspligtigt Fartøj eller Lægter, der bugseres af en Dampbaad, betaler kun Halvparten af de Salærer, som Seilskibe af samme Størrelse har at erlægge, efter tilbagelagte Strækninger. Dog kan ikke et Dampskibs Afgift være mindre end, hvad Seilskibe af 20 Tons Drægtighed har at erlægge.

Ethvert Fartøj eller Lægter, der bugseres, skal have egen Lods, fraseet Bugserbaadens. Dog hvis der ved Fartøj eller Lægters Afreise ikke er nogen ledig Lods for Haanden, kan alligevel Fartøjet afgaa under Ledelse af Bugserbaadens Lods; i dette Tilfælde er Fartøjet pligtigt til at have sit Flag heist for Tilkaldelse af Lods og antage den første, der presenterer sig undervejs. Den Lods, der saaledes fremstiller sig, erholder $\frac{1}{2}$ Lodsafgift for hele den Strækning, Skibet eller Lægteren tilbagelægger under hans Ledelse, ifølge Art. 298.

Naar et Seilskib og en Lægter samtidig er færdige til Afgang, og der ikke er et tilstrækkeligt Antal ledige Lodse for Haanden, har Seilskibet Fortrinet.

Ethvert Skib, der gjør Nødssignal, skal betale den Hjælp, der bringes det paa Lodsformandens Ordre, selv om Hjælpen ikke benyttes.

I alle Tvistemaal vedrørende Lodsning og Skibsfart paa Seinen, afgiver Handelstribunalet i Rouen Kjendelse for Skibes Vedkommende, der gaar til Rouen og Handelstribunalet i Havre eller Honfleur for Skibes Vedkommende, der gaar ned ad Floden, efterat have erholdt Rapport fra Chefen for Lodsvesenet paa Seinefloden.

Hvis et Skib umiddelbart skal gaa tilsøs, træffer Afgangsstedets Handelsdomstol Afgjørelsen. Men i Tilfælder, hvor der er Tvist om ordinære eller ekstraordinære Lodspenge, og Chefen for Lodsvesenet har bestemt disse, bør Skibsføreren midlertidig deponere Beløbene hos Lodschefen, der har at afgive Kvittering og udlevere Beløbene efter endelig Dom til rette Vedkommende. Undladelse heraf medfører Forpligtelse til at betale i Skadeserstatning det dobbelte af den Sum, der ikke blev erlagt.

Lodsstationen Quilleboeuf.

Nævnte Stations Grænder er bestemt som følger:

Opad Floden fra Quilleboeuf af, for opgaaende Skibe Huset Poultier i Villequier og nedgaaende Skibe nævnte Steds Fyr. Nedad Floden fra Quilleboeuf, Linien over Villervilles Centrum og Fyrtaarnet paa Havres vestre Havnarm.

Seilskibe paa 41 til 50 Tons betaler i Lodsafgift 36 Frc., Seilskibe af større Drægtighed betaler yderligere Frc. 6 for hver overskydende 10 Tons, fra 50 til 600 Tons, men Frc. 4.50 for hver overskydende 10 Tons over 600 Tons.

Skibe paa 40 Tons og derunder, der er fritagne for Lodspligt ifølge § 2 i Art. 287, men som ikke destomindre ønsker at anvende Lods, betaler i Overensstemmelse med følgende Tarif for Lodsning fra Stationen Quilleboeuf:

Drægtighed.		Franske og dermed ligestillede Skibe.	
		Seilskibe.	Dampbaade eller bugse- rede Skibe.
paa	20 Tons og derunder	Fr.	Fr.
"	21 " til 30 . . .	18	18 a)
"	31 " - 40 . . .	24	18 a)
"	41 " - 50 . . .	30	18 a)
"	51 " - 60 . . .	36	18 a)
"	61 " - 70 . . .	42	21
"	71 " - 80 . . .	48	24
"	81 " - 90 . . .	54	27
"	91 " - 100 . . .	60	30
"	101 " - 110 . . .	66	33
"	101 " - 110 . . .	72	36
"	591 " - 600 . . .	366	183
"	601 " - 610 . . .	370.50	185.25

Skibe, der ikke er ligestillede med franske, betaler en Halvpart mere.

a) Anm.: Ifølge Art. 298 skal Dampbaade og bugserede Skibe af en mindre Drægtighed end 51 Tons betale de samme Salærer, 18 og 27 Frc., som Skibe paa 20 Tons gaaende under Seil.

De i ovenfor fremstillede Tarif anførte Salærer betales ifølge de tilbagelagte Distancer, hvad enten under Opgaaende eller Nedgaaende, nemlig:

Fra Villequier til Aizier betales der $\frac{1}{6}$ af Salæret;

Fra Aizier til Quilleboeuf	}	ligeledes $\frac{1}{6}$ af Salæret.
" Quilleboeuf til Tancarville og		
" Tancarville til Berville		

Fra Berville til Honfleur,	}	$\frac{1}{3}$ af Salæret.
til Havre eller til Stationens Grændse		

Hver Distance, endskjønt ikke helt tilbagelagt, betales fuldt ud til den Lods, der har paabegyndt samme, og kan ikke give Anledning til mindre Salær end 5 Frc., forudsat at ikke Afbrydelsen skyldes en Aarsag, der afhænger af Lodsens.

Ethvert Skib, der har tilbagelagt en Distance, dels for Seil dels bugseret, erlægger Afgift for den hele Distance som Seilskib.

Lodserne fra Quillebeouf er pligtige til at borde Skibe bestemt for Seinen i aaben Sø i Overensstemmelse med Artikel 26 i Dekret af 12te December 1806. Lodsningensformanden bestemmer Antallet af Lodse, der skal krydse tilsøs ligesom Antallet af dem, der skal udføre anden Tjeneste.

Hvis det Skib, som bordes, allerede har Lods fra Honfleur eller Havre, og som ikke skal gaa ind i nogen af disse Havne, tager Quillebeoufudsens uopholdelig Ledelsen af Fartøiet.

I dette Tilfælde betales Lodsens fra Honfleur eller Havre i Forhold til den tilbagelagte Distance, medens Lodsens fra Quillebeouf erholder forøget Salær efter Art. 320.

I Tilfælde, hvor et lodspligtigt Fartøj, der er bestemt for Havre eller Honfleur, bordes af en Lods fra Quillebeouf, og Lods ikke møder frem fra for- nævnte Havne ved Ind- eller Udgaaende, har Lodsens fra Quillebeouf, der har foretaget Lodsningen, Ret til de Afgifter, som ellers skulde være erlagte til Sølodsens.

Lodser fra Quillebeouf skal have i fælles Eie til Stationens Tjeneste Lodsbaade i tilstrækkeligt Antal for at sikre Tjenesten tilsøs og udrustede i Overensstemmelse med Art. 24 i Dekret af 12te December 1806 og Art. 20 i de almindelige Bestemmelser i Dekret af 29de August 1854.

Foruden de Tegn, der angives i 1ste Art. af Dekret 29de August 1854 og i Art. 13 af Dekret af 12te December 1806 skal Lodsbaadene, medens de er i et Fartøis Synsvidde, have heist et rødt Flag med et hvidt Anker i dets Midte og Bogstavet R i hvidt i det øvre Hjørne ved Randsømmen.

Lodserne fra Quillebeouf er forpligtede til at lodse Skibe, der gaar op eller nedad Seinen, ved Ind- og Udgaaende til og fra de Havne, som ligger inden Grænserne for deres Station.

Ved Udgaaende fra Villequier til Havre bør Førere af Fartøier, der gaar fra Rouen, og hvis Dybgaaende er mindre end 4.90 m., telegrafisk gjøre Anmeldelse herom til Lodsformanden 48 Timer før Afreisen. Ved Modtagelsen af Underretningen udvælger Formanden uden Hensyn til hvem, der staar for Tur, en Lods og sender ham om fornødent til Villequier for at sikre Fartøiets Nedreise tilsøs.

Skibets Fører har foruden almindeligt Lodsgebyr kun at godtgjøre Omkostningerne med Underretningen og Udgifterne ved Lodsens Reise til Villequier fra Havre eller Quillebeouf, hvilke ifølge Art. 19 i de almindelige Bestemmelser er bestemte til 2 Francs pr. 10 Kilometer.

For Opgaaende fra Havre til Villequier anviser Lodsformanden for alle Skibe, der er opholdte ved for lavt Vande, og som ikke stikker mindre dybt end 4.90 m. — en Lods for at sikre Fartøiets Opseiling fra det Øieblik af, at saadan er mulig i Tilfælde, hvor Lodsens, der har bordet Skibet tilsøs eller ved Havre, skulde undslaa sig.

I dette Tilfælde vil den Lods, der har bordet Skibet tilsøs eller paa Reden have Krav paa Tillæg ifølge Art. 320, Ombordbringelse og Godtgjørelse for Kost og Tidvande for den Tid, han har tilbragt ombord.

Naar Skib eller Dampskib er blevne bordede af Lodse fra Villequier udenfor den Linie, der kan trækkes fra Villerville til Fyret paa Havres nordvestre

Havnarm, bliver Hovedsalæret ifølge foranstaaende Tarif at forøges med en Fjerdepart, hvis Skibet er bordet udenfor Havres Red, og med en Sjettedel, hvis det er bordet paa den lille Red.

Angaaende Grændserne for Havres lille Red, se under Havre, Art. 241 i nærværende Reglement.

Der tilstaaes Lodsens desuden 10 Frc., hvis han er kommet ombord paa Fartøiet ved Hjælp af en fremmed Baad.

I Tilfælde, hvor en Kaptein, hvis Skib er forankret eller under Seil paa Reden, lader hente Lods i egen Baad, har denne ikke Krav paa nogen Forhøielse i Salær.

Hvis Skibet paa Grund af daarligt Veir eller Kapteinens Villie igjen søger tilhavs, har Lodsens Krav paa samme Forøgelse, som om han havde bordet Skibet paa den store Red.

Disse Forøgelser kan ikke kræves samtidig, idet Kapteinen aldrig kan blive pligtig til at betale mere end høist en Fjerdedel mere end almindeligt Salær foruden 10 Francs for Ombordbringelsen, der ligeledes i Tilfælde skal erlægges.

Førere af Skibe, bestemte for Seinen, kan ikke i noget Tilfælde afvise Lods fra Quillebeouf, der praier tilsøs, og de er pligtige til at manøvrere saaledes, at deres Ombordkomst lettes, medmindre de godtgjøre at have ombord mere end to Tons Varer, bestemte for en Havn, der ikke henhører til Seineflodens Havne.

Seilskibe paa 80 Tons og dervnder og Dampbaade af ikke større Drægtighed end 100 Tons, der er bordede tilhavs, er ikke forpligtede til at betale de ovenfor nævnte Forhøielser med Undtagelse af de 10 Francs for Ombordbringelse, naar denne er foregaaet ved Hjælp af fremmed Baad.

Mod en Forøgelse af 2 % omhandlet i Art. 289 paahviler der Handelskammeret i Rouen forskjellige Havneomkostninger, vedrørende ind- og udgaaende Skibe og deres Lodsning.

Lodsstationen Villequier.

Grændsen for denne Station nedad Floden er Huset Poulitier i Villequier for Skibe, der gaar op til Rouen, men Villequier Fyr for Skibe, der gaar ned ad Seinen.

Grændsen opad Floden er Rouens Havn. Dog er ikke Lodsning obligatorisk længere end fra Stationens nedre Grændse til La Mailleraye og omvendt. Men en Lods kan ikke nægte at lodse ligetil Rouen, naar det forlanges. I dette Tilfælde maa ikke Lodsens remplaceres af nogen af sine Kollegaer; det forholder sig paa samme Maade under Nedgaaende med Hensyn til den Lods, der tages i Rouen.

Lodspersonalet ved Villequier bestaar af 30 Lodse samt af Aspiranter, hvis Antal bestemmes af Marineministeren efter Behov.

De er forpligtede til selv at sørge for at komme ombord i Skibene, ligesom de ogsaa have at landsætte den Lods, som de remplacerer.

Seilskibe paa 41 til 50 Tons betaler Lodserne Fr. 9.30, og de, der har en større Drægtighed, betaler Fr. 1.30 pr. 10 Tons mellem 50 og 600 Tons og 1 Fr. pr. 10 Tons over 600 Tons.

Skibe paa 40 Tons og derunder, der ifølge § 2 i Art. 287 er fritagne for Lodspligt, men som ikke destomindre ønsker at benytte Lods, betaler dem i Overensstemmelse med den ovenfor anførte Tarif for Stationen Quilleboeuf.

Hvis kun Strækningen fra Villequier til Caudebec eller fra Caudebec til La Mailleraye eller omvendt tilbagelægges, betales Lodsén kun Halvparten af de i ovenfor fremstillede Tarif fastsatte Salærer.

Hvis denne Halvpart er mindre end 5 Fr., erlægges dette Beløb, hvad lentén Skibet er lastet eller ballastet.

For enhver af de ovenfor angivne Distancer betales der til den Lods, der har paabegyndt den, fuld Godtgjærelse, selv om ikke Distancen skulde være tilbagelagt i sin Helhed.

Ethvert Skib paa 50 Tons og derunder, enhver Dampbaad og enhver bugseret Lægter, hvis Fører vanlig har ført Skibe eller Lægtér paa Seinen, og som har gaaet opad Floden mindst to Gange i de nærmest foregaaende 12 Maaneder, kan fritages for at benytte Lods fra Villequier til La Mailleraye og omvendt.

Rouens Havn.

Lodsning fra La Mailleraye til Rouen og omvendt, ihvorvel frivillig, er udelukkende reserveret Lodse fra Villequier, som er pligtige til at underholde i Rouen en Lodsafdeling tilstrækkelig for Øiemedet.

Tarifen for Salærerne er bestemt som følger:

For Skibe paa	70 Tons og derunder	. . .	Fr. 20.00
" — "	71 til 100 Tons		- 25.00
" — "	101 - 200 —		- 30.00
" — "	201 - 300 —		- 35.00
" — "	301 - 400 —		- 40.00
" — "	401 - 500 —		- 45.00
" — "	501 Tons og derover	. . .	- 50.00

Tarifen for Lodsning fra Rouen eller La Mailleraye til Duclair og fra Duclair til disse to Havne er fastsat til $\frac{2}{3}$ af ovenforstaaende Tarif.

Skibe, som bordes ved Croisset Dieppedalle og La Bouille for at føres ned ad Seinen, betragtes, hvad angaar det Lodssalær, de skal betale, som om de var blevne bordede ved Rouen.

Tarifen for disse Manøvrer er bestemt som følger:

Bevægelser i Havnen: 5 Francs for Skibe, indtil 200 Tons Drægtighed med en Forøgelse af Fr. 1.00 for hvert overskydende Hundrede Tons ligetil 1 000.

For Bevægelse fra Rouen til Croisset eller Dieppedalle og omvendt: Fr. 10.00 indtil 200 Tons med Forøgelse af Fr. 2.00 for hvert overskydende Hundrede Tons ligetil 1 000.

Bevægelser fra Rouen til La Bouille og omvendt: Fr. 15.00 indtil 200 Tons Drægtighed med en Forøgelse af Fr. 2.00 for hvert overstigende Hundrede Tons ligetil 1 000.

Disse Salærer er at adskille fra dem, der erlægges for Ladning fra Villequier til La Mailleraye og fra La Mailleraye til Rouen. Imidlertid gaar de ind under dette sidstnævnte Salær, hvis Skibe, der kommer til Rouen, lægges ved Kai uden at have ankret og uden at være fortøjet i Land.

C. Mæglerafgift.

Ved Dekret af 17de Januar 1888 er Tariffen for Mæglerafgift bestemt som følger for Skibe, der gaar i Fart med Udlandet, de franske Kolonier og franske Havne ved Middelhavet.

Indgaaende:

	Pr. Ton af Ladning.		
	Ligetil 1 000 Tons.	Fra 1 001 til 1 500 T.	Over 1 500 Tons.
Ladninger bestaaende helt eller for mere end $\frac{9}{10}$ af Kul, Malm, Jernmineralier, Salt, Is, Kaolin og Feltspat: Dampskibe	15 c.	10 c.	5 c.
Seilskibe	25 c.	20 c.	10 c.
Ladninger, bestaaende helt eller for mere end $\frac{9}{10}$ af Jern, Ved, Gjødningsstoffer, Korn og Frø: Seil- eller Dampskibe	40 c.	30 c.	15 c.
Andre Slags Ladninger: Seil- eller Dampskibe	50 c.	30 c.	15 c.
	Pr. Registerton.		
Seil eller Dampskibe i Ballast eller i Nødhavn	12 $\frac{1}{2}$ c.		
Skibe, der har søgt Nødhavn paa Grund af haardt Veir	Intet.		

Udgaaende.

	Pr. Ton af Ladning.
Seil eller Dampskibe, helt eller delvis ladede	25 c.
I Ballast eller udgaaende efter at have søgt ind til Havn som Nødhavn	Intet.

Oversættelse af Dokumenter.

For et almindeligt Konnossement	Fr. 3.00
” - større —	- 5.00
” en Protest	- 5.00
” - Vexel	- 3.00
” - Retsakt, 1ste Side	- 4.00
” - — 2den og følgende	- 3.00

Ved Befragtninger.

Pr. Certeparti	2 % af Fragtbeløbet.
- Stykgods	2 % - —

at betale af Reder og Befragter med en Halvpart hver, hvis anden Aftale ikke er truffen.

Ved Salg af Skibe:

1 % af Salgssummen, at betale af Kjøberen.

Saint Martin-de-Ré.*A. Navigationsafgifter.*

- I. Afgifter, der tilfalder Staten, se Havre.
- II. Afgifter, der oppebæres for Handelskammerets Regning, ingen.

B. Lodsafgift.

Lodstarifferne er fastsat som følger:

Lodsstationerne Les Sables-d'Olonne, Øen Ré, La Rochelle, Rochefort og Marennes har en fælles Lodstarif, der er gjengivet under La Rochelle.

Lodsstationen Øen Ré (L'île-de-Ré) har omstaaende særskilte Tarif:

Lodnings- distancernes Nummerfølge.	Lodsninger.	Taxt beregnet efter Drægtighed												
		fra 100 T. og derover.	fra 101—150.	fra 151—200.	fra 201—250.	fra 251—300.	fra 301—400.	fra 401—500.	fra 501—600.	fra 601—700.	fra 701—800.	fra 801—900.	fra 901— 1 000.	Forøgelse pr. 1 000 T. over 1 000.
		Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
1.	Fra Øens Reder og fra Layelvns Grundinger til Havet gennem Bretonsundet udenfor Baleineklipperne	30	36	41	46	51	58	64	70	76	82	87	92	5
2.	„ L'Aiguillons Red og Maranselvns Grundinger til Havet gennem Bretonsundet udenfor Baleineklipperne	46	53	64	72	80	89	98	107	116	124	132	140	8
3.	„ Øens Reder og Layelvns Grundinger til Havet gennem Antiochesundet udenfor Chassironklipperne	30	36	41	46	51	58	64	70	76	82	87	92	5
4.	„ L'Aiguillons Red og Maranselvns Grundinger gennem Antiochesundet udenfor Chassironklipperne	49	60	70	80	90	100	110	119	128	137	146	155	9
5.	„ Øens Reder til „le fief d'Ars“	15	17	19	21	23	26	29	32	34	36	38	40	2
6.	„ „le fief Ars“ istedet for Ballastens Ud- løsning i nævnte fief og tilbage (for hver Bevægelse)	7	8	9	10	11	13	15	17	19	21	23	25	2
7.	„ Øens Reder til Loix' Havnarm	10	12	14	16	18	22	26	29	32	35	37	39	2
8.	Bevægelse for at skifte Plads i nævnte Reder	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	1
9.	Fra Øens Reder til det indre af Øens Havne	12	14	16	18	20	22	24	26	28	30	32	34	2
10.	„ Layelvns og Maranselvns Banker til L'Aiguillons Red	15	17	19	21	23	27	31	35	39	43	47	50	3
11.	„ Øens Reder, Lay- og Maranselvns Grundinger eller endelig fra L'Aiguillons Red til Chef de Baies Red	15	17	19	21	23	27	31	35	39	43	47	50	3
12.	„ Øens Reder i Layelvns og Maranselvns Grundinger eller fra L'Aiguillons Red til Øen Aix	30	33	36	39	42	45	48	51	54	57	60	63	3
13.	„ Baleine til Sables Red eller til Nouck (fakultativ)	24	26	28	30	32	36	39	42	44	46	48	50	2

Anm. De Taxter, der er fastsatte ved denne Tarif, er de samme, hvad enten Lodsen har været nødt eller ikke til at ankre under Strækningen, saaledes som Art. 17 af de alm. Bestemmelser udtrykker det, fraseet Tillægsgodtgørelse efter Art. 18.

Denne Tarif gælder Seil- og Dampskibe saavel af Orlogs- som Handelsflaaden under Betingelser bestemte ved Reglementets Art. 59 bis.

Saint Valery-sur-Somme.

A. Navigationsafgifter.

- I. Afgifter, der tilfalder Staten, se Havre.
- II. Afgifter, der oppebæres for Handelskammerets Regning.

Lokal Tonnageafgift.

Ifølge et Dekret af 25de August 1890 er der indført en Afgift af 40 centimes pr. Registerton paa alle franske eller udenlandske Fartøier, der ankommer lastede eller for at indtage Ladning i Sommebugten med Undtagelse af Havnen ved Crotoy.

Fritagne for denne Afgift er:

1. Skibe, der har søgt ind i Nødhavn, naar de ikke foretager nogen Handelsoperation.
2. Skibe, der tilhører Staten eller anvendes i dennes Tjeneste.
3. Skibe, der anvendes til Lodsning eller Bugsering, Skibe, der gaar i Kystfart eller gaar i Fart paa indre Vasdrag eller benyttes til Kystfiske.

B. Lodsafgift.

Seilskibe har at betale følgende Afgifter pr. Ton af Drægtigheden:

Indgaaende.

Fra Havet til Hourdel	Fr. 0.40
„ — - Crotoy	- 0.50
„ — - St. Valery	- 0.60

Udgaaende:

Fra St. Valery tilhavs	Fr. 0.40
„ Crotoy —	- 0.33
„ Hourdel —	- 0.27
„ St. Valery til Hourdel	- 0.10
„ — - Crotoy	- 0.05

Naar et Skib ved Indgaaende først bordes indenfor det første Sømærke (Tønde), reduceres Afgiften til $\frac{1}{4}$.

Skibe i Ballast eller Fartøier, som ikke har ombord Varer til en Kvantitet, der modsvarer $\frac{1}{3}$ af Drægtigheden, betaler ved Indgaaende $\frac{2}{3}$ og ved Udgaaende $\frac{1}{2}$ af Lodsafgiften. Skibe i Ballast, der afgaar med Ladning, betaler ved Udgaaende kun $\frac{2}{3}$ af den Afgift, de betalte ved Indgaaende. Skibe i Nødhavn betaler $\frac{2}{3}$ af Tariffens Taxter.

For at føre et Skib til en anden Havn, betales foruden Taxten fra Hourdel til Havet:

Fra	en	af	Bugtens	Havne	til	Treport . . .	1/4	af	Lodsafgiften.
”	-	-	—	—	-	Dieppe . . .	1/3	-	—
”	-	-	—	—	-	Etaples . . .	1/3	-	—
”	-	-	—	—	-	Boulogne . .	1/2	-	—

Skibe over 10 Ton er pligtige til at tage Lods i Sommebugten.

Dampskibe betragtes altid som lastede og betaler kun halv Lodsafgift.

Skib, der forlader en af Bugtens Havne og er nødt til at søge tilbage til samme i Nødhavn, betaler intet, medmindre Manøvren ikke er afhængig af Vind eller Tidvande, i hvilket Tilfælde Lodsens betales $\frac{2}{3}$ af Lodspengene for Udgaende.

Lods, der holdes tilbage ombord, erholder 4 Frcs. pr. Dag efter 2den Dag. Hvis han maa foretage nogen Reise, erholder han 2 Frcs. pr. 10 Kilometer samt 3 Frcs. pr. Dag.

Forandring af Plads betales Fr. 2.00 pr. Tidvande og Fr. 5.00 pr. 24 Timer.

For Hjælpebaad bemandet med to Mand betales Fr. 3.00 pr. Tidvande.
For Bevægelse i Havn betales 4 Frs.

C. *Mæglerafgift.*

Mæglerafgiften er fastsat ved et Dekret af 3die Juni 1891 for Skibe, der gaar i Part paa Udlandet, de franske Kolonier og franske Havne ved Middelhavet som følger:

Seil- eller Dampskibe.

Indgaaende i Ballast med eller uden Passagerer pr. Registerton	Fr. 0.12 ¹ / ₂
Udgaaende - — " - " —	Intet.
Indgaaende helt eller delvis ladede pr. Ton af Ladning	- 0.40
Udgaaende " - " — - " - —	- 0.20

Oversættelse af Dokumenter.

For et almindeligt Konnossement	Fr. 4.00
„ - vidløftigere —	- 6.00
„ andre Dokumenter, se Havre.	

Befragung.

For Befragtning ved Certeparti eller Stykgods: 2 % af Fragts Beløb at betale, i Mangel af anden Overenskomst, af Reder og Befragter med en Halvpart hver.

Salg af Skibe.

1 % af Salgsbeløbet, naar dette ikke overskrider Fr. 2 000.00.

$\frac{1}{2}$ % - — — — — — 2 000.00, men dog er under Fr. 4 000.00.

$\frac{1}{4}$ % af Salgsbeløbet, naar dette beløber sig til Fr. 4 000.00 eller derover at betale af Kjøber og Sælger med en Halvpart hver, medmindre anden Aftale er truffen.

Tréport.

A. Navigationsafgifter.

- I. Afgifter, der tilfalder Staten, se Havre.
- II. Afgifter, der oppebæres for Handelskammerets Regning.

Lokal Tonnageafgift.

Ifølge et Dekret af 28de April 1892 skal der i Havnene ved Tréport og Eu erlægges af alle franske og udenlandske Fartøier, der indkomme lastede eller for at indtage Ladning, en Afgift af 55 centimes pr. Registerton.

Fritagne for denne Afgift er:

1. Staten tilhørende Skibe eller Fartøier, der anvendes i dennes Tjeneste.
2. Skibe, der anvendes til Kysfart mellem franske Havne.
3. Fartøier, der benyttes til Lodsning, og Lystbaade.
4. Fartøier, der anvendes til Kystfiske.
5. Skibe, i Nødhavn, medmindre de foretager nogen Handelsoperation.
6. Skibe, der er ankommet i Ballast og afseilende uden at have indtaget Ladning.

Den lokale Tonnageafgift nedsættes til Halvparten for Skibe, der har anløbet eller skal anløbe en anden fransk Havn, hvor der erlægges lokal Tonnageafgift for der at foretage Losning eller Ladning af Varer bestemte for eller kommende fra Udlandet eller de franske Kolonier.

B. Lodsafgift.

1ste Distance	ligetil 2 Mile	fra Havnens Indløb.
2den	—	” 10 — — —
3die	—	længere tilsøs.

Skibe paa mindre end 100 Tons er ikke forpligtede til at tage Lods udenfor 2den Distance.

Tariffen er fastsat som følger:

Seilskibe, bordede indenfor vestre Havnarm: 9 centimes pr. Ton, i 1ste Distance: 13 Centimes, i anden Distance 26 centimes, i 3die Distance 35 centimes.

Skibe, der er bordede ved Svingningen af den østre Havnarm, betales blot Fr. 3.00.

Seilskibe i Ballast, eller som har søgt ind i Nødhavn, betales $6\frac{1}{2}$ centimes, hvis de bordes indenfor vestre Havnarm, og 13 centimes, hvis de bordes andetsteds. Seilskibe, der ankrer paa Reden og indskrænker sig hertil, betaler halv Lodsafgift med Minimum ved Indgaaende uden Hensyn til Afstand Fr. 13.00 og ved Udgaaende Fr. 6.50. Lodspenge fra Reden eller aaben Sø til Dieppe 20 centimes pr. Ton med Godtgjørelse for Tilbagereise. Dampskibe betaler halv Lodsafgift.

Fartøier, der har inde Varer til en Kvantitet, der modsvarer $\frac{1}{6}$ af deres Drægtighed, betragtes som ladede, ligesaa Dampbaade, Yachter og Fartøier, udrustede for de store Fiskerier.

Skibe, som er bordede i 1ste Distance og igjen søger ud for et vente paa Vind eller Tidvande, betragtes som bordede i 2den Distance.

Minimumsafgift for Lodsning er:

Ved Indgaaende uden Hensyn til Distance . . .	Fr. 13.00
„ — udenfor Havnarmene	„ 7.00
„ Udgaaende	„ 6.50

Postdampskibe, der gaar i regelmæssig Rute, og som ikke har Lods pr. Maaned, betaler en fast Afgift af Fr. 15.00, hvis de er under 350 Tons og Fr. 30.00, hvis de er større.

Lodsafgiften ved Udgaaende for ladede Fartøier er den samme som i første Distance ved Indgaaende, og to Trediedele for Skibe i Ballast.

Kapteinen bør ved Udgaaende besørge Lodsens iland; hvis han beholder Lodsens, skal han betale denne Fr. 5.00 pr. Dag foruden Kosthold og Hjemsendelse efter Fr. 2.00 pr. 10 Kilometer.

For at føre Skibet fra Tréport til Dieppe betales Fr. 0.20 pr. Ton og Fr. 0.15 ved Indgaaende foruden Lodspenge ved Ind- og Udgaaende og Hjemsendelse efter Fr. 2.00 pr. 10 Kilometer:

Lods holdt tilbage paa Reden har Fr. 3.00 pr. Tidvande.

Lods kaldt ombord paa Fartøi, som ikke indgaar i Havnen, erholder Fr. 15.00.

Hjælpebaade betales paa Reden med Fr. 12.00 og i Høide med Havnarmene Fr. 6.00.

Forhaling betales med Fr. 0.15 pr. Mand om Dagen og om Natten med Fr. 0.30 pr. Mand. Forhalingsformanden erholder det dobbelte foruden Fr. 1.50 af hvert Fartøi.

C. *Skibsmæglergebyr.*

Mæglerafgiften er bestemt som følger ved Dekret af 18de Juli 1892 for Skibe, som gaar i Fart paa fremmede Lande, de franske Kolonier og Havne ved Middelhavet, nemlig:

Dampskibe eller Seilfartøier:

Indgaaende i Ballast pr. Registerton	Fr. 0.12 ¹ / ₂
Udgaaende - — - —	Intet.

Seilskibe:

Indgaaende, helt eller delvis ladede pr. Ton af Ladning	Fr. 0.50
Udgaaende, „ - „ — - „ - —	- 0.25

Dampskibe:

Indgaaende i Ballast med eller uden Passager pr. Hestekraft . .	Fr. 0.25
Udgaaende - — „ - „ — - — . .	- 0.12 ¹ / ₂
Indgaaende, helt eller delvis ladede, pr. Ton af Ladning	- 0.50
Udgaaende, „ - „ — - „ - —	- 0.25

Oversættelse af Dokumenter.

For almindeligt Konnossement	Fr. 4.00
„ vidtløftigere —	- 6.00
„ andre Dokumenter, se Havre.	

Befragtninger med Certeparti eller med Stykgods.

2 % af Fragten at betale af Reder og Befragter med en Halvpart hver, medmindre anden Aftale er truffet.

Salg af Fartøi.

1 % af Salgsbeløbet at betale af Sælger og Kjøber med en Halvpart hver, i Mangel af anden Overenskomst.

Beregningsgrunden for Afgiften er Ton af Ladning, saaledes som samme er angivet i den Tarif, der er vedføjet Dekret af 25de August 1861.

Et Skib, som, efterat have forladt Havnen, er nødt til at søge tilbage i Nødhavn, er fritaget for enhver Mæglerafgift.

Skibe, der har søgt til Tréport i Nødhavn paa Grund af haardt Veir og Havarier, er fritagne for Mæglerafgift.

I Befragtningskommissionen indgaar Godtgjørelse for bekræftet Afskrift af Befragtningskontrakten, der tilstilles begge Parter.

Naar Befragtningskommission skal betales for den hele Ladning, erlægges ikke Godtgjørelse for Udklarering.

Mæglerafgiften for ladede Seil- eller Dampskibe kan ikke være mindre end for de samme Skibe i Ballast.

Trouville-Deauville.

A. Navigationsafgifter.

- I. Afgifter, der tilfalder Staten, se Havre.
- II. Afgifter, der oppebæres for Handelskammerets Regning:

Lokal Tonnageafgift.

Ved tre Dekreter af 15de September 1888 og 5te Mai 1892 samt 3die April 1894 skal der i Trouville-Deauville af inden- og udenlandske Fartøier, der baade indgaar og udgaar med Ladning, erlægges en Afgift af Fr. 0.60 pr. Registerton, medens der af Skibe, der indgaar med Ladning, men afseiler i Ballast, eller som ankommer i Ballast og afgaar med Ladning, opkræves en Afgift af Fr. 0.50 pr. Registerton.

Disse Afgifter reduceres med en Halvdel for Skibe, der ankommer til Trouville-Deauville efterat have anløbet, eller forinden de anløber en anden fransk Havn, hvor saadan Afgift opkræves for der at lade eller losse Varer kommende fra eller bestemte for Udlandet eller de franske Kolonier.

De reduceres til 20 centimes for Skibe i fast Passagerroute afgaaende mere end 8 Gange om Maaneden fra Havnen. Denne Reduktion finder Sted, selv om disse Skibe paa samme Tid skulde føre Varer.

Fritagne for enhver Afgift er:

1. Skibe, som har søgt ind i Nødhavn.
2. Skibe, der ankommer med Ladning eller i Ballast, og som afgaar uden at have foretaget nogen Handelsoperation.
3. Skibe, der anvendes til Kystfiske.
4. Skibe, der anvendes til Bugsering eller Lodsnng.
5. Fartøier, anvendte til Kystfart mellem franske Havne og ikke indgaaende under ovennævnte Kategori af Passagerbaade.
6. Enhver Art af Fartøier tilhørende Staten eller anvendte i dennes Tjeneste.

B. Lodsafgift.

Seilskibe paa 40 Ton og derover ligesom Dampskibe paa 80 Ton eller mere er lodspligtige.

Lodsernes Salærer er Fr. 0.30 pr. Ton foruden Kost fra den store Red til Touque og Fr. 0.25 fra den store Red til Trouville.

Disse Salærer reduceres med en Fjerdedel for Skibe bordede i den lille Red.

Ved Udgaande er Afgiften $\frac{2}{3}$ af, hvad den er ved Indgaande for ladede Skibe eller Fartøier, som har ombord Varer til en Kvantitet, der overstiger $\frac{1}{20}$ af Drægtigheden; for Skibe i Ballast eller i Nødhavn nedsættes Lodssalæret til Halvparten.

Dampbaade erlægger kun halv Lodsafgift.

Naar en Skibsfører anmoder en Lods om at føre ham til Havre, til Honfleur eller Dives, har han at betale Lodsens et Tillæg af Fr. 6.00 foruden Tilbagereisen efter Fr. 2.00 pr. 10 Kilometer.

Naar en Lods er bleven tilkaldt, og Skibet alligevel ikke afgaar, har Lodsens Krav paa en Godtgjørelse af Fr. 3.00.

Indgaande Skibe, der er forsinket paa Reden paa Grund af tvingende Omstændigheder, har at betale Fr. 3.00 til Lodsens pr. Tidvande, under hvilket Skibet indgaar i Havnen.

Hvis et Skib, der er gaaet ud af Havnen, forbliver liggende paa Reden og vil beholde Lodsens, betales denne Fr. 3.00 pr. Tidvande at regne fra Dagen, efterat Skibet er udgaet.

Hjælpebaade, bemandede med fire Mand, betales: i den indre Del af Havnen Fr. 1.50 pr. Tidvande pr. Chaloup og pr. Mand og Fr. 2.00 udenfor Havnen til den lille Red.

Lodsreglementet for Honfleur finder Anvendelse paa Trouville, forsaavidt ikke særskilt Bestemmelse findes i Specialreglementet for denne Havn.

Hjælpebaade (bateaux d'assistance).

Hjælpebaade betales pr. Mand og pr. Skib med Fr. 2.00 udenfor Havnen, men med Fr. 1.50 inde i Havnen.

C. Forhalingsafgift.

Ifølge Bestemmelse af 26de April 1888 bibeholdes de to Forhalerstationer i Trouville, den ene for den vestre og den anden for den østre Havnarm.

Forhalingsformændene, der udnævnes af Præfekten efter Forslag af Havneingeniørerne, staar under Havnevæsenets Opsyn. De skal ved ethvert Tidvande befinde sig paa sin Post for at yde de ind- eller udgaande Skibe det Antal Forhalere, som Lodserne eller Kapteinerne finder nødvendigt.

Enhver Forhalingsformand er desforuden forpligtet til at yde en Forhalingsline eller Kjetting i god Stand.

Havnemestrene har at paase, at alle Forholdsregler bliver tilbørlig tagne ved Fartøiernes Ind- og Udgaaende, afgjør Tilfælder, hvor Forhaling ved Haand er nødvendig og kan anordne, hvor de finder det paakrævet, at Forhalernes Antal forøges.

De ind- og udgaaende Skibe har Tilladelse til selv at engagere Forhalere uafhængig af, hvem Havnevæsenet har opnævnt, men de maa holde sig Havneformændenes Bestemmelser efterrettelig i Henseende til det mindste Antal Forhalere, de kan anvende. I Tilfælder, hvor ikke Skibets Kaptein skulde have skaffet et tilstrækkeligt Antal Forhalere, kan Havneformændene supplere dette.

Hvor ikke anden Aftale er truffen mellem Kapteinen og Forhalingsformændene, skal følgende Godtgjørelse erlægges til de sidstnævnte:

1. For Ind- og Udgaaende paa den østre Havnarm:

Fr. 0.40	pr. Mand	pr. Tidvande	om Dagen,
- 0.50	-	—	- Natten.

Paa den vestre Havnarm:

Fr. 0.50	pr. Mand	pr. Tidvande	om Dagen,
- 0.60	-	—	- Natten.

Som Nattidvande betragtes fra 1ste April til 30te September Tidvande, som begynder før Kl. 5 om Morgen og som ender efter Kl. 9 om Aften og fra 1ste Oktober til 31te Marts Tidvande, som begynder før Kl. 6 om Morgen og ender efter Kl. 7 om Aften.

Taxten forhøies med Fr. 0.10 pr. Mand, hvis ved Forhalingsarbeidets Begyndelse Fartøiet befinder sig mellem den vestre Havnarms Yderpunkt og det første røde Sømærke. Taxten forhøies med Fr. 0.20, hvis Skibet, naar Forhalingen paabegyndes, befinder sig udenfor den første røde Tønde.

Forhalingsformændene betales dobbelt.

2. Der betales for Benyttelse af Forhalingsline, hvor saadan forlanges, eller dens Brug er paalagt af Havneformanden.

For Fiskebaade	Fr. 1.10
„ andre Slags Baade . .	- 1.50

3. For Benyttelse af Vindspillet paa vestre Havnarms Endepunkt pr. Mand:

For første Time eller Brøkdels Time	Fr. 1.00
„ hver følgende Time eller Brøkdels af saadan . .	- 0.50

Om Natten forøges Afgifterne med en Fjerdepart.

D. Skibsmæglersgift.

Skibsmæglersgiften er fastsat til Fr. 0.50 pr. Ton af Ladning for Seilskibe og Fr. 0.25 for Dampskibe.

Daniel Danielsson.

Skrivelse 9de April 1896.

I Journal Officiel for den 1ste indeværende Maaned offentliggjøres et fransk Regjeringsdekret af 30te Marts sidstleden, hvorved Handelskammeret i Fécamp til Dækkelse af de Forpligtelser, Handelskammeret tidligere har indgaaet for Udførelse af Forbedringsarbejder i Havnen, er blevet bemyndiget til at oppebære følgende Tonnageafgifter, nemlig:

- A. Af Fartøier, fransk eller udenlandsk, som i Havnen har lastet, losset eller omlastet Varer eller landsat eller taget ombord Reisende.

Pr. Ton af den
afgiftspligtige
Drægtighed.

- | | |
|--|----------|
| 1. Fartøi, som er kommet fra eller afgaaet til Havn, beliggende udenfor Europa eller Middelhavet eller som er udrustet for de store Fiskerier, uden at være udelukkende anvendt dertil | Fr. 0.70 |
| 2. Fartøi, som kommer fra eller afgaar til udenlandsk Havn i Europa eller Havne beliggende ved Middelhavet i Afrika eller Asien, naar Lasten i sin Helhed eller for $\frac{9}{10}$ bestaar af Kul, Kokes, Flintsten, Gibssten, Mergel eller Lere . . | - 0.65 |
| 3. Fartøi, kommende fra eller afgaaende til udenlandsk Havn i Europa eller Middelhavshavn ved den afrikanske eller asiatiske Kyst | - 0.70 |
| 4. Fartøi, kommende fra eller afgaaende til fransk Havn ved Middelhavet eller Havn i Algier | - 0.20 |

De under No. 1, 2 og 3 optagne Afgifter er Gjenstand for samme Nedsættelse som de under No. 5 og 6 angivne i de Tilfælder, da Fartøier anløber Fécamp, efter i anden fransk Havn at have losset, eller forinden det der lossers Del af Last fra Udlandet, eller for i Fécamp at fortsætte i anden fransk Havn paabegyndt Lastning af Varer bestemte for Udlandet.

5. Fartøi, som blot anløber Havnen, men dog lossers eller laster Varer modsvarende mere end Halvparten af Fartøiets Nettodrægtighed, erlægger Halvdelen af oven angivne Afgifter.
6. Fartøi, som i lignende Tilfælde lossers eller laster Varer i Vægt modsvarende høist Halvparten af Nettodrægtigheden, betaler $\frac{1}{3}$ af nævnte Afgifter.

Afgifter, som oppebæres af Fartøier, gaaende i regelmæssig Fart, nedsættes i Overensstemmelse med Bestemmelserne under 7, 8, 9 og 10.

- | | |
|--|--------|
| 7. Fartøi i regelmæssig Fart paa Udlandet, afgaaende paa bestemt Dag idetmindste én Gang om Maaneden . . . | - 0.45 |
| 8. Fartøi i regelmæssig Fart paa Udlandet, afgaaende paa bestemt Dag hver 14de Dag | - 0.25 |

Pr. Ton af den
afgiftspligtige
Drægtighed.

9. De i No. 7 og 8 fastsatte Afgifter reduceres til Halvdelen for Fartøi i regelmæssig Fart, som anløber Fécamp blot i de under 5 og 6 opgivne Anledninger.

10. Fartøi i regelmæssig Fart, som kommer ifra eller afgaar til fransk Middelhavshavn eller Havn i Algier med bestemt Afgangsdag mindst en Gang i Maaneden Fr. 0.05

Med Udtrykket regelmæssig Fart i No. 7, 8, 9 og 10 forstaaes en periodisk Søfartsforbindelse mellem samme Afgangs- og Bestemmelseshavne paa forud bestemte og offentliggjorte Dage.

Sex Maaneders uafbrudt Fart fordres for at erholde Nedsættelse i Afgifterne.

11. Fartøi, som udelukkende anvendes til de store Fiskerier, betaler pr. Aar - 1.00

Fritagne for enhver Afgift er Fartøier tilhørende Staten eller benyttede i dennes Tjeneste, Fartøier, som anløber Fécamp i Kystfart med andre franske Havne end de ved Middelhavet beliggende, Lodsbaade samt Skibe og Baade anvendte til Kystfiske og i Almindelighed alle Skibe, som ikke udfører nogen Handelsforretning.

- 11 bis. Fartøier, som paa Grund af Afgangs- eller Ankomststedet eller som Følge af Lastens Beskaffenhed ved Ankomsten og Afreisen er underkastede ulige Afgifter for Ind- og Udgaaende, erlægger det høieste bestemte Beløb.

B. Oplægningsafgifter.

12. Hvert Fartøi, som forbliver liggende i Havnen ved Fécamp længere end to Maaneder, skal erlægge pr. Ton af Drægtigheden og for hver Uge eller Del af Uge udover 2 Maaneder - 0.05
13. Baade, bestemte for Kystfiske, betaler for Ophold i Havnen under den Tid, de vanlig forbliver oplagte, pr. Aar . . - 0.25

Fra Oplægningsafgift er i Almindelighed undtagne Skibe bestemte for de store Fiskerier, som har erlagt den aarlige Afgift af én Franc pr. Ton af Drægtigheden, Baade, hvis Størrelse ikke overstiger 15 Tons, samt Fartøier, tilhørende Staten eller anvendte i dennes Tjeneste.

Gjennem et andet i ovennævnte Nummer af „Journal Officiel“ gjengivet Dekret af samme Dag er Handelskammeret i Fécamp ligeledes blevet bemyndiget til at optage et Laan paa Fr. 62 666.67 for Anskaffelse af Havnemateriel.

I Forbindelse hermed er det bestemt, at Handelskammeret til Dækkelse af nævnte Omkostninger og for et Tidsrum af høist 50 Aar skal af Fartøier, franske eller udenlandske, kommende fra eller afgaaende til udenlandske Havn,

Havn i Algier, de franske Kolonier eller fransk Middelhavshavn samt af Skibe, anvendte til de store Fiskerier, oppebære følgende Afgifter, beregnede pr. 1 000 Kg. eller Del deraf af lossede, lastede eller omlastede Varer, nemlig:

for Stenkul, Kiselsten, Gipssten, Mergel eller Lere, almindeligt Tømmer, Jernmalm, Rujern og Bygningsmaterialier tre centimes;

for andre Slags Varer fem centimes.

Til Grund for Beregningen af Afgiften skal lægges Totalvægten af den udlossede eller indlastede Vare, hørende til den ene eller den anden Vareklasse.

Herom giver jeg mig den Ære at meddele det Kgl. Departement Underretning, idet jeg tillader mig under særskilt Omslag at oversende et Exemplar af omhandlede Nummer af „Journal Officiel“.

Indhold: **Navre** S. 611.

Beretninger om Handel og Skibsfart.

Uddrag af Aarsberetninger fra de forenede Rigers Konsuler
for 1895 m. M.,

No. 15.

udgivet ved Departementet for det Indre.

1896.

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

Antwerpen.

Skibsfart.

Norske Fartøier.	Med Ladning.		I Ballast.		Tilsammen.				Brutto- fragter. Francs.
	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Deraf Dampskibe		
							Ant.	Tons.	
I. Ankomne.									
Fra Norge til Hovedsta- tionen	104	41 910	1	310	105	42 220	94	38 313	465 264
- Norge til Vicekonsuls- stationerne	78	24 243	-	-	78	24 243	24	9 264	306 970
- Sverige til Hovedsta- tionen.	15	6 096	-	-	15	6 096	12	5 170	125 115
- Sverige til Vicekonsuls- stationerne	4	1 325	-	-	4	1 325	1	597	25 000
- andre Lande til Hoved- stationen	78	56 930	5	2 389	83	59 319	35	29 290	1 467 458
- andre Lande til Vice- konsulsstationerne .	9	4 650	1	163	10	4 813	3	1 885	56 250
Tilsammen	288	135 154	7	2 862	295	138 016	169	84 489	2 446 057
II. Afgaaede									
Til Norge fra Hovedsta- tionen.	62	26 060	21	10 385	83	36 445	63	26 431	288 635
- Norge fra Vicekonsuls- stationerne	2	433	24	6 598	26	7 031	2	630	10 500
- Sverige fra Hovedsta- tionen	6	2 430	6	2 752	12	5 182	5	1 751	32 450
- Sverige fra Vicekonsuls- stationerne	-	-	4	1 236	4	1 236	-	-	-
- andre Lande fra Hoved- stationen.	57	32 531	59	35 816	116	68 347	74	45 873	394 271
- andre Lande fra Vice- konsulsstationerne. .	10	2 386	37	15 244	47	17 630	27	11 387	23 420
Tilsammen	137	63 840	151	72 031	288	135 871	171	86 072	749 276

Erlagte Konsulatafgifter og Gebyhrer udgjorde i 1895:

	Ved Hovedstationen.	Ved Vicekonsulaterne.		Ialt tilfalder Konsulskassen	Expeditions-Gebyhrer.
		Ialt.	Deraf tilfalder Konsulskassen		
Af norske Skibe	7 928.90	2 597.90	1 298.96	9 227.86	} 854.64
„ svenske do.	4 534.80	947.75	473.87	5 008.67	
Tilsammen	12 463.70	3 545.65	1 772.83	14 236.53	854.64

Aarsberetning dateret 31 Mai 1896.

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

	Deraf Seil:				Deraf Damp:	
	Antal.	Tons.	Antal.	Tons.	Antal.	Tons.
1891	394	167 505	243	89 337	151	78 168
1892	384	169 276	206	76 597	198	92 679
1893	396	178 379	210	74 561	186	103 818
1894	378	173 104	177	80 335	201	92 769
1895	295	138 016	126	53 527	169	84 489
Deraf Antwerpen						
1891	269	126 551	142	60 085	127	66 466
1892	255	128 954	101	45 845	154	83 109
1893	258	135 845	85	38 230	173	97 615
1894	260	134 461	86	53 058	174	81 403
1895	203	107 635	62	34 892	141	72 743

Til Vicekonsulsstationerne ankom i 1895 92 norske Fartøier med tilsammen 30 481 R.-T., nemlig

til Gent 55 Fartøier à 19 057 R.-T.
- Ostende 37 — - 11 424 —

Af svenske Fartøier ankom til Distriktet i 1895 tilsammen 153 Fartøier, drægtige tils. 79 351 R.-Tons, hvoraf Dampskibe 135 med tils. 74 743 R.-Tons Drægtighed.

Som det vil sees af ovenstaaende Opgave, er den norske Skibsfart paa Distriktet gaaet betydeligt ned sammenlignet med de nærmest foregaaende Aar. Dette Forhold gjælder saavel Antwerpen som Vicekonsulstationerne. Sammenlignet med Aaret forud er der saaledes en Nedgang

fra 378 Fartøier af 173 104 R.-T. Drægtighed i 1894
til 295 „ - 138 016 „ „ i 1895

eller for 1895 et Underskud af 83 Fartøier af 35 088 R.-T. Drægtighed, heraf paa Antwerpen 157 Fartøier af 26 826 R.-T. Drægtighed.

Dette Forhold er saameget mere bemærkningsværdigt, som Nedgangen ikke blot rammer Seilskibene — hvilket har været Tilfældet i en lang Aarrække — men tillige i høi Grad Dampskibstrafiken, der er gaaet ned fra:

201 Dampskibe af 92 769 R.-T. Dr. i 1894 til
169 — — 84 489 — „ — i 1895

eller et Underskud i 1895 af 32 Dampskibe af 8 280 R.-T. Dr.

Denne Nedgang i Dampskibstrafiken falder udelukkende paa Antwerpen, hvor den udgjør 33 Dampskibe af 8 660 R.-Tons Drægtighed. Vistnok var Havnen i Vinteren 1895 i nogen Tid stængt af Is; men da den samlede Skibsfart paa Stedet, som det vil sees af en nedenfor indtaget Opgave, tiltrods herfor viser en mærkbar Opgang, kan denne Omstændighed neppe anføres som Aarsag til en saa betydelig Nedgang.

Forholdet forklares snarere derigjennem, at Trafiken paa Antwerpen i stadig stigende Udstrækning optages af faste Dampskibslinier, der har taget i Besiddelse de fleste vigtigere Ruter, specielt for Exportens Vedkommende. De norske Fartøier, der med Undtagelse af den enkelte Dampskibslinie mellem Norge (Christiania—Chr.sand) og Antwerpen — Ruten Bergen—Vignæs—Antwerpen er efter Nedlæggelse af Vignæs Kobberværk i Aarets Løb ophørt — udelukkende bestaar af „outsiders“ bliver saaledes mere og mere udestængte i Konkurrencen paa denne vigtige Havn. Her nemlig at optage Kampen med de store og kapitalstærke engelske, tyske og amerikanske Selskaber turde formentlig — i hvertfald for de fleste Ruters Vedkommende i den nærmere Fremtid — falde norske Redere vanskeligt.

Et vigtigt Fragtmarked, nemlig Trælasttraden fra Østersøen, er imidlertid endnu for den største Del forbeholdt „outsiders“, og her synes det at maatte være Haab for den norske Skibsfart at kunne gjenvinde den tidligere dominerende Stilling, hvorfra den i den senere Tid mere og mere tilbagetrænges, især af engelske, tyske og danske Dampskibe. For at kunne gjøre Regning paa med Held at kunne konkurrere paa dette Felt, er det imidlertid ikke tilstrækkeligt blot at gaa ind for Damp, som her praktisk talt saagodtsom ganske har replaceret Seilskibene; det er nemlig nødvendigt ogsaa ellers at indrette sig mest muligt efter de Fordringer, som dette Fragtmarked — i Lighed med de fleste andre — stiller, specielt med Hensyn til Fartøiernes Indretning. Under de slette Konjunkturer, som i lang Tid har hersket, og som man ganske vist ogsaa bør være forberedt paa — kanske med enkelte kortere eller længere Lyspunkter — vil være de herskende paa Fragtmarkedet, bliver Feltet for de ikke paa speciel Trade indrettede Skibe stedse mere begrændset. Det gjælder ikke mindst Trælasttrafiken paa Østersøen, hvor de herfor særlig egnede Dampskibe allerede har faaet et betydeligt Overtag. Danskerne har blandt andre vist, at de har Forstaaelsen heraf.

Efter Udtalelser fra fremstaaende Mæglere og andre indsigtfulde Personer her paa Pladsen bør de Dampskibe, som antages — iethvertfald for Antwerpen og de tilsvarende Havnes Vedkommende — bedst at egne sig for denne Trade, være indrettede saaledes, at de tager ca. 500 Std. eller noget mere. Længden bør helst ikke overskride 225—230 Fod (engelsk). Bredde ca. 33 Fod samt Dybtgaaende ikke over 17—18 Fod lastet. Lasterummene bør være mest muligt firkantede, nogenlunde i Lighed med en Cigarkasse, rummelige samt for hurtig Expeditions Skyld forsynede med brede og store Luger. Dækket bør være saaledes indrettet, at mest mulig Dækslast bekvemt og sikkert kan tages.

Maskinen bør være Trippleexpansion med 10—11 Knobs Fart.

Der har vistnok i den senere Tid vist sig en Tendens til for denne Fart at anvende Skibe paa indtil 1 000 Std. Men dels egner saa store Skibe sig kun for et begrændset Antal Lossepladse, saasom London o. l. og dels har de paa mange Lastepladse vanskeligt for til enhver Tid at erholde passende Last. Dertil kommer, at Fragterne for saa store Ladninger almindeligvis bliver forholdsvis lavere. For Antwerpens Vedkommende i hvertfald vil Trælastkjøbmændene nødig have Dampskibe paa over 500 Std.

Nedenstaaende Opgave udviser fra hvilke Lande og med hvilke Slags Ladninger, de norske Fartøier hovedsagelig ankom til Antwerpen i 1895:

		Dampskibe.		Seilskibe.	
		Antal Tonnage.		Ant. Tonnage.	
Fra Norge:	Trælast, Træmasse, Mineralier, Is, Fisk, Stykgods	95	38 627	11	3 907
„ Sverige:	Trælast, Jern, Mineralier, Stykgods	11	4 542	5	1 877
„ Rusland:	Trælast, Korn, Hamp, Lin	3	1 187	1	254
„ Tydskland:	Trælast, Stykgods	3	974	—	—
„ England:	Kul, Stykgods	2	725	—	—
„ Frankrige:	Stykgods, Mineralier	6	7 073	—	—
„ Grækenland:	Mineral	7	9 433	—	—
„ Foren. Stater:	Trælast, Harpax, Korn	1	1 405	11	9 128
„ La Plata:	Korn, Huder, Horn, Uld	2	3 121	24	13 076
„ andre Lande		11	5 646	10	6 650
		141	72 743	62	34 892

Den samlede Skibsfart paa Antwerpen udviser i 1895 et større Antal Fartøier og en større Tonnage end noget tidligere Aar. Til Sammenligning hidsættes en Opgave over Skibsfarten paa Stedet i Løbet af de sidste 10 Aar, ledsaget af Angivelse af Skibenes Gjennemsnits-Tonnage.

Aar:	Seil.		Ant.	Damp		Ant.	Total.		Gjennemsnitsdrægtighed pr. Fartøi.
	Ant.	Tonnage.		Ant.	Tonnage.		Ant.	Tonnage.	
1886 . .	861	423 284	3 865	3 097 945	4 726	3 521 229			745
1887 . .	814	400 978	4 208	3 400 974	5 022	3 801 952			755
1888 . .	776	359 989	4 047	3 614 331	4 823	3 974 320			824
1889 . .	748	296 712	3 608	3 753 837	4 356	4 050 549			930
1890 . .	653	261 365	3 879	4 957 333	4 532	4 517 698			999
1891 . .	688	292 541	3 773	4 400 697	4 461	4 693 238			1 052
1892 . .	565	247 074	3 756	4 253 017	4 321	4 500 091			1 042
1893 . .	546	238 282	3 872	4 453 929	4 418	4 692 211			1 062
1894 . .	569	281 555	4 071	4 727 428	4 640	5 008 983			1 080
1895 . .	521	259 034	4 132	5 104 535	4 653	5 363 569			1 152

Af denne Opgave sees tydeligt, hvorledes Seilskibene ubønhørligt mere og mere udestænges af Dampskibe af stadig voxende Tonnage.

Medens Aaret 1886 saaledes opviser: 861 Seilskibe af tilsammen 423 284 R. Tons Drægtighed, 3 865 Dampskibe af tils. 3 097 945 Reg. Tons Drægtighed og en Gjennemsniitsdrægtighed af kun 745 R. Tons pr. Fartøi, opviser 1895 kun 521 Seilskibe af tilsammen 259 034 R. Tons Drægtighed, medens Dampskibenes Antal er steget til 4 132 med en samlet Drægtighed af 5 104 535 R. Tons og Fartøiernes Gjennemsniitsdrægtighed til 1 152 R. Tons.

Uagtet Stedets Skibsfart saaledes viser Opgang, svarer denne dog ikke helt til de Forventninger, som en Havn med Antwerpens gunstige Beliggenhed og storartede Kai- og Dokanlæg burde kunne stille, idet Fremgangen i Sammenligning med de vigtigste continentale Concurrenter ikke kan siges at være tilfredsstillende.

Dette Forhold har været følt gennem Aarrækker, og Erkjendelsen af, at alvorlige Skridt — specielt med Hensyn til Reduktion af de høie Skibsafgifter — maatte tages for ikke at overfløies altfor meget, har tilslut medført, at det i lang Tid diskuterede Forslag om Nedsættelse af Skibsafgifter endelig i forrige Aar blev vedtaget. Som meddelt i General-Consulatets Særreport derom har disse Afgifter nu undergaaet følgende Forandringer:

Fyrafgifter — 20 centimes pr. Ton — er helt ophævet.

Dockafgiften, der tidligere udgjorde 94 centimes pr. Ton, er nu nedsat til 50 centimes pr. Ton.

For faste Routebaade samt for Fartøier, som losser eller laster paa Floden eller ved Kaien langs Floden bliver imidlertid følgende Taxt at beregne:

For hver af de første	10 Reiser	30 cent	pr. Ton	
„ — - - følgende	10 —	20 —	- „	
„ - - - senere	—	10 —	- „	

alt pr. Aar, regnet 12 Maaneder efter den første Ankomstdag.

Fartøier, som løber ind i Dok, har for den én Gang erlagte Afgift Ret til at henligge sammesteds i 2 Maaneder; for hver derefter paabegyndt ny Maaned erlægges 6 centimes pr. Ton.

Disse Nedsættelser menes imidlertid af mange ikke at være tilstrækkelige til at betrygge Antwerpen i Concurrencen med andre billigere Havne.

Særlig er Opmærksomheden i denne Henseende rettet paa de uforandret eksisterende høie og trykkende Lodsafgifter, som man med stadig stigende Styrke forlanger nedsatte. Ligeledes er der megen Stemning for yderligere Nedsættelse af Dokafgifterne.

Af større Havnearbeider er der besluttet en Forlængelse paa 2 000 Metres af den sydlige Kai langs Floden, hvilken Udbedring væsentlig sker for at lette Expeditionen for det stigende Antal store rutegaaende Dampskibe. Ligeledes er den store Tørdok under Udvidelse, saa at den herefter skal kunne modtage Fartøier af indtil 155 Metres Længde.

I det forløbne Aar er 22 nye Kraner anskaffede.

Trods at det fra alle Hold medgives, at det til Sikrelse af Skibsfarten paa Schelden i strenge Vintere er nødvendigt at anskaffe kraftige Isbrydere og tiltrods for, at Skibsfarten i Vinteren 1895, som ovenfor nævnt, for en længere Tid var spærret af Is, har man endnu ikke kunnet sætte igjennem Bevilling hertil. Grunden til dette Forhold er hovedsagelig at søge i Uoverensstemmelse mellem den belgiske Regjering og Staden Antwerpens Communistyrelse angaaende, hvem Forpligtelsen til at bestride de dermed forbundne Udgifter rettelig bør paahvile.

I den forløbne Vinter har ingen Ishindringer existeret inden Distriktet.

Den samlede Skibsfart paa Antwerpen, der i 1895, som oven anført udgjorde 4 653 Fartøier med 5 363 569 R. Tons Drægtighed fordeler sig saaledes paa de forskjellige Lande:

	Seil.		Damp.		Tilsammen.	
	Ant.	Tonnage.	Ant.	Tonnage.	Ant.	Tonnage.
Storbritannien	349	161 088	2 334	2 917 872	2 683	3 087 960
Tydskland	28	27 977	669	1 012 081	697	1 040 058
Belgien	—	—	351	487 324	351	487 324
Norge	59	33 117	132	66 212	191	99 329
Sverige	15	3 531	119	67 447	134	70 978
Holland	9	6 881	102	119 041	111	125 922
Danmark	25	5 194	154	132 922	179	138 116
Andre Lande	36	21 246	271	301 636	307	313 882
	521	259 034	4 132	5 104 535	4 653	5 363 569

Af de 4 653 Fartøier med 5 363 569 R. Tons Drægtighed ankom kun 278 Fartøier af 342 660 R. Tons Drægtighed i Ballast. Af de vigtigste Importartikler kan nævnes Korn (1 821 878 Tons); Trælast (400 Fartøier med 382 820 Cubic Metres Træ); Mineral, Uld, Bomuld, Petroleum, Sukker, Caffé, Gjødningsstoffer, levende Kvæg, Porcellainsjord, Frugt, Salt o. s. v.

Af det samme Antal afgaaede Fartøier afgik imidlertid 929 Fartøier med en samlet Tonnage af 1 370 991 R. Tons i Ballast. For udgaaende var det hovedsageligt Stykgods, Cement, Jern, Phosphate, Sølvsand, Skinner, Jernbjælker og Kul, der kunne erholdes som Last.

Det meste heraf tages af de rutegaaende Dampskibe.

Fragtmarkedet har i 1895 været flaut og skiller sig lidet fra de nærmest foregaaende Aar. Følgende Rater for Hidfragter belyser Forholdet:

Januar: Nicolaieff & Odessa, Korn 12 sh. pr. Ton, Braila 16 sh.; Donau 15 sh., Varna 9 sh. 3 d à 10 sh. 7½ d, Alexandria 2 sh. 3 d pr. Quarter.

Februar: Donau, Korn 14 sh. 3 d pr. Ton, Risør, Trælast 25 fr. pr. Std., Christiania, Træmasse, vaad fr. 9, tør fr. 15 pr. Ton, Trondhjem, Trælast 24 fr. pr. Std., Antofagasto, Nitrát 26 sh. 3 d pr. Ton.

Marts: Risør & Kragerø, Trælast 21 fr. à 23 fr. pr. Std., Carloforte, Mineral 11 fr. pr. Ton, Sulina, Korn 11 sh., Portland 33 sh. 9 d pr. Ton.

April: Fredrikstad, Fredrikshald, Trælast 25 fr. pr. Std., Risør, Kragerø 20½ à 23 fr., Iquique, Nitrat 25 sh. 6 d pr. Ton, Carthagera, Mineral 9 fr., San Lorenzo, Korn 23 fr., Adelaide, Melbourne, Uld 3 sh. 8 d.

Mai: Trondhjem, Trælast 22 à 24 fr. pr. Std., Rosario, Korn 24 sh. 6 d pr. Ton, Akyab, Ris 27 sh. 6 d à 30 sh., Riga & Libau, Trælast 18 à 22 fr. pr. Std., Braila, Korn 10 sh. 6 d à 12 sh. pr. Ton, Moulmein, Ris 29 sh.

Juni: Trondhjem, Mineral 6 sh. pr. Ton, Alexandria, Korn 10 fr., Buenos Ayres 17 fr., Bjørneborg, Trælast 36 fr. pr. Std., Tacoma, Korn 31 sh. 3 d pr. Ton, Buenos Ayres & Rosario, Uld pr. Meter³ 9 fr., 17 sh. à 18 sh., Chicho Island, Guano 24 sh. 9 d, Gefle, Jern 10 fr., Træmasse 17 fr., Uddevalla, Feltspat 7½ fr., Göteborg, Zinkmalm 7 fr.

Juli: Göteborg, Trælast 34 fr. pr. Std., Jern 10 fr. pr. Ton, Umeå, Trælast 33 fr. pr. Std., Hernøsand 36½ fr., Norrkøping 34 fr., Buenos Ayres, Korn 15 sh. à 16 sh. pr. Ton, San Francisco 26 sh. 3 d, Braila 14 sh. 6 d, San Nicolas (La Plata) 24 sh.

August: Donau, Korn 9 à 10 sh. 6 d pr. Ton, Risør, Trælast 23 fr. pr. Std., Norrkøping 34 fr., Christianssand 35 fr., Gefle 35 à 37 fr., Jern 10 fr. pr. Ton.

September: Stockholm, Mineral 5 sh. 6 d pr. Ton, Kallør, Trælast 34 sh. pr. Std., Buenos Ayres, Korn 16 sh. pr. Ton, Braila & Galatz 15 sh. 3 d, Portland Oregon 29 sh. 3 d, Rosario, San Nicolas 20 sh.

October: Søderhamn, Trælast 33½ fr. pr. Std., Norrkøping 32 fr., Husbyvik 34 fr., Hernøsand 37 fr., Gefle 35 fr., Braila, Korn 11 sh. à 14 sh. pr. Ton, Chicha Island, Guano 26 sh. 3 d.

November: Risør, Trælast 25 fr. pr. Std., Tørefors 45 fr., Stockholm, Jern 9½ fr. pr. Ton, Braila & Galatz, Korn 13 sh. 6 d à 15 sh. 6 d.

December: Gefle, Trælast 35 fr. pr. Std., Alexandria, Korn 13 fr. pr. Ton, Braila 13 sh. 9 d.

Da de fleste Fartøier afgaar herfra i Ballast, og da Exporten herfra for den største Del besørger af regulære Rutebaade, er Fragtnoteringerne for Udfragter herfra kun til liden Veiledning. Mærkes kan imidlertid følgende

Rater for Seilskibe:

Marts til: Santos, Cement, Stykgods 15 sh. 6 d pr. Ton.

Juli—August: Rio de Janeiro, Stykgods 14 sh. à 15 sh. pr. Ton, Charleston (U. S.), Cement 6 sh., Aarhus, Klid 12 fr.

Oktober: Buenos Ayres, Cement & Stykgods 9 d pr. Ton.

November: Valparaiso, Stykgods 11 sh. 6 d pr. Ton, San Francisco 11 sh. 6 d à 12 sh. 6 d.

I Aarets Løb blev i Antwerpen for norsk Regning indkjøbt to norske Seilskibe, drægtige resp. 251 og 1168 Register Tons. Købesummerne var resp. 9000 R. M. og 3000 £. Intet norsk Fartøi blev i Aarets Løb solgt til udenlandsk Rederi.

Paa norske Skibe paamønstredes 364, afmønstredes 375 og rømte 12 Mand.

Der hjemsendtes gennem General-Consulatet opsparede Hyrebeløb fra norske Sømænd til Beløb 3 867.90 frc. Gennem det herværende skandinaviske Sømåndshjem hjemsendtes ogsaa Hyreheløb af ret betragtelig Størrelse.

Til den herværende Sømandskirke indbetaltes gennem General-Consulatet i frivillige Bidrag frc. 379.10.

Sundhedstilstanden har i det forløbne Aar været gennemgaaende tilfredsstillende. Den Coleraepidemi, som med større eller mindre Afbrydelser har optraadt hertilands i de senere Aar, tør formentlig betragtes som ophørt.

Handel.

Værdien af Belgiens udenrigske Omsætning gik i 1895 op til fr. 1 377 213 000.00 for Importens og op til frc. 1 153 391 000.00 for Exportens Vedkommende, hvilke Tal betegner en Forøgelse af 6 % for saavel Importen som Exporten sammenlignet med Aaret forud.

Forøgelsen i Indførselen falder væsentlig paa følgende Artikler: Hvede, Ris, Fisk, fersk Kjød, Guano, Maskiner, Lin, Chemikalier, medens Nedgangen mest rammer: levende Kvæg, Byg, Havre, Grøntsager, Fedt, Margarin, Humle, raa Huder.

Udførselen er væsentlig forøget med: ferskt Kjød, Metaller, Textiler, forarbejdede Huder, Sukker, samt formindsket med: Rug, Byg, Havre, Klid, Maskiner, forarbejdet Staal, raa Huder, Fajance.

Trælast.

Ifølge Opgave fra det herværende Chambre de Commerce indførtes der i 1895 til Antwerpen følgende Quanta Trælast, hvormed sidestilles de tilsvarende Tal i de nærmest foregaaende Aar:

		1895.	1894.	1893.
Huggen Gran og Furu	m ³	11 934	11 468	15 042
Saget — over 5 cm.	-	168 394	167 686	195 208
Saget Gran under 5 cm.	-	125 037	137 526	145 498
Kassebord for Glas	-	54 844	61 613	57 597
Egetræ	-	21 883	34 968	32 469
Teak	-	728	835	1 415
Tilsammen m ³		382 820	414 096	437 229

Denne Import fordelte sig i samme Tidsrum væsentlig paa følgende Lande saaledes:

		1895.	1894.	1893.
Fra Norge	m ³	60 134	57 980	70 238
„ Sverige	-	85 769	119 413	151 173
„ Finland	-	73 877	87 661	91 918
„ Rusland og Tyskland	-	124 334	113 785	93 677
„ Amerika	-	38 706	35 257	30 233

Fra Norge, Sverige og Finland indførtes i 1895 sammenlignet med de nærmest foregaaende Aar følgende Quanta (alt beregnede i Cubikmeter undtagen Kassebord):

		Planker.		
		3"—4" × 10" à 13"	3" × 9"	3" × 8" og mindre.
Fra Norge		235	31 287	3 754
„ Sverige		2 823	20 726	6 659
„ Finland		2 405	21 069	25 272
Tils. 1895		5 463	73 082	35 685
„ 1894		10 390	115 283	51 581
„ 1893		13 301	153 695	72 616

		Battens.			
		2½" × 8" og større.	2½" × 7"	2½" × 6½"	2½" × 6" og mindre.
Fra Norge		—	293 493	267 113	144 104
„ Sverige		221	85 963	34 264	73 341
„ Finland		6 186	276 163	122 759	227 099
Tils. 1895		6 407	655 619	424 136	444 544
„ 1894		9 006	817 017	397 899	487 131
„ 1893		15 160	978 890	490 658	676 618

		Bord.				Høvlede.
		2"	6 $\frac{1}{4}$ "	5 $\frac{1}{4}$ "	4 $\frac{1}{4}$ " og 3 $\frac{1}{4}$ "	
Fra Norge . . .		36 794	—	—	16 067	48 500
„ Sverige . . .		144 787	432 249	190 957	2 098 755	863 532
„ Finland . . .		163 832	230 624	96 081	1 151 210	40 000
Tils. 1895		345 413	662 873	287 038	3 266 032	952 032
„ 1894		376 698	876 744	389 716	3 979 154	485 144
„ 1893		700 570	782 481	343 076	5 312 996	390 627

			Kassebord.	
			Stykker.	m ³ .
Fra Norge			4 839 143	19 464
„ Sverige			7 080 384	25 427
„ Finland			2 575 583	7 577
Tils. 1895			14 495 110	52 468
„ 1894			22 970 674	59 009
„ 1893			22 757 088	55 587

Fra Rusland og Tyskland importeredes i 1895 følgende Kvanta Trælast fra de forskjellige Udslibningssteder (alt i Stykker undtagen Kassebord):

	Bjælker.	Pantreller.	Planker: 3" og 4" × 6" og mere.	Battens: 2 $\frac{1}{2}$ " × 6" a 8".
Fra Riga	13 166	1 063	441 486	386 646
„ Hvidehavet, Libau og Windau . . .	—	1 945	18 838	9 506
„ St. Petersburg, Cronstadt	—	—	3 664	51 206
„ Danzig	—	9 911	—	—
„ Memel og Königsberg	—	—	799	—
Tils. 1895 . . .	13 166	12 919	464 687	447 357
„ 1894 . . .	5 846	13 753	332 973	402 614
„ 1893 . . .	10 180	17 809	304 124	199 234

Fra	Bord.				Kassebord.	
	2"	6 $\frac{1}{4}$ "	5 $\frac{1}{4}$ "	4 $\frac{1}{4}$ " & 3 $\frac{1}{4}$ "	Stykker.	m ³ .
Riga	69 146	6 057	—	108 192	—	—
Hvidehavet, Libau og Windau	31 731	437 885	429 853	1 164 727	49 515	178
St. Petersburg og Cronstadt	24 883	36 572	2 063	447 367	108 844	1112
Danzig	1 138	5 331	—	2 941	—	—
Stettin	—	—	—	—	—	—
Memel, Königsberg, Sortehavet	489	869	—	—	172 158	1086
Tils. 1895	127 387	486 914	431 916	1 723 227	330 917	2376
„ 1894	37 152	239 377	132 303	1 150 326	437 872	2604
„ 1893	31 953	146 955	162 278	384 759	399 132	2010

Som det sees af ovenstaaende Opgaver, har Indførslen af Træløst hertil været ikke lidet mindre i 1895 end Aaret forud. Saavel Forbruget som Efterspørgslen steg imidlertid stærkt i Aarets sidste Maaneder, og ved sammes Udgang var Beholdningerne næsten udrømmede. Den nyankomne Last fandt saaledes et godt Marked og let Afsætning til faste og lønnende Priser. Bygglysten har holdt sig godt hele Tiden udover fra Høsten af, ligesom alt synes at tyde paa, at dette Forhold vil fortsættes for Resten af dette Aar. Der er for Nærværende et stort Opsving i Landets Industri, og der arbeides meget i Fabrikdistrikterne. Mange nye Byggearbejder og Udvidelser er derfor baade i Gang og forestaaende, og disse vil for den nærmere Fremtid tiltrænge en stadig Tilførsel af Træløst. Exempelvis kan det i denne Forbindelse nævnes, at Prisen paa Mursten er steget med 30—50 %.

Forbruget har hovedsageligt bestaaet af de almindelige, billigere Byggematerialer af Battens og Breder, hvilke sidste fornemmelig bestod af 1" × 5" og tildels 1" × 4 $\frac{1}{2}$ " og 1" × 6" Dimensioner, medens de bedre og dyrere Bord fra de nedre svenske Havne er i stadig aftagende Grad Gjenstand for Efterspørgsel. Grunden til denne Aftagen tør formentlig for en Del søges i den tiltagende Import af Pitchpine af bedste Kvalitet, af Oregon Pine samt af Carolina Pine. Importen af Oregon Pine tør dog kanske nærmest betragtes som et Forsøg og antages af herværende Importører neppe at have nogen synderlig Fremtid for sig. Carolina Pine synes derimod at frembyde bedre Chancer, forat skulle lykkes. Importen af begge disse Sorter er forøvrigt forholdsvis ny her paa Pladsen.

Importen fra Rusland har tiltaget betydeligt, hvilket for en stor Del formentlig maa tilskrives den Omstændighed, at de mange Rutedampskibe mellem denne Plads og Antwerpen, forat skaffe sig Hidfragt, ofte indtager store Partier til meget lave Rater, sogar lige ned til 20 Frc. pr. Std.

Under de indtil dette Aars Begyndelse gjældende Toldsatser for Træløst — nemlig 3 Frc. for huggen Last, 6 Frc. for saget do. af 5 cm. Tykkelse og

9 Frc. for do. af 5 cm eller mindre Tykkelse, alt pr. m³ — blev der hertil importeret meget 2" og tykkere Bord, der senere blev skaaret op i tyndere Dimensioner. Efterat imidlertid Toldsatserne — som andetsteds i denne Rapport omhandlet — nu er sat ens for al skaaren Last uanseet Dimensioner (5: 1 Frc. for huggen, 6 Frc. for saget og 9 Frc. for høvlet Last), tør det vistnok forudses, at man til Belgien herefter vil være tilbøielig til at importere mindre af 2 og mere af de tyndere Dimensioner. For den nærmeste Fremtid antages dog Importen af Battens (2 og derover) tiltrods for denne Forandring at ville blive større end sædvanlig paa Grund af den store Efterspørgsel efter denne Vare for de paagaende Byggearbejder. Det bør forøvrigt bemærkes, at det har været væsentlig den svenske og finske Last, som er blevet skaaret op, da den ringere norske Vare har egnet sig mindre hertil.

Efterat den nye Toldsats for høvlet Last, 9 Frc. pr. m³, er traadt i Kraft, er det sandsynligt, at Indførslen til Belgien af denne Vare vil aftage, idet Differencen, 3 Frc., i Tolden mellem høvlet og saget Virke rimeligvis vil vise sig tilstrækkelig til at dække Høvlingssomkostningerne hertilands og Høvlingen saaledes vil blive udført ved indenlandske Høvlerier.

Over den samlede Trælastimport til Belgien foreligger der endnu kun temmelig ufuldstændige Opgaver for 1895. Efter hvad de foreløbige statistiske Meddelelser indeholder herom, skal imidlertid denne Indførsel stille sig saaledes sammenlignet med de to nærmest foregaaende Aar:

Bygningsvirke.

A. Usaget.	1895.	1894.	1893.
Fra Norge m ³	400	6 400	5 100
„ Sverige -	4 700		
Totalimporten -	74 700	70 000	65 000

B. Saget.

Fra Norge -	131 800	392 600	415 200
„ Sverige -	272 300		
Totalimporten -	622 000	620 000	598 000

Træmasse.

Ifølge den officielle Statistik indførtes og udførtes der heraf til og fra Belgien i 1895, 1894 og 1893 følgende Kvanta:

Indførsel:	1895.	1894.	1893.
Fra Tydskland	9 790 620	4 459 215	5 247 963
„ England	34 250	229 556	464 349
„ Østerrige	1 189 815	348 836	153 620
„ Forenede Stater . . .	869 628	501 323	38 800
„ Frankrige	24 934	155 795	298 424
„ Hamburg	50 038	38 800	85 685
„ Holland	2 684 595	9 040 544	6 445 700
„ Norge	20 133 942	18 525 966	19 075 553
„ Sverige	13 693 456	11 135 060	6 267 349
„ Sweitz	640 372	833 060	725 605
„ andre Lande	413 984	9 702	48 800

Tilsammen Kg. 49 625 434 45 277 751 38 851 848

Udførsel:	1895.	1894.	1893.
Til Tydskland	634 951	609 518	539 702
„ England	2 797 917	862 284	143 745
„ Brasilien	19 400	849 836	434 847
„ Canada	165 001	—	—
„ Spanien	4 290 950	3 393 369	2 866 061
„ Forenede Stater	919 281	1 366 332	2 140 088
„ Frankrige	7 644 634	8 603 708	5 844 534
„ Italien	687 169	21 670	97 795
„ Holland	484 345	587 754	240 266
„ La Plata	1 860 532	2 610 630	2 178 675
„ Rusland	3 370 701	2 989 926	—
„ andre Lande	730 241	819 388	312 714
Tilsammen Kg.	23 605 122	23 347 015	14 798 227

Importen fra Norge viser saaledes i 1895 en Stigning af ca. 1 600 Tons og fra Sverige af ca. 2 650 Tons sammenlignet med Aaret forud Uagtet den officielle Statistik ikke skjælnet mellem de forskjellige Sorter af Træmasse, og skjønt man saaledes ikke bestemt tør angive noget herom, antages det dog, at man tør gaa ud fra, at ca. $\frac{2}{3}$ af den fra disse Lande importerede Træmasse udgjordes af mekanisk Masse.

Importen fra Holland bestaar — uagtet den i den officielle Statistik er opført som Træmasse — dog udelukkende af Straamasse; den er, som det vil sees, gaaet betydeligt ned, sammenlignet med de nærmest foregaaende Aar. Importen fra Tydskland og Østerrige, der hovedsagelig bestaar af Straamasse og Cellulose, og som passerer gennem Belgien i Transit, er derimod gaaet betydeligt op under 1895.

Forbruget inden Landet selv af saavel mekanisk som kemisk Masse er paa Grund af Opførelsen af nogle større Papirfabriker tiltaget ikke ubetydeligt, medens Transiten til andre Lande har holdt sig paa omtrent samme Niveau som Aaret forud, da den tog et stort Opsving.

Den faldende Tendens i Priserne, som begyndte i 1894, har fortsat gennem hele 1895. Prisfaldet har især rammet den kemiske Masse, hvorefter Forbruget ikke har kunnet holde Skridt med den tiltagende Produktion. Hertil kommer, at en stor belgisk Fabrik kaster store Partier Sulfit-Masse paa Markedet.

Papir:

Af Papir indførtes til Belgien:

Tapetpapir:	1895.	1894.	1893.
Fra Tydskland	243 737	211 457	207 813
„ England	75 082	79 268	77 621
„ Frankrige	348 285	326 417	323 562
„ andre Lande	29 081	19 015	32 006
Tilsammen Kg.	696 185	636 157	141 002

Cartonpapir:		1895.	1894.	1893
Fra	Tydskland	238 765	209 240	127 444
„	England	50 002	53 351	3 327
„	Frankrige.	24 678	60 025	29 354
„	Hamburg	52 362	18 150	888
„	Holland	56 866	5 746	3 607
„	Rusland	134 950	23 383	10 000
„	Norge	98 358	206 798	314 738
„	Sverige	193 944		
„	andre Lande	6 907	4 781	17 136
Tilsammen Kg.		856 832	581 474	506 994

Andre Sorter Papir:		1895.	1894.	1893.
Fra	Tydskland	4 230 702	3 953 694	3 921 728
„	England	515 146	494 095	465 075
„	Forenede Stater	202 468	93 384	3 016
„	Frankrige	374 042	369 171	363 755
„	Hamburg	1 050 191	522 467	416 797
„	Holland	688 277	1 018 150	454 528
„	Norge	308 201	1 239 676	915 810
„	Sverige	504 105		
„	andre Lande	38 547	103 182	64 353
Tilsammen Kg.		7 911 679	7 794 019	6 605 062

Der exporteredes fra Belgien i samme Tidsrum:

	1895.	1894.	1893.
Tapetpapir	581 137	464 792	474 235
Cartonpapir	2 157 165	2 367 452	2 373 340
Andre Sorter	26 038 825	24 991 036	23 387 432

En betydelig Del af denne Export gaar til udeneuropæiske Lande, fornemmelig Argentina, Brasilien, Chili, Cuba, de forenede Stater, Indien, Ægypten, China og Japan.

Jern.

Der indførtes til Belgien i de tre sidste Aar af Malm og Jern af:

Jernmalm:		1895.	1894.	1893.
Totalimporten	Tons	1 857 000	1 942 000	1 684 000
deraf fra Luxembourg	„	1 241 000	1 297 000	1 074 000
„ - Spanien	„	245 000	261 000	259 000
„ - Frankrige	„	249 000	253 000	279 000

Rujern:		1895.	1894.	1893.
Totalimporten	Tons	225 000	200 000	158 000
deraf fra Frankrige	"	102 000	77 000	57 000
" - Luxemburg	"	25 000	49 000	11 000
" - England	"	55 000	51 000	43 000
" - Tydskland	"	34 000	42 000	39 000
" - Norge	"	—	1 439	1 000
" - Sverige	"	1 000		

Skrabjern:				
Totalimport	Tons	23 000	24 000	27 000
deraf fra Holland	"	20 600	22 800	23 900
" - Norge	"	59	55	80
" - Sverige	"	50		

Spiger:				
Totalimport	Kg.	779 000	683 000	761 000
deraf fra Norge	"	307 000	348 000	363 000
" - Sverige	"	99 000		

Stang- og valset Jern:				
Fra Norge	Kg.	60 000	898 000	1 119 000
" Sverige	"	985 000		

Der udførtes i samme Tidsrum fra Belgien:

Af Jernmalm:		1895.	1894.	1893.
Totaludførsel	Tons	328 000	358 000	171 000
deraf til Tydskland	"	185 000	144 000	96 000

Af Jernbjælker:				
Totaludførsel	"	54 000	23 000	8 000
deraf til England	"	30 000	15 000	4 000
" - Norge	"	460	88	32
" - Sverige	"	795		

Af Rails:				
Totaludførsel	"	86 000	78 000	66 000
deraf til Norge	"	4 630	1 795	4 091
" - Sverige	"	809		

Som det vil sees af ovenstaaende Opgaver, har det været et ikke lidet Opsving i saavel Importen som Exporten af Jern og Jernmalm til og fra Belgien i de to sidste Aar, hvilket Opsving staar i Forbindelse med Industriens samtidige Fremgang hertillands idetheletaget. Af Exporten af bearbejdet Jern gaar en meget betydelig Del — saaledes som Tilfældet er med de belgiske Industriprodukter i Almindelighed — til udeneuropæiske Markeder samt Rusland, Tyrkiet og Rumænien.

Sten.

Denne betydelige belgiske Iustrigren har i de senere Aar snarere været i Tilbagegang end gaaet fremad. Da det turde være af Interesse for norske Stenexportører at gjøre sig bekendt med de forskjellige Afsætningsmarkeder for belgisk Sten og disses gjensidige Betydning, hidsættes en Opgave over de tre sidste Aars Export af denne Artikkel med særskilt Angivelse af Tagtæknings-skifer, Bygningssten og Brolægningssten:

Skifer:	1895.	1894.	1893.
Totalexport Stk.	15 240 000	11 394 000	13 882 000
deraf Tydskland "	7 152 000	5 405 000	6 682 000
" England "	391 000	23 000	103 000
" Frankrige "	604 000	448 000	666 000
" Luxemburg "	3 796 000	2 342 000	3 890 000
" Holland "	1 003 000	820 000	906 000
" Sweitz "	1 946 000	1 989 000	1 333 000

Bygningssten, deri indbefattat Marmor:

Totalexport Tons	147 000	130 700	237 300
deraf Tydskland "	14 300	9 900	8 200
" England "	2 300	2 300	4 300
" Østerrige "	3 100	2 700	2 700
" Spanien "	225	120	100
" forenede Stater "	200	880	1 500
" Frankrige "	81 800	75 000	85 400
" Holland "	45 500	36 000	132 000
" Argentina "	350	230	400
" Rusland "	160	160	120

Brolægningssten:

Totalexport Tons	133 400	152 700	153 100
deraf Tydskland "	12 800	15 400	17 500
" England "	50	3	—
" Canada "	43	250	200
" Capstaden "	3 000	—	—
" Frankrig "	64 200	76 600	79 000
" Holland "	49 000	56 100	52 000
" Transvaal "	2 400	—	—
" Rumænien "	—	1 400	560
" Rusland "	370	400	2 200

Af Sten indførtes i 1895 af:

Skifer til Tagtækning Stykker	37 719 000
deraf kom fra Frankrige "	36 350 000
Bygningssten Tons	31 170
deraf kom fra Frankrige "	20 580
" - " Norge "	548
" - " Italien "	4 670

Til trods for den store Produktion af billig indenlandsk Sten synes det dog, som om der skulde være Udsigt for norsk Mormor og Granit til ogsaa i Belgien at kunne vinde et Marked især ved større Bygnings- og andre Arbejder.

Kornmarkedet.

Indførselen af Kornvarer til Belgien stiger stadig. Der importeredes saaledes i de sidste 3 Aar følgende Quanta (Tons à 1 000 Kg.).

	1895.	1894.	1893.
Af Hvede, Spelt og Blandkorn . . .	1 343 000	1 213 000	1 034 000
Rug	33 000	30 000	29 000
Byg	244 000	266 000	233 000
Havre	99 000 }	335 000	368 000
Mais	205 000 }		

Medens Hvedeimporten fra La Plata i de foregaaende Aar viste en stærk Fremgang, er den i 1895 sunket ned til ca. 210 000 Tons mod 328 000 Tons i 1894 og 236 000 Tons i 1893. Importen fra Rumænien viser imidlertid en stor Forøgelse, idet der nemlig indførtes 586 000 Tons i 1895 mod 366 000 Tons i 1894 og 280 000 Tons i 1893.

Importen af Havre, der indtil for nogle faa Aar tilbage havde naaet en betydelig Høide — Mængden kan imidlertid ikke nøiagtigt opgives, da denne Kornsort indtil 1895 altid i Toldkammernes Opgaver opførtes sammen med Mais — er i den senere Tid gaaet meget ned, idet man i Landet selv har lagt sig mere efter Dyrkningen heraf end tidligere. Denne Dyrkning tør formentlig forudsættes at ville blive end yderligere udviklet, efterat man i forrige Aar belagde Havre med en Indførselstold af 3 frc. pr. 100 Kg.

Kornudførselen udgjorde i de tre sidste Aar (Tons à 1 000 Kg.):

	1895.	1894.	1893.
Af Hvede, Spelt og Blandkorn . . .	324 000	325 000	327 000
deraf til Norge	107 }	5 600	9 700
„ - Sverige	3 600 }		
Af Rug	18 500	29 280	50 300
deraf til Norge	710 }	1 064	11 380
„ - Sverige	— }		
Af Byg	38 300	55 650	70 450
- Havre	10 800	—	—

Medens Udførselen af Hvede har holdt sig temmelig stationær i de sidste Aar, er Exporten af Rug og Byg gaaet ikke lidet ned; dette sidste Forhold gjælder, som det vil sees, ogsaa Udførselen til Norge og Sverige.

Levende Kvæg og Faar. Heraf importeredes til Belgien ifølge de officielle Opgaver under de sidste 3 Aar:

Hornkvæg:		1895.	1894.	1893.
Fra	Tydskland	124	114	364
"	England	3 170	4 671	962
"	Canada	—	2 722	100
"	forenede Stater	382	4 423	—
"	Frankrige	2 213	97	2 047
"	Holland	36 449	43 569	117 128
"	La Plata	2 668	55	23
Tilsammen Stykker		45 211	55 653	120 810

Faar:		1895.	1894.	1893.
Fra	Tyskland	107 502	113 785	111 725
"	England	22	1 001	13
"	Østerrige-Ungarn	1 599	4 195	—
"	forenede Stater	11 290	1 215	—
"	Frankrige	7	—	10
"	Luxemburg	417	6 329	17 525
"	Holland	34 633	65 900	69 520
"	La Plata	38 985	952	756
"	andre Lande	1 609	18	9
Tilsammen Stykker		196 124	193 395	199 558

Medens Totalimporten af Faar har holdt sig omtrent paa det samme Niveau gennem de sidste tre Aar, udviser ovenstaaende Opgave en bemærkningsværdig Nedgang i Indførslen af Hornkvæg, nemlig fra 120 810 Stykker i 1893 til 55 653 i 1894 og 45 211 i 1895. Denne Nedgang finder imidlertid delvis sin Forklaring i den stærkt tiltagende Indførsel af slagtet ferskt Kjød (og Vildt), idet der nemlig heraf indførtes 3 464 210 Kg. i 1895 mod 1 057 068 Kg. i 1894 og 449 086 i 1893.

Bemærkningsværdig er ogsaa den store Tilbagegang i Indførslen af levende Kvæg fra Holland, nemlig af Hornkvæg fra 117 128 Stykker i 1893 til 45 569 i 1894 og helt ned til 36 449 i 1895 samt af Faar fra respektive 69 520 og 65 900 Stykker i 1893 og 1894 til 34 633 Stykker i 1895. Grunden til denne Nedgang i den hollandske Import maa formentlig for en væsentlig Del søges i de strenge Forholdsregler, som man i Belgien har taget for at beskytte sig mod den i Holland til sine Tider stærkt udbredte Kvæg-sygdom. Som Modstykke hertil kan nævnes, at Indførslen af slagtet ferskt Kjød og Vildt (det sidste dog af ganske underordnet Betydning) fra Holland er steget i ikke mindre Grad i det samme Tidsrum, nemlig fra 288 000 Kg. i 1893 til 865 000 Kg. i 1894 og lige til 3 235 000 i 1895.

Fra La Plata er, som det vil sees, Tilførslen af levende Hornkvæg og Faar tiltaget betydeligt, nemlig:

af Hornkvæg fra	23 Stkr. i 1893	til	2 668 Stk. i 1895
og - Faar	- 756 " - —	-	38 985 " - —

Fra Norge og Sverige kan ingen Indførsel af levende Kvæg sees at være foregaaet under de senere Aar. Fra Norge har man imidlertid, efter nogle Aars Ophør dermed, i det sidste importeret endel slagtede Rensdyrskrotter hertil. I forrige Aar opgives denne Indførsel til 16 875 Kg. Saafremt denne Forretning drives paa en forsigtig Maade — særlig med Hensyn til at undgaa altfor store Forsendelser ad Gangen og heldigt Valg af Mellemmænd i Belgien — tør det vistnok antages, at man hertilands maatte kunne oparbejde et ret lønnende Marked for denne Vare. Da Priserne i høi Grad afhænger af Tilførsels Mængde, Saisonen og Veirliget, er det imidlertid vanskeligt at opgive nogen Gjennemsnitspris.

Fisk og Tran.

Den samlede Fiskeriimport til Belgien (heri dog ikke medregnet Sild) udgjorde i de tre sidste Aar:

	1895.	1894.	1893.
Fra Tydskland	1 254 777	945 345	647 329
„ England	4 180 932	3 843 294	3 486 820
„ Spanien	71 694	91 771	228 783
„ Frankrige	625 098	857 355	864 415
„ Holland	6 877 163	5 950 604	6 119 037
„ Portugal	194 436	595 036	372 620
„ Norge	407 720	1 149 157	1 025 875
„ Sverige	795 486		
„ andre Lande	353 294	313 661	131 214
Tilsammen Kg.	14 760 600	13 562 923	12 876 093

Af Sild indførtes:

Fra England	1 747 423	2 872 274	1 381 591
„ Frankrige	344 007	557 507	251 285
„ Holland	6 555 698	6 985 060	7 813 768
„ Norge	406 008	1 987 023	974 981
„ Sverige	734 059		
„ andre Lande	86 622	21 218	26 526
Tilsammen Kg.	9 874 417	12 423 082	10 448 151

Den fra Norge og Sverige til Antwerpen ankomne ferske Sild i Kasser afsattes til en opgiven Pris af 6 à 8 frc. pr. Kasse for Tomsild og til 16 à 20 frc. pr. Barrel for fuld Sild. 500—600 Tønder saltet Flyndre, der ankom fra Norge, skal være solgte her paa Pladsen til en Pris af 30—40 frc. pr. Tønde. Torsk i Tønder afsattes til Priser, der alt efter Qualiteten varierede mellem 25 à 35 frc. og 40 à 60 frc. pr. Tønde. Endel fersk Fisk, saasom Kolje, Torsk, Kveite og Lax ankom ogsaa hertil fra Norge og solgtes til meget varierende Priser, alt efter Saisonen og Qualiteten. Røget Sild i Kasser fra Norge opgives at være solgt til en Pris af frc. 2.50 à frc. 3.50 pr. Kasse paa ca. 50 Stykker.

Ifølge Opgave fra Vicekonsulen i Ostende udgjorde Omsætningen af fersk Fisk samlesteds 3 380 000 frc. i 1895. Som Gjennemsnitspriser der paa Pladsen opgives: for Torsk frc. 0.56, stor Kolje frc. 0.63, middels do. frc. 0.40, Makrel frc. 1.13, Lax, hollandsk 4.50, do., skotsk frc. 3.00, Turbot 2.50, alt pr. Kilogram.

Af Stokfisk var Beholdningerne af det foregaaende Aars Vare — som sædvanligt er Tilfældet — oprømte ved Saisonens Begyndelse i August Maaned. Qualiteten af 1895 Aars Produktion angives at have været gennemgaaende tilfredsstillende for de hertillands gangbare Mærker, nemlig „vestre“, „fin Hollænder“, „almindelig Do.“ og „Bremer Lofotfisk“. Priserne for disse Sorter varierede mellem 63 og 70 frc. pr. 100 Kg cif belgisk Havn. Det aarlige Forbrug heraf i Belgien andrager til 7 à 800 000 Kg., hvilket Forbrug antages at ville kunne holde sig, medmindre Priserne skulde stige altfor højt.

Tran. Af Bruntran omsattes i 1895 kun et forholdsvis ringe Quantum, grundet, som det antages, for en væsentlig Del i de høje Priser (50—60 frcs. pr. Tønde cif). Naar nemlig Prisen overstiger ca. 45 fr. cif tager Garverierne sin Tilflugt til billigere Surrogater, hvoriblandt japansk Fiskeolie, som i den senere Tid har vundet en betydelig Udbredelse, og som for nærværende sælges for 30 à 35 frc. pr. 100 Kg. Der klages forøvrigt over, at den belgiske Garveribedrift i den senere Tid har ligget meget nede.

Af raa Medicintran solgtes ogsaa mindre end sædvanligt paa Grund af den milde Vinter og de høje Priser. Priserne begyndte i Oktober med ca. 110 frc. og steg senere til 160 à 200 frc. cif pr. Tønde, alt efter Qualiteten. Medens det gjennemsnitlige aarlige Forbrug af norsk Vare kan anslaaes til ca. 1 500 Tønder, udgjorde samme i 1895 antagelig kun ca. 600 Tønder. Herved Importører mener, at Consumptionen af norsk Medicintran hertillands vil begrænses betydeligt, saafremt Fjoraarets høje Priser vedblivende skulde holde sig. Det fortjener i saa Henseende at bemærkes, at der til stort Afbræk for Afsætningen af norsk Medicintran er importeret til Belgien fra Hamburg, London, Glasgow og Liverpool i den sidste Vintersaison adskillig upaaklagelig god newfoundlandsk Torsketrans, der har fundet Afsætning til en Pris af 120 til 140 frc. pr. Tønde. Denne Import menes at ville komme til at gjentage sig til næste Saison, og turde det derfor være at befrygte, at den norske Tran mere og mere vil fortrænges fra det belgiske Marked, saafremt Priserne for samme vedblivende holdes oppe i 200 frc. Det kan derhos nævnes, at det i Betragtning af de høje Priser paa denne Vare har været paatænkt af belgiske og hollandske Eiere af Fiskesmakker at begynde at udvinde Medicintran af deres Fangst af Nordsøtorsk.

Af Hvalolie sælges forholdsvis kun mindre Kvanta i Belgien.

Smør og Margarin.

Der indførtes heraf til Belgien i de 3 sidste Aar:

Af Smør:	1895.	1894.	1893.
Fra Tydskland	159 503	174 836	272 355
„ Frankrige	1 797 399	1 838 459	1 965 135
„ Luxemburg	74 924	82 811	127 186
„ Italien	3	158	1 286
„ Holland	5 453 885	3 993 203	3 404 181
„ andre Lande	69 450	61 736	113 763

Tilsammen Kg. 7 555 164 6 151 203 5 883 906

Margarin:	1895.	1894.	1893.
Fra Tydskland	6 282	1 001	11 722
„ England	1 779	59	12 755
„ forenede Stater	191 835	8 500	50 142
„ Frankrige	196 925	39 440	56 108
„ Holland	5 639 778	10 200 164	11 742 056
„ Rusland	—	14 450	9 350
„ andre Lande	59 198	26 164	777
Tilsammen Kg.	6 095 797	10 289 778	11 892 910

Som det vil sees af ovenstaaende Opgaver er Indførslen af Smør steget ret betragteligt i de sidste Aar, medens Margarin-Importen er gaaet meget tilbage. Dette sidste Forhold rammer imidlertid for en stor Del Transithandelen, idet nemlig Udførslen af Margarin gik ned fra 3 437 000 Kg. i 1894 til 1 887 000 i 1895.

Af Huder indførtes hertil i 1895 45 415 Tons mod 52 174 Tons i 1894; heraf kommer paa La Plata resp. 11 060 Tons og 21 583 Tons. Priserne var betydeligt højere end Aaret forud og udviste ved Slutningen af 1895 ca. 20 % Stigning mod samme Tidspunkt i 1894.

Af Uld indførtes hertil 259 361 Baller mod 241 574 Baller i 1894. Størsteparten heraf kom fra La Plata og Australien; nemlig respektive 120 362 og 129 622 Baller. Der reexporteredes i 1895 217 958 Baller.

Ismarkedet. Der importeredes fra Norge til Ostende af Is i 1895 10 105 Tons mod 15 045 i 1894 og 11 145 i 1893. Paa Grund af den usædvanligt milde Vinter har der hertilands ikke været opsamlet omtrent nogen Is, og da Behovet, specielt for Ostendes Vedkommende, ikke kan dækkes af kunstig Is alene, vil der formentlig blive endel mere Efterspørgsel efter norsk Is end sædvanligt, og Priserne antages at ville holde sig faste. Medens Isbeholdningerne i April Maaned forrige Aar i Ostende udgjorde ca. 4 000 Tons, skal de paa samme Tidspunkt iaar neppe have udgjort mere end ca. 400 Tons. Der skal fra Ostende af allerede i Aarets Begyndelse være gjort Kontrakter til Levering af ca. 8—9 000 Tons norsk Is. Nogle Ladninger Is er ogsaa ankomne til Antwerpen, hvor de skal være solgte til en Pris af 11 à 12 Frc. pr. Ton.

Guano. Indførselen heraf til Belgien har i Løbet af de sidste 3 Aar taget et stærkt Opsving, hvilket vil sees af nedenstaaende Opgave:

	1895.	1894.	1893.
Fra Tydskland	25 235	120 101	621 518
„ England	389 835	749 782	2 256 134
„ Australien	—	1 730 000	2 314 100
„ Chili	3 821 000	—	—
„ Cuba og Portorico	—	1 615 615	—
„ Frankrige	103 387	245 960	160 757
„ Haiti	1 800 000	1 609 000	—
„ Holland	386 340	232 156	746 927

	1895.	1894.	1893.
Fra Peru	35 886 250	20 604 650	24 881 480
„ La Plata	238 125	97 085	345.833
„ Norge	—	385 384	63 050
„ Sverige	358 900 }		
„ Uruguay	—	391 800	—
„ andre Lande	3 709	28 518	39
Tilsammen Kg.	43 012 781	27 810 231	31 789 766

Heraf udførtes atter i 1895 18 703 000 Kilogram.

Beg og Tjære. Indførslen heraf har i de 3 sidste Aar tiltaget saaledes, som nedenstaaende Opgave udviser:

	1895.	1894.	1893.
Fra Norge Kg.	376 400 }	1 698 600	2 118 900
„ Sverige	1 411 900 }		
„ England	113 899 200	91 523 100	89 384 600
Totalindførslen	226 142 000	194 015 000	185 465 000

Den belgiske Lysindustri viser i den senere Tid en betydelig Fremgang, idet der nemlig exporteredes af Lys fra Belgien 4 912 000 Kg. i 1895 mod 4 098 000 Kg. i 1894. Af denne Export gaar det meste til udeneuropæiske Lande, fornemmelig Chili (1 029 000 Kg.), Australien, China, Indien, Peru, Ægypten, Argentina osv. Disse Tal hidsættes, da det formenes muligens at være af Interesse for vore Lysfabrikanter at have Opmærksomheden rettet paa disse Markeder, til hvilke man fra Antwerpen har stadig og direkte Dampskibsforbindelse.

Lovgivning. I handelspolitisk Henseende udmærker det forløbne Aar sig ved de Handels- og Søfartstraktater, som Belgien under Løbet af samme har afsluttet med forskjellige fremmede Magter og ved flere vigtige Tarifforandringer.

Handels- og Søfartstraktater er bleven afsluttede den 13/25de Mai 1895 med Grækenland, den 11te Juni f. A. med Norge og med Sverige, samt den 18de Juni med Danmark. Desuden er under førstnævnte Datum med Grækenland bleven afsluttet en konsulær Konvention og en Deklaration om gjensidig Beskyttelse af Fabrik- og Handelsmærker samt af industrielle Modeller og Tegninger.

Santlige Traktater er temmelig overensstemmende; de gaar ud paa gjensidig at tilsikre de kontraherende Parter national Behandling, hvad Søfarten angaar, Behandling som den mest begunstigede Nation for Handelens Vedkommende og national Behandling af de kontraherende Parters Undersaatter, bosatte i det andet Land.

Kabotage er dog forbeholdt de respektive Landes egne Fartøier og Fritagelse for Militærtjeneste i det fremmede Land er gjensidigen tilskrevet Grækere, Svenske, Danske og Belgiere. I Traktaten med Norge er der indrømmet Nord-

mænd i Belgien og Belgiere i Norge Behandling som den mest begunstigede Nations Undersaatter.

Nævnte Traktater stemmer væsentligen deri uoverens, at Traktaterne med Norge og Grækenland er Tariftraktater, medens Traktaterne med Sverige og Danmark ikke indeholder nogensomhelst Stipulation om Toldsatser. I Traktaten med Grækenland har sidstnævnte Stat dels bundet, dels nedsat Tolden paa almindeligt Vinduesglas, Jern og forskelligt Jernarbeide, Stivelse og endel vævede Tøier af Lin, Hamp eller Jute, medens Belgien fra 25 Francs pr. 100 Kg. har reduceret Tolden paa Korinter af græsk Avling til Frc. 20 og ophævet al Told paa denne Vare, hvis den enten indføres uden Pakning (en vrac), i Sække paa mindst 100 Kilogr. eller i Fade paa mindst 200 Kilogr.

Fra norsk Side er man indgaaet paa at binde de nugældende Toldsatser (eller Fritagelse for Told) paa Gjødning, forskellige Glas-, Jern- og Staalartikler, Pottemagerarbeide, Stearinlys og Rebslagerarbeide. I Vederlag herfor har Belgien bundet sine Toldsatser paa Træmasse, Søm og Spiger af Jern og Staal, Tran, Is, Papir og Fyrstikker.

Ligeledes er Traktaterne uoverensstemmende, hvad Varigheden angaar. Traktaten med Sverige kan allerede opsiges den 26de Juni 1897, medens den græske Traktat staar ved Magt i 6 Aar og den danske samt norske i 10 Aar efter Udvexling af Ratifikationerne.

Tarifforandringer. Generalkonsulatet har havt Anledning til i sin Tid ved Telegrammer og Skrivelser at gjøre det Kongelige Departement bekendt med de af disse Forandringer, som særligen interesserer de forenede Riger. Af størst Betydning tør være den foretagne Omformning af Tolden paa Trælaster, der tidligere var sat til Frc. 3 pr. m³ for huggen Last, Frc. 6 for såget af mere end 5 cm. Tykkelse og Frc. 9 for såget af 5 cm. eller mindre Tykkelse, medens den ved Lov af 12te Juli 1895 er bleven ansat til Frc. 1 pr. m³ for huggen Last, til Frc. 6 for såget og Frc. 9 for høvlet Last. Derhos er Spirer og tynde uskaarne Stokke (tidligere toldfrie) belagte med en Told af Frc. 1 pr. m³ og opsatte og uopsatte Tønder med en Told af 10 % af Værdien, medens Trækubber af mindre end 1 m. 25 cm. Længde, bestemte til Fabrikation af Træmasse, fremdeles er toldfri.

Medens nævnte Lov for Trælaster Vedkommende snarere kan siges at have medført en Omformning af Toldsatserne end en Forøgelse af samme, har Loven, hvad forskellige andre Artikler angaar, i ikke ringe Grad øget de tidligere Satser.

Dette gjælder nemlig Landmandsprodukter. Saaledes er følgende Artikler, som tidligere var toldfri, nu toldbeskattede paa efterfølgende Maade:

Smør, frisk og saltet . . .	pr. 100 Kg. Frc. 20.00
Margarin	— " 20.00
Havre	— " 3.00
Mel { af Havre	— " 4.00
- andre Kornsorter	— " 2.00
Malt	— " 1.50
Honning	— " 18.00
Fjærkræ	— " 30.00

Konserveret	Vildt	eller	
Fjærkræ	.	.	pr. 100 Kg. Frc. 30.00
Do. Kjød	{	kogt, røget eller	
		saltet . . .	frit
		anderl. præpar.	15.00
Do. Fisk	.	.	15.00
Gjæs	.	.	10.00

Toldsatserne er blevne forhøiede for følgende Artikler : forskellige Klædningsstykker af færdigsyet Linned (fra 10 % til 15 % og 20 % af Værdien), musikalske Instrumenter (fra 6 % + til 10 %), Lædervarer, Isenkram- og Kortevarer, Parfumerier fra 10 % til 15 % af Værdien, Tagsten fra Frc. 2 pr. 1 000 Stk. til Frc. 4. Toiletsæbe fra 6 % til 12 % af Værdien, Uhre, som før var fri, af Guld Frc. 1.50, af andet Metal Frc. 0.50 pr. Stk., Hvalbarder og Træsneller 5 % af Værdien, Vogne fra 10 % til 12 % af Værdien, Tæpper af Uld fra 10 % til 15 % og Silketøier fra 300 Frc. pr. 100 Kg. til 700 Frc.

Derimod er paa den anden Side saavel Klassifikationen delvis forandret som ikke uvæsentlige Toldreduktioner foretagne, hvad angaar Jernskrab, Rujern, halvt bearbejdet Jern, raat smeltet Staal; halvt bearbejdet Staal, Jernblik og galvaniseret, ubearbejdet Jern — videre hvad angaar Garn af Bomuld, Gede-, Alpaga-, Lama-, Vicuna- og Kamelhaar samt af Faareuld, og ligeledes hvad betræffer Tolden paa forskellige Bomuldsvarer.

Til trods for disse enkelte Toldreduktioner væsentligen gaaende ud paa at lette for Industrien Adgangen til Raastoffe og halvt bearbejdede Produkter, viser det sig, at Beskyttelsessystemet vinder mere og mere Indpas i Belgien.

Mere af hygieniske Grunde end af handelspolitiske Hensyn udkom under 30te December f. A. en Lov, som blot tilsteder Indførsel af frisk Slagtekjød af Heste, Æsler og Mulæsler under Forudsætning af, at Aandedrætsorganerne vedhænger, og som forbyder Indførsel af Kjød af nævnte Dyr, hvis det er præpareret eller konserveret.

I Belgien ydes Arbejderforholdene megen Opmærksomhed og i Aarets Løb er udkommen flere Bestemmelser til Ordning af samme.

Blandt saadanne Bestemmelser kan mærkes den kongl. Forordning af 12te Febr. f. A., som til Betryggelse af Arbejdernes Sundhed fastsætter visse Regler under Fabrikation af Fyrstikker med Sats af hvid Fosfor, kongl. Forordning af 19de Februar f. A., der indskrænker Arbejdstiden for Kvinder og Børn i visse nærmere bestemte Fabriker og Forordning af 12te April f. A., der organiserer det ved Resolution af 12te November 1894 i Ministeriet for Agerbrug, Industri, Arbejde og offentlige Arbejder oprettede Arbejderbureau, hvis Opgave, — som Forordningen udtrykker sig — vil være at erhverve Oplysning om det industrielle og agrikole Arbejdes Tilstand, saavel som om Arbejdernes Stilling i Industrien, Haandværket, Handelen, Agerbruget og Befordringsvæsenet, at undersøge Virkningerne af de Love og Reglementer, som vedkommer dem, og i sin Almindelighed at samle alle de Oplysninger, som kan bidrage til at forbedre deres materielle, intellektuelle og moralske Tilstand.

I denne Forbindelse maa ligeledes fremhæves den kongl. Forordning af 9de Oktober 1895, betræffende Dannelsen i ethvert Arrondissement af Komiteer med Opdrag at bygge, bortleie eller sælge billige og sunde Arbejderboliger.

W. Christophersen.

Piræus II*).

Rapport dateret 22de Mai 1896.

I Besvarelse af Departementets Skrivelse af 25de Marts d. A. tillader jeg mig at meddele Følgende:

Angaaende Salgspriserne for Klipfisk i Grækenland henvises til mine Aarsrapporter samt specielle Skrivelser af 4de Decbr. 1880 og 12te Februar 1881 m. fl.

Følgende Kvantiteter Klipfisk indførtes i 1894:

Fra England	Oker	1 210 704	Drachmer	605 352
„ Frankrige	—	346 547	—	173 274
„ forenede Stater . .	—	764 385	—	382 192

Oker 2 321 663 Drachmer 1 160 818

og i Januar—Februar 1894—96:

	1896.	1895.	1894.
Januar	Oker 211 106 frs. 105 553	Oker 153 704	Oker 242 827
Februar	— 106 838 „ 53 416	— 72 176	— 210 460

Fransk Klipfisk foretrækkes for al anden, og det er kun, naar der er Lidet deraf, at man benytter den engelske eller danske. Labradorfisk, der ansees for meget daarlig, har intet Marked her, men i Pelopones og Zante. Newfoundlandfisk bruges lidet, da den er meget tør.

Priserne for fransk Klipfisk er for Tiden frs. 20 i Guld pr. Kvintal (44 Oker) i Transit.

Der er ogsaa for Tiden paa Markedet nogle smaa Partier dansk Klipfisk, som Besidderen ikke vil sælge, fordi der er meget fransk Fisk, og Eieren vil tabe meget, hvis han sælger den, da han har købt den dyrt.

Paa Syra og tilliggende Øer er der ogsaa et meget stort Marked. Desværre er dersteds ingen Vicekonsul, skjønt dette er stærkt paakrævet.

*) Se Hefte 3 Pag. 67.

Søm. Der forbruges 70 000 Søm om Maaneden, der kommer fra Frankrige og rangerer No. 1, 2, 3 og 4 som No. 1—4 efter den Orden, hvori de gives Fortrinnet, i Henhold til vedlagte Prøver paa de mest passende, udtaget blandt endel, som jeg har modtaget fra Norge. Derhos er der et meget stort Marked for No. 5—6, der arbeides her af Plader, som kommer fra Udlandet. No. 5 er Prøve No. 5, der tilberedes her, før den benyttes, No. 6 er samme N No. 5, der dreies lidt i den øverste Del af Hovedet, efterat være indslaaet. No. 7—8 er den Prøve, som for Tiden kommer fra Frankrige, og hvoraf benyttes de nævnte 70 000.

Hestekosøm arbeides her i Landet; de Plader, hvoraf de forarbeides, er af Dimensioner 0.08×0.20 , 0.22, 0.24 Cmtr. og af Længde 1, 1.10, 1.20, 1.30, 1.40 Meter. I Told erlægger disse Plader Intet; der betales kun 1 Lepta Oktroi pr. Oke og 5 pCt. af Værdien som Kaiafgift. Pladerne sælges i Detail til 40 Lepta pr. Oke.

En Pakke Søm No. 7—8, indeholdende 4 Oker, sælges for 7 Drachmer. I Told erlægges næsten 22 Lepta pr. Oke.

Jeg tillader mig at vedlægge Rapport fra Vicekonsulerne i Cephalonia, Zante og Patras.

Cephalonia. De forenede Rigers Skibsfart har i de sidste 20 Aar været stor i denne Havn i Forhold til andre Nationers. Nu har Dampskibenes store Konkurrence formindsket Fragterne og bragt vor Skibsfart til at gaa ned.

De Varer, der konsumeres her paa Øen, er Klipfisk, Tørfisk, Sild, Anchovis og andre Slags saltet Fisk, der udgjør Indbyggernes væsentligste Næringsmidler. Konserver og hermetisk nedlagt Fisk er paa Grund af sin høje Pris lidet efterspurgt og sælges i ringere Mængder.

De norske Varer, der konsumeres i større Mængder, er Stokfisk og saltet Sild i Tønder.

Tran er ikke efterspurgt, eftersom en af Landets fornemste Produkter er Olivenolie, der anvendes i de forskellige Dampmaskiner paa Øen.

Tjære benyttes ved Bygning af små Baade samt en Slags Skibe med 2 Master, kaldet Kaiques, der bygges her.

Konsumtionen af Søm for Tømmerarbeide er meget stor; de faaes fra Triest.

De forenede Rigers Produkter skulde kunne blive anvendt her i tilsvarende Mængde for Landets Behov, nemlig Bygningstømmer, Jern etc. Det eneste, der kunde lette Konsumtionen, vilde være, at Priserne tilfredsstillende Kjøberne, der vilde foretrække dem for andre Landes paa Grund af deres Soliditet.

Zante. Den aarlige Indførsel af Klipfisk til Zante fra Labrador og Newfoundland er (?) 25—30 000, der sælges for 15—16 sh. Sterling i Transit.

Norsk Klipfisk har aldrig været indført til Zante. Jeg henstiller, at et Forsøg maa blive gjort saavel hermed som med Tran, der sædvanlig indføres fra Frankrige og England.

Indførselen af Tjære og Hestekosøm er ubetydelig.

Paa Forespørgsel vil jeg anstille Undersøgelser om Udsigterne for andre af de forenede Rigers Produkter.

Angaaende Skibsfarten, da er jeg sikker paa, at smaa svenske og norske Dampskibe vilde kunne konkurrere med de tyske og britiske til samme Fragter, som disse erholder hele Aaret om fra Kontinentet og England for Korinter.

Patras. Skibsfarten udgjorde: Af Seilskibe 3 184 dr 79 327 Tons, hvoraf græske 2 803, 64 262 Ton, italienske 354, 12 651 Ton, tyrkiske 12, 1 474 Ton, østerrikske 8, 732 Ton, engelske 6, 654 Ton, danske 1, 154 Ton.

Dampskibe, ladede 118, dr. 131 308 Ton, hvoraf engelske 96, 118 117 Ton, norske 7, 2 804 Ton, græske 6, 3 914 Ton, tyske 5, 3 556 Ton, østerrikske 2, 1 886 Ton, danske 1, 1 009 Ton, franske 1, 22 Ton.

Paketbaade, 1 460, dr. 873 275 Ton, hvoraf græske 1 099, 487 317 T., østerrikske 212, 239 212 T., engelske 82, 95 661 T., italienske 52, 36 160 T., tyske 6, 6 571 T., hollandske 3, 2 075 Ton, franske 2, 2 660 T., danske 2, 1 947 T., ungarske 2, 1 672 T.

Indførselen var: Klipfisk Oker 1 220 806 à 32 Drachmer pr. Kvintal, Sild Oker 23 630 til 30—35 Dr. i Tønder 600, Tjære Oker 7 600 til 30 Dr. pr. 100 Kg. i Tønder af 200 Kg., Tran Oker 1 781 til 80, 120, 150, 200 Dr. pr. 100 Kg., Søm, liden Indførsel, 7, 8, 9 Dr. pr. Mille.

M. N. Rodocanachi.

Galatz.

Aarsberetning dateret 28de Juli 1896.

Fra fremmede Lande ankom til Hovedstationen i Ballast 2 norske Skibe dr. 1 955 Ton, med Ladning 5 dr. 4 832 T. samt til Vicekonsulsstationerne med Ladning 2 dr. 2 069 T. og i Ballast 13 dr. 13 208 Ton, ialt 22 dr. 22 064 Ton, alle Dampskibe.

Til fremmede Lande afgik med Ladning fra Hovedstationen 7 norske Skibe dr. 6 787 Ton og fra Vicekonsulaterne 15 dr. 15 329, ialt 22 dr. 22 116 Ton, hvoraf i Ballast 1 dr. 984 Ton.

Erlagte Konsulatsafgifter af norske Skibe ved Hovedstationen 515.10, ved Vicekonsulsstationerne 1 256.85. Af svenske Skibe ved Hovedstationen 207.75, ved Vicekonsulsstationerne 281.05. Expeditionsafgifter, norske 34.75.

Rumænien havde i 1895 en god Høst. Lave Priser paa Kornvarer bevirkede om Vinteren store Tab for Producenterne. Budgettet for 1895—1896 viser en Deficit af ca. 10 Millioner.

Skibsfarten paa Sulina udviser i 1895 1 554 700 Ton, hvoraf Dampskibe 1 060 983 Ton. Heraf var norske 14 dr. 16 176 Ton, mod i 1894 18, 20 086 T., 1893 36, 40 816 T. og 1892 42, 49 095 T.

Udførselen over Sulina udgjorde 34 880 000 Hekt. Kornvarer, 23.6 Kg. Mel, 56 200 Kg. Uld, 182 000 Kg. Ost, 102 000 Kg. Tøndestav, 2.2 Mill. Granplanker, 225 000 Kubikmeter Grantømmer, 223 000 Kg. Vin, 44 000 Kg. Spiritus m. M. Af Kornudførselen kom 24 Mill. Hekt. fra Braila og 5 Mill. fra Galatz.

Der indførtes over Sulina Kul, engelske Tons 285 000, russiske T. 1 000, tyrkiske Ton 260, russisk Petroleum Kg. 28 Mill., do. i Kasser Kg. 2.4 Mill. Det meste Petroleum var i Transit for Bulgarien og Serbien.

Rumæniens Statsgjæld var 1ste April 1896 1 164 Mill. francs, samt 55 Mill. francs svævende Gjæld, repræsenteret af cirkulerende Skatkammerbeviser. Til Betaling heraf og til andre Udgifter har Staten optaget et nyt Laan paa 90 Mill. frcs. til 4 pCt. Rente og en Emissionskurs af 85⁸/₁₀ %.

Statsmonopolerne indbefatter Tobak, Salt, Fyrstikker og Spillekort samt Sprængstoffer. Disse afgav følgende Indtægter: Tobak, brutto 36, netto 26 Mill., Salt brutto 6.7, netto 4.8 Mill., Fyrstikker og Spillekort brutto 3, netto 1.8 Mill. frcs.

Af Røgtobak solgtes 3.4 Mill. Kg. Salget har næsten været stationært i de sidste 13 Aar. Derimod er Salget af Cigaretter steget fra 7 Mill. Stkr i 1879/80 til 135 Millioner i 1894/95.

Af Stensalt solgtes 873 Mill. Kg.

Af Jernbaner havde i 1896 ialt 2 923 Kilometer. Flere nye Linier vil snart blive aabnet.

Den rumænske Handelsflaade bestaar af endel Regjeringen tilhørende Slæbebaade m. M. paa Donau samt to Postdampskibe, der gaar mellem Cestanza og Constantinopel.

Rumæniens Indførsel var i 1894 422 842 000 frcs. og Udførselen 294 198 000. Af Indførselen kom fra Tydskland 27.7 pCt., Østerrig-Ungarn 27.2 pCt., England 19.9 pCt., Frankrige 8.1 pCt., 5.3 pCt. Den udgjorde: Textilvarer 34 pCt., Metaller og Metalvarer 24.6 pCt., Kolonialvarer 7.8 pCt., Skind, Skotøi, Skindvarer 4.3 pCt., keramiske Varer og Mineralier 3.7 pCt., Brændstoffer 3.5 pCt., Papir, Pap etc. 3.4 pCt., Olier, Fedtstoffer etc. 2.8 pCt., Fødemidler af Dyr 1.4 pCt. Norge og Sverige deltager kun med ringe Beløb i denne Indførsel.

Af Udførselen udgjør Kornvarer, Mel og Melstoffer 256 Mill. frcs. eller 87 pCt. af hele Værdien.

Den store Ødelæggelse, som Phylloxeraen anrettede paa Vinhaverne, er oprettet ved nye Plantninger. Produktionen var i 1894—95 2.2 Mill. Hekt. hvid og 870 000 Hekt. rød Vin til Værdi 42 Mill. francs.

Af Alkohol produceredes 1894—95 267 730 Hekt. eller 234 823 500 Grader Alkohol. Heraf opkrævede Staten en Afgift af 13 Mill. frcs.

Regjeringen har søgt at ophjælpe Fiskeriet i endel af Donaudeltaet med tilfredsstillende Resultater. Nye Love til Beskyttelse af Fiskeriet er traadt i Kraft. Man har med Held søgt at finde Midler til Transport af levende Fisk lige til Østerrige.

Rumæniens Befolkning er 5 406 250.

Fragterne til England og Kontinentet var fra 10 sh. 3 d—16 sh. fra Donau og 8—11 sh. fra Sulina for konventionel Enhed, d. e. 1 015 Kg. Hvede eller Mais, 1 006 Kg. Rug, 929 Kg. Byg og 727 Kg. Havre. Til Middel- og Adriaterhavet betaltes i Gjennemsnit 12 frcs. pr. 1 000 Kg. fra Donau og 9½ frcs. fra Sulina. Gjennemsnittsfragt for Lægtene til Sulina var 1 sh. 6 d pr. Ton inklusive Slæbning og Overskibning i Sulina.

Kurser 30te Juni 1896: London 3 Mdr. Dato, London 25.12½ pr. £, Frankrige 99.60, Tydskland 122.65 pr. 100 M. Cheques, London 25.22½ pr. £, Frankrig 100.15, Tydskland 123.70 pr. M.

Høsten 1896 er god middels, skjønt noget paaavirket af altfor meget Regn i den sidste Tid.

Sundhedstilstanden lader Intet tilbage at ønske. Der er taget strenge Forholdsregler i Sulina ved Ankomsten fra Egypten paa Grund af Koleraen.

Marco Mendl.

Panama.

Aarsberetning dateret 14de Juli 1896.

Efter en Tid af 8 Aar, hvori intet norsk eller svensk Skib var ankommet her til Bugten, ankom til Havnen i 1895 3 norske Skibe dr. 5 158 Ton med Kul fra Newcastle. Bruttofragter £ 6 243. Alle afgik i Ballast til Central- og Sydamerika. Skibenes Ladninger var konsigneret til Generalagenten hersteds fra the Pacific Mail Steamship Company.

Til Colon ankom i Aaret 24 norske Dampskibe dr. 12 734 Reg. Ton.

Til Bocas del Toro ankom 209 norske Dampskibe dr. 78 918 Reg. Ton og afgik derfra 218 dr. 82 435.

Importen til Panama udgjorde i 1895 1 165 983 columbiske Guld-Dollars, bestaaende især af Stykgods, Vine og Drikkevarer fra England, Frankrige, Tydskland, Spanien, Italien og de forenede Stater.

Udførselen var 478 755 columbiske Sølvdollars, bestaaende af Drikkevarer, Salt, Huder, Perlemoder, Sæbe, India Rubber, Ivory Nuts, Sarsaparilla, Tobak, Kakao, Kaffe, Sko, Skaller, Fisk, Skind, Frugter, Ipecca, Cocobolo, Mahogni, Kalk, Bitters, Fjær, Fugleskind, Skildpaddeskal, Teglsten, Træstokke, Svin og Kvæg.

Importen til Colon fra April—Mai var 68 379 og Exporten for Aaret \$ 373 722, væsentlig af ovennævnte Artikler. Bananer udføres i stor Mængde.

Til Bocas del Toro indførtes i Marts—December for \$ 104 081, og udførtes i 7 Maaneder for \$ 828 698. Exporten bestod især af Bananer, Sarsaparilla, India Rubber, Skildpaddeskal, Kokosnødder som Returlast for de Dampskibe, næsten alle norske, som gaar melleim denne Havn, New Orleans og Mobile, hvorfra de bringer amerikanske Varer og Trælast.

En Told af 10 pCt. af Værdien er nu paalagt al Import undtagen Alkohol, der betaler \$ 4.80 pr. Gallon, Likører \$ 2.40 og Vin fra 8—40 Cents pr. Gallon. Opkrævningen af den saakaldte Handelsafgift er ophævet efter mange Aars Forløb, da den tilsidst befandtes ikke at være ligelig fordelt.

Foruden Tolden opkræves der andre Afgifter, som Skat paa fast Eiendom.

Kurserne paa London, Paris og Newyork, der noteres med Præmie for 3 D. S, er af forskjellige Aarsager underkastet pludselige Variationer.

Konsulen i Bogota har antagelig rapporteret om den Forstyrrelse i den almindelige Orden, der indtraf her i Republiken i Slutningen af Januar, efterat man i 10 Aar havde nydt alle Fredens Velsignelser. En lignende Reisning fandt Sted i flere Dele af Landet, hvorefter fulgte en forfærdelig Blodsudgydelse. Heldigvis var dog Regjeringen forberedt paa det Indtrufne, og i to Maaneder blev Opstanden undertrykket, efterat dog først mange kostbare Liv var ofret og betydelige Beløb, anslaaet til ca. 6 Mill. \$, anvendt til at standse Striden.

M. J. Diez.

Alexandria.

Aarsberetning dateret 5te Juni 1896.

Der var en betydelig Nedgang i Importen, men en Tilvæxt af Exporten. Indførselen af Trælast fra Sverige og Norge viser som alle andre Varer nogen Nedgang i Forhold til 1894, og udgjorde ialt 20 115 Std. mod 20 837 Std. i 1894. Gjennemsnit cif Pris var ca. £ 12 pr. Std. for Planker og £ 4.18 for Bjælker. Nedgangen tilskrives det stærke Fald i Bomuld i sidste Halvdel af 1894, men da Fellaherne senere har været meget velstillet, haaber man paa en bedre Import i det Hele, især hvis Sudan gjenerobres og aabnes for Handelen som i tidligere gode Tider.

Indførselen af Kul var ogsaa mindre, hvilket uden Tvivl skyldes Ophobning af større Oplag i 1894; men Priserne er fremdeles lave. Nedgangen i Importen var for Læder og Læderarbeide E. £ 27 000, Textilvarer 451 000, Træ, Kul og Trækul 132 000, Metaller og Metalarbeide 193 000, medens, mærkelig nok, Korn, Grønsager og Mel viser en Tilvæxt af E. £ 105 000, hvilket synes utroligt i et Land, der i gamle Dage var Kornkammeret for alle Middelhavets Havne.

Udførselen af Bomuld viser en liden Nedgang af 125 000 Cantarer, men den højere Pris forøgede Udførselsværdien. Udførselen af Bomuldsfrø tiltog og udgjorde 370 000 Ton til Værdi ca. E. £ 1 480 000 til Gjennemschnittspris £ 4 pr. Ton f. o. b.

Sukkerdyrkning tiltager hurtig og udgjør en stor Indtægtskilde for Landet, der er særlig skikket til Produktion af Sukker, som giver stort Udbytte baade for Landmanden og Fabrikanten.

Fragterne var i 1895 næsten ligesaa lave som i 1894, og der synes ikke at være Udsigt til bedre Rater, saalænge Tilbuddet af Tonnage overstiger Efterspørgselen. Den højeste noterede Fragt var 12 sh. 6 d pr. Ton à 20 Cwts. for Bomuldsfrø og 2 sh. 6 d pr. Quarter Korn à 480 lbs.

Der ankom 21 norske og 19 svenske Dampskibe. Ialt ankom 1 404 Dampskibe dr. 2 084 194 T. og 989 Seilskibe dr. 132 473 T. Heraf var britiske 620, 899 015, franske 137, 286 009, østerrigske 150, 235 829, tyrkiske 1 004, 255 333, russiske 79, 156 984, italienske 133, 225 883, græske 167, 40 810 T., norske og svenske 39, 48 851, tyske 27, 42 692, spanske 3, 2 703, belgiske 1, 5 016, danske 5, 10 411, Jerusalems Flag 3, 144, samiotiske 21, 2 735, montenegrinske 4, 1 292 T.

Havde det været muligt at etablere en direkte Forbindelse mellem Norge, Sverige og Alexandria, vilde det betydelig have lettet Udviklingen af et Udbytte af Varer mellem Landene.

Statsindtægterne for 1895 viser: Indtægt £ E. 10 260 000, Udgift £ E. 9 600 000. Den egyptiske Regjerings finansielle Stilling er glimrende med aarligt Overskud. Uagtet den noget større Udgift, der bevirkes ved Felttoget i Sudan, haaber man, at Overskuddet for 1896 ikke vil blive meget mindre.

H. Barker.

Port Louis, Mauritius.

Aarsberetning modtaget Juli 1896.

Fra Sverige ankom med Ladning et norsk Seilskib dr. 387 Ton og fra fremmede Lande 13 dr. 8 093 Ton, hvoraf i Ballast 5 dr. 2 332 Ton; heraf 1 Dampskib dr. 844 Ton. Bruttofragter £ 2 250, \$ 35 000 og Rupees 61 795.

Til fremmede Lande afgik 13 norske Skibe dr. 7 085 Ton, hvoraf i Ballast 3 dr. 2 992 Ton. Bruttofragter £ 1 080 og Rupees 30 600.

1 Mand rømte fra et norsk Skib. 1 Mand omkom ved Ulykkeshændelse ombord i et norsk Skib.

Den norske Skibsfart paa Stedet udgjorde i 1895 14 Skibs dr. 8 408 Ton, 1894 17, 10 929 T., 1893 7, 3 893, 1892 11, 5 857, 1891 21, 9 679 Ton.

Intet Skib ankom direkte fra Norge, men et direkte fra Gøteborg med Planker.

Ingen Skibe ankom i Havari.

Fragterne var til Europa 23 sh.—27 sh. 6 pr. Ton, Amerika 20 sh.—25 sh., Australien 10 sh.—17 sh. 6 d, New Zealand 20 sh.—25 sh., Kapkolonien (Damp) 25 sh.—30 sh., do. Seil 15 sh. 6 d—17 sh. 6 d pr. Ton, alt + 5 pCt. Bombay Annas 4—8 pr. Bag. Fragterne til Indien blev næsten ganske optaget af Dampskibe, og Seilskibenes Befragtninger aftager fremdeles.

Af Sukker udførtes fra Øen 1894—95 113 793 319 Kg. Høsten iaar antages at ville nærme sig 140 000 Tons eller 26 000 T. mere end i 1894. Af sidste Høst udførtes til England 6.6 Mill., Europa iøvrigt 210 000, Australien 15 Mill. Kap 12.3, Indien 68.9, Amerika 7.7 Mill. Kg.

Forsøgene med at producere Sukkerrør af Frø har lidt et stort Afbræk ved, at det Firma, der især beskæftigede sig dermed, er gaaet fallit. Diffusionsprocessen vil antagelig blive opgivet, indtil Problemet, Brændeudgifterne, er løst.

Af Rum udførtes 3 024 595 Liter til Værdi Rupees 290 435, af Vanille Kg. 18 433, R. 214 634, af Aloefibre 1 311 838 Kg., R. 406 735.

Post føres af Messageries Maritime Cie. under fransk Flag via Djibouti og Madagascar hver 14de Dag og af British India Steam Navigation Company via Columbo hver 4 Uger.

Handelen har i det Hele været trykket i Aarets Løb.

Hamilton Stein.

Indhold: **Alexandria** S. 742. — **Antwerpen** S. 713. — **Galatz** S. 739. — **Panama** S. 741. — **Port Louis, Mauritius** S. 743. — **Piræus** S. 737.

Beretninger om Handel og Skibsfart.

Uddrag af Aarsberetninger fra de forenede Rigers Konsuler
for 1895 m. M.,

No. 16.

udgivet ved Departementet for det Indre.

1896.

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

Kapstaden.

Skibsfarten 1895.

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	6	5 384	-	-	6	5 384	-	-	5 047
” Norge til Vicekon- sulsstationerne . . .	16	11 421	-	-	16	11 421	-	-	11 302
” Sverige til Hoved- stationen	10	8 226	-	-	10	8 226	-	-	8 945
” Sverige til Vicekon- sulsstationerne . . .	20	13 730	-	-	20	13 730	-	-	15 458
” andre Lande til Ho- vedstationen	32	19 097	-	-	32	19 097	-	-	24 332
” andre Lande tilVice- konsulsstationerne . .	43	22 165	2	2 029	45	24 194	-	-	40 024
Ialt	127	73 973	2	2 029	129	82 002	-	-	105 108
II. Afgaaede:									
Til andre Lande fra Ho- vedstationen	7	6 463	34	21 856	41	28 319	-	-	5 595
” andre Lande fra Vice- konsulsstationerne . .	18	10 090	57	35 262	75	45 352	-	-	1 417
Ialt	25	16 553	91	57 118	116	73 671	-	-	6 812

For Havari eller Ordre ankom 14 Skibe dr. 7 663 Ton.

Af svenske Skibe ankom 28 dr. 14 724 Ton.

Aarsberetning dateret 30 Juni 1896.

I 1895 aftog atter Antallet af de norske og svenske Skibe der anløb Distriktet. Dog tiltog de norske Skibes Drægtighed med 1125 Ton. Af disse ankom de fleste med Trælaster fra de forenede Riger samt Kul fra England; de sidstes Antal er dog betydelig aftaget paa Grund af de store engelske Jernskibes Konkurrence, hvilke ved sin Overlegenhed i Tonnage i høj Grad bidrager til let at fylde Markedet for Stenkul og saaledes gives de mindre Skibe færre Udsigter til at faa saadanne Ladninger end før.

Fragterne for ankommende Ladninger, der først i Aaret var meget lave, steg dog i Aarets Løb, og betaltes for Trælaster fra Norrland lige til 62 sh. 6 d pr. Std. til Kapstaden. For Kul fra England fra 12 sh. 6 d pr. Ton à 2240 Skaalpund til 14 sh. pr. Ton, der maatte betales sidst i Aaret. Disse Satser er yderligere steget til 16 sh. 6 d pr. eng. Ton.

Samtidig hermed fæster jeg Redernes Opmærksomhed paa og advarer dem mod at undertegne Certepartier, hvori er indført Klausulen „to discharge according to custom of the Port“, thi mange Førere, der ikke før har været i Koloniens Havne, har ondt for at tænke sig de forskellige Kutymmer i de forskellige Havne og har gjort sig helt andre Forestillinger end hvad de virkelige Forhold er, hvorfor de gjør urigtige Beregninger over de Udgifter, de anser nødvendige. Dette vedkommer især Ladninger af Bjelker, som Skipperne, da de har modtaget dem ved Siden i Vandet, ogsaa anser sig kun at være skyldige at levere langs Skibssiden i Vandet, medens Skik og Brug her er, et saadanne Bjelker derefter maa hales op paa Land, inden Lasten ansees for at være behørig leveret, og sker saadan Ophaling paa Skibets Bekostning. Udgiften for saadan Losning er 2 sh. 6 d pr. Ton mod 1 sh. for Plankelaster i sædvanlige Tilfælde. Dette medfører større og uforudseede Omkostninger, der let kunde forhindres, hvis der i Certepartierne blev indsat mere tydelige og udførlige Bestemmelser om Losningen af Lasten end den sædvanlige „according to custom of the Port“, hvilket hidtil næsten udelukkende har været Tilfælde.

Fragterne for Pitch-pine fra Mobile har i Aaret varieret og betaltes til Kapstaden ca. 6 £ pr. Std.

Der var kun faa udgaaende Ladninger, da Dampskibene næsten ganske beforder Koloniens Exportartikler. Nogle faa Ladninger af Uld er dog skibet herfra til New York; et Skib af Nettodrægtighed 586 Tons fik i Fragt £ 550 i rund Sum, og et paa 981 Tons 850 £. Derhos er Kreaturer, som Oxer og Faar afskibet til Ascension, men herfor fik man saa ringe Fragt, at den ikke vilde blive accepteret, hvis der var mindste Anledning til at faa anden Last.

Havneforbedringer i Kapstaden er foregaaet med stor Iver. Bølgebryderen er nu færdig i hele sin Længde 3640 Fod, og i ret Vinkel dermed er Øst-Pieren over 800 Fod lang. Syd-Pieren 1650 Fod ved den sydlige Ende af Bølgebryderen strækker sig 1720 Fod i østlig Retning, hvorefter den vender mod Nord ca. 600 Fod og danner med Østpieren et Omraade 250 Fod bredt, indesluttende et Areal af 62 Acres.

Dybden varierer fra 20 til 24 Fod i den indre Dok, og fra 18 til 35 Fod i den ydre Havn, saa at Kaiplads er tilgængelig for de største Skibe.

Ved den fuldstændige Afslutning af de nu paagaende Arbejder vil en Totalstrækning af Kai findes af ca. 9 000 Fod, og om nødvendigt kan den videre udstrækkes, og er det udenfor Tvivl, at Dokken ved Fuldførelsen vil blive en af de fornemste, om ikke den fornemste, paa hele den sydlige Halvkugle.

Tørdokken, der byggedes i 1876—82 har følgende Dimensioner: Længde ved øverste Rand 529 Fod, ved Kjøl Blokken 500, Bredde ved øverste Rand 90, ved Bunden 38, af Indløbet ved Randen 68, ved Bunden 60 Fod.

Dokomraadet i sin Helhed er forsynet med elektrisk Belysning.

Skibe, som kommer om Vintermaanederne (April—September) bør alle ankre i Table Bay i Ly af Bølgebryderen syd for Indløbet til Dokken, og saa nær den vestlige Strand som muligt paa Grund af de stærke Vinterstorme, der sædvanlig hersker paa denne Tid. Tidkuglen i Dokken falder ved Greenwich's Middagstid, modsvarende Kl. 1.30 Kap Tid, og affyres samtidig en Kanon fra Knokke Fort.

Lodsafgifter i Table Bay er: For Seilskibe fra 100—500 Tons Drægtighed £ 1 hver Gang ind og ud, for Seilskibe fra 500 Tons og derover £ 2, for Dampskibe, uden Hensyn til Størrelsen £ 3 hver Gang ind og ud, men Skibene er dog ikke pligtige til at benytte Lods.

Havneforordninger. Føreren af hvert Skib, der ankommer med Ladning eller i Ballast skal inden 24 Timer efter Ankomsten og inden Skibets Luger aabnes, anmelde sig hos Toldmyndighederne og der skriftlig afgive behørig Rapport om Ankomsten samt godtgjøre Rigtigheden deraf for Kollektøren eller anden Toldbedsmand. Rapporten skal give Oplysning om Ankomsten og Reisen med Opgave over Navn, Nationalitet og Drægtighed, Skibets Hjemsted, Førerens Navn og Hjemsted, samt hvor Rederiet bor, Besætningens Antal, hvor mange af dem der er fra Skibets Hjemsted, samt hvorvidt Skibet kommer med Ladning eller i Ballast. Har Skibet Ladning til nogen Havn i Kolonien angives ogsaa Mærker, Numere og Indhold af hver Kolli, hvor disse er indlastet, samt hvorhen og til hvem Varerne er bestemt, samt i Tilfælde hvor og hvad Slags Varer der er losset under Reisen. Ligesaa afgives Fortegnelse over alle Skibsfornødenheder, der findes ombord, saa nøie som muligt. Fører af Skib, der ikke medfører Varer til Kolonien, skal, naar han anmelder Skibet afgive til Toldvæsenet Manifestet over Lasten eller Konnossementet, der tilbageleveres, naar Skibet udklareres, og hvis Gods losses fra noget Skib inden saadan Anmeldelse er skeet, eller hvis Føreren undlader at afgive saadan Rapport, eller giver en urigtig saadan eller ikke besvarer sandfærdigt de Spørgsmaal, som af Vedkommende rettes til ham, pligter han £ 100 i Mulkt, og hvis Varerne ikke af ham angives, forbyder han dem.

Disse Regler gjælder for alle Havne inden Koloniens Omraade.

Skibe, som indkommer til Kapstadens Dokker skal losse med al mulig Hurtighed og af alle Luger, om saa behøves; en Kvantitet af mindst 100

Ton daglig skal losses fra Skib under 1 000 Tons Drægtighed, 150 Ton fra Skib af 1 000—2 000 Tons, og 200 Ton fra Skib over 2 000 Tons. Disse Kvantiteter losses dog ikke altid, da Autoriteterne ofte overse Overtrædelsen af denne Forordning, forsaavidt Veir, Vind eller anden gyldig Grund er til Hinder.

Lastning, Skibning og Omlastning af Varer, samt Udlevering deraf skal ske gennem Agent med særskilt Bemyndigelse som „Dokagent“. Saadan Agent antages sædvanlig af Skibets Agenter for Lastemodtagerens Regning, hvilket ogsaa er fastsat i næsten alle Certepartier ved særskilt Klæusul. Saadan Landingsagent eller Dokagent maa ved Modtagelsen af Lasten paa Kaien afgive Kvittering derfor til Føreren og af denne faa Kvittering for alt indladet Gods. Dette er en Ting, som Skipperne bør erindre sig, da Tvist ofte er opstaaet ved at saadant ikke nøie er iagttaget, og derved, at man daglig nøie har tilseet, at ren og klar Kvittering er erholdt er ofte Ophold og unødigt Besvær samt Disputer undgaet.

Dokafgifter af Varer:

For Varer landsat fra eller afskibet til Havn inden Kolonien		2 sh. 6 d pr. Ton
For alt omlastet Gods	1 - 3 -	—
- Stenkul udlosset	2 - 0 -	—
- Gods udlosset fra eller afskibet til Havn i Kolonien	1 - 3 -	—
- Gods udlosset i Transit eller fra Skib i Havari, naar det skal indtages igjen	2 - 6 -	—
- Gods afskibet som er udlosset i Transito eller fra Skib i Havari	1 - 3 -	—

Pladsleie.

Træ, Tømmerstokker, flydende i Dokkerne eller Basinerne betaler samme Leie som om det var udlosset og Eieren holdes ansvarlig for hver eventuel Skade.

For Gods, der ikke er toldbehandlet med særlige Undtagelser	6 d pr. Ton pr. Dag
- Gods der er toldbehandlet men igjenliggende paa Magasin eller paa Kajen længere end 12 Timer efterat Skibet er begyndt at losse eller længere end 2 Timer efterat det er blevet toldbehandlet (Søndage og Helligdage undtagne)	6 - — —
- Gods fra Skib i Havari fra den Tid da det første af Lasten er blevet indtaget i Magasinet indtil Tiden for Lastens Indtagelse i sin Helhed.	1 - — —

Dokafgifter for Skibe.

Skib som indgaar i Dokkerne eller Basinerne med Ret til at forblive der i 21 Dage iberegnet Ankomst- og Afgangsdagen betaler 6 d pr. Ton For hver Dag eller Del deraf over nævnte Tid $\frac{1}{2}$ - —

For Skibe som kun anløber Havnen for Kul eller Proviant og ikke forbliver længere end 8 Dage for Anker inden det ydre Havneomraade eller fortøiet ved Kai eller Jettee og som hverken losser eller indtager nogen Last 4 d pr. Ton

Alt pr. Brutto Ton og for hver Ton Last som føres paa Dækket.

Ballast.

Jord-Ballast frit ombord 3 sh. pr. Ton
Sten-Ballast, om saadan kan erholdes. 5 - —

For Levering af Ballast paa Overtid betales en extra Afgift af en Shilling pr. Ton.

Vand

leveret frit ombord 3 sh. pr. Ton

Taxt for Tørdokken.

Indtagning og Uddokning af Skib paa 400 Tons Drægtighed og derover
2 sh. pr. Brutto Ton

Dokleie: For Skib paa 400 Tons Drægtighed og derover
pr. Døgn eller Del deraf 6 d — —
Dagen for Ind- og Uddokningen undtages.

Taxt for Slipen.

Ophaling og Nedfiring 2 sh. 9 d pr. Brutto Ton
(Minimumsafgift £ 25).

Leie for Skib under 250 Tons Drægtighed for hvert Døgn eller Del deraf £ 6.
For Skib over 250 Tons Drægtighed 6 d pr. Brutto Ton.

Slipens Dimensioner.

Slipens Længde er 860 Fod,
— Bredde - 63 —

Skib som indtages i Dokken eller optages paa Slipen kun for Besigtigelse, Rengjøring eller Maling tilstaaes en Reduktion af 25 pCt. paa ovennævnte Afgifter.

Ved Beregning af Dok- og andre Udgifter for Varer anvendes Kap-Ton, som er lig med 2 000 eng. Skaalpund eller 40 Kubikfod eller 200 Gallon.

Hospitals-Afgifter for Sømænd paa det herværende Sygehus er 3 sh. 6 d pr. Døgn, alt iberegnet, og for Officerer 10 sh. pr. Døgn.

Messel Bay.

Selve Bugten, der næsten gaar i en Cirkel, afgiver en god og vel beskyttet Ankerplads og skulde kunne gjøres til den bedste Havn i Kolonien ved sin naturlige Dannelselse. Byen ligger yderst paa den bjergfulde Halvø,

paa hvis yderste Punkt "Fyret Cape St. Blaize ligger. Bredde $34^{\circ} 11' 10''$ S. Længde $22^{\circ} 9' 31''$ O.

Skibe af ethvert Dybgaaende kan til enhver Aarstid ankre her paa god Ankergrund i 6—10 Favne Vand. Tidvandets Stigning og Synkning er fra 6—7 Fod. Som paa andre Steder ved Kysten er det dog, paa de Tider Sydoststormene raser, forbundet med nogen Risiko at ligge paa en aaben Red, skjøndt naar Skibene er udrustet med Ankre og Kabler vil de ofte kunne udholde de sværeste Storme. Skibe, som anløber Havnen, bør have stærke og gode Kjettinger og alle Forsigtighedsregler bør iagttages. Videre bør alle Skibe have Bramseilstængerne paa Dæk og Førerne tilraades at forblive ombord saameget som muligt, især i tvivlsomt Veir. I Regelen er det tilraadeligt at fortøje med kun et Anker og med ca. 60 Favne Kabel, og strax naar Vinden fra Sydost begynder, at lade det andet Anker gaa, stikke ud hele Kabelen, fastgjøre Springen paa begge Kabler samt anbringe Bøjerne, hvis Ankerne maa kappes. Signaler om Veiret gives kun fra Havnekontoret, men Førerne turde ikke afvente disse, men i Tide træffe alle Forholdsregler. Lav Barometerstand spaar stærk vestlig Vind, naar Barometeret stiger, og høi Barometerstand stærk sydostlig Vind, naar det falder.

Skulde et Skib komme i Drift og det viser sig umuligt at hindre dette, maa Varpankeret strax gaa og alt gjøres for at komme ud tilsøs; skulde ogsaa dette vise sig umuligt, staar kun tilbage at sætte Skibet paa Land i følgende Retning, søgende at undvige de Grunde, som strækker sig et Stykke søndenfor Fyret, nemlig mod Bakken af Erme Bay, hvor et hvid-malet Fyr er opført, hvorfra et rødt Lys lyser om Natten i stormfuldt Veir for at lede Skibe, der kommer i Drift.

Til Veiledning for Skibe, der ankommer om Natten, en der opsat to Lys lignende Skibenes Sølanterner ved Enden af Jetteen, det røde Lys lysende udimod Søen.

Det tilraades, naar man har dubleret Cap St. Blaize, at gaa sagte op Bayen i ca. 6 Favnes Vand, indtil det grønne Lys er bleven synligt i SW $\frac{3}{4}$ S., da Skibet bør kaste Anker. Om Dagen bør Skibene holde ind i Bayen indtil Havnekontorets Flagstang paa Jetteen (hvorpaa et blaat Signal er heiset) kommer i Linie med et Mærke af kubisk Form paa Toppen af Kullen—SSW (magnetisk), og de kan da ankre i 5—6 Favne Vand.

Signalerne fra Havnekontoret betyder:

Union Jack }
S. } Forberedt paa Uveir.

Union Jack }
T. } Lad det andet Anker gaa, stik hele Kabelen, fastgjør Spring og se til at alt er i Orden til at sætte Seil til og gaa til Søs ifald Skibet kommer i Drift.

Rødt Signal }
over S. } Gjør los og gaa strax tilsøs; forankrer Eders Kabler med gode Liner og Bøier.

Union Jack }
H. } Hiv ind Kabelen til samme Sted hvor De først har ankret.

Disse Signaler maa besvares og nøie følges. Bøilinerne maa være gode, stærke og tilstrækkelig lange.

Skibenes Agenter er anmodet om at tilse, at Førerne paaskynder Lastning og Losning, hvilket sker i Pramme, thi ellers beregnes Demurrage for unødigt Ophold med 20 sh. pr. Time; hver Pram beregnes i Regelen at kunne lastes paa 2 Timer og losses paa en Time.

Port Elizabeth

en af de vigtigste Søstæder paa Østkysten af Kapkolonien, ligger paa den venstre Strandside af Algoa Bay. Byen har en prægtig Havn med udmærket Ankerbund og beskyttet mod alle Vinde undtagen Sydost. Havnen har to Bølgebrydere „North Jetty“ og „South Jetty“, begge af Jern; den første strækker sig 1 152 og den anden 840 Fod ud i Søen og de giver saaledes stor og bekvem Plads ogsaa for et større Antal Skibe. Disse Piere er forsynet med Damp- og hydrauliske Kraner (6 Damp- og 9 hydrauliske med en Løfteevne af fra 2 til 7 Ton) og har Jernbanespor til de rummelige Pakhuse og Magasiner, samt staar saaledes i direkte Forbindelse med hele Koloniens Jernbanenet. En Haandkran, som kan løfte 20 Ton, findes ogsaa, samt talrige Bugserdampskibe og Pramme til Forføining. Havnemyndighederne kan saaledes hurtigt og billigt expedere de Skibe, som kommer til Stedet, og Antallet af Skibe til Port Elizabeth er større end til andre Havne i Kolonien, hvorfor Pladsen undertiden er bleven kaldt Sydafrikas „Liverpool“.

Paa hver Side af Jeteen kan samtidig losse to Damp- eller Seilskibe, liggende ved lavt Vand, Springtid 20 Fod, og paa Nordsiden af Jeteen findes Plads for et Skib med ikke over 16 Fods Dybgaaende; men paa Grund af at Port Elizabeth er en aaben Havn, er der altid nogen Rulling med Vind, som hindrer Skibe fra at losse ved Kaien. Moringer findes i Havnen, der kan holde et Skib paa 2 000 Registertons under moderat Vind. Den nye Kran er 28 Fod høi og tilstrækkelig til at losse op af et Skib med 36 Fods Dybde i Rummet.

Skibe i Algoa Bay erlægger ikke Fyr- eller Havneafgifter. Vand og fersk Proviant kan erholdes naarsomhelst til moderate Priser.

Tarif for Landing og Udskibning af Varer:

For Stykgods som landes eller skibes fra Harbour Board Jetties	1 sh. pr. Ton
For alle Kollie, over de hydrauliske Kraners Bæreevne som landes eller skibes.	1 sh. 6 d —
- Stenkul som landes eller skibes	9 d —
- Bord og Planker	10 d —

I disse Afgifter indbefattes Krafteafgifter, Pladsafgifter og Oplægningsafgifter, saavel som Benyttelse af Havnemyndighedernes Pakhus og Oplagsmark for tilfældig Oplæggelse af Gods, nemlig:

A) Fra Dampskibe kommende fra udenrigsk Sted i en Tid af ikke over 5 Dage efter endt Losning.

B) Fra Seilskibe fra udenrigsk Sted i to Arbeidsdage efter Losningen.
 C) Fra Kyst-Dampskibe og Seilskibe i to Arbeidsdage efter Losningen.
 D) Hvis Skib er delvis lastet med Gods fra Kolonien skal ovennævnte to Dage regnes fra den Dag da saadant Gods fra Kolonien er blevet losset.

E) Fra Skibe, som langs Pieren lossere over 300 Tons Last i 5 Arbeidsdage efter Lastens Losning.

F) Gods liggende i Magasinerne over disse Tidsrum chargerer efter en Taxt af sex pence pr. Ton pr. Dag, Søndage undtagne og en extra Afgift af sex pence pr. Ton tilkommer om saa ansees nødvendigt efter de bestemte Dage for at gjenoplægge Godset.

G) Olje, Salt, Salpeter og Tjære maa ikke indtages i nogen af de offentlige Magasiner, men er et særskilt Magasin bestemt for saadanne Varer.

Presset Uld og Angorahaar samt Skind i Bundter kan magasineres i det nye Magasin mod 3 d pr. Balle pr. Maaned eller Del af Maaned; deri er indbefattet Afgift for den hydrauliske Heiseindretning.

Alle Skibe, som anløber Havnen i Havari og som lader indtage Lasten eller Del deraf i de offentlige Pakhuse eller paa offentlig Mark skal betale 3 d pr. Uge eller Del af Uge fra den første Losningsdag til den Tid da det atter tages derfra.

Lastningen og Losningen besørger af de Personer som lander og skiber Gods.

Taxt for Landing af Gods med Lægter fra Skib paa Reden:		
Cement	5 sh.	pr. Ton
Jern: Stænger, Takker, Plader, Rør og Sporveisskinner	5 -	—
do. galvaniseret og corrugated	5 -	—
Grubemaskiner indtil 10 Ton Kolli	4 -	3 d —
		under 3 Tons
		8 sh. 6 d pr. Ton
		over 3 Tons
Korn og Uldsække	5 sh.	pr. Ton
Træ, Planker, Stokke og Furubord	4 og 5 sh.	—

Ovenstaaende Taxt vil dog blive betydeligt reduceret.

Skala efter hvilken endel Varer beregnes:

1 Ton lige med	
Ben i Kasser	1 000 ₧
Ben løse	700 -
Teglsten	400 Stk.
— ildfast.	300 -
Smør i Butter eller Fade	1 200 ₧
Angorahaar, pressede	800 -
— ikke pressede	500 -
Havre	1 500 -
Strudsfjær	20 Kubikfod
Potetes	1 500 ₧

Tomme Fade	5 Stk.
Kokosnødder i Sække	15 Sække
Cokes	1 500 ₧
Fisk i Bundter	1 200 -
Mel.	12 Halvfade
Hø, presset	1 000 ₧
do. upresset	500 -
Huder tørre	50 Stk.
Oxe- og Kohorn	500 -
Elfenben	1 000 ₧
Læder	50 Sider
Fyrstikker	40 Kubikfod
Skind, større, løse.	50 Stk.
— i Bundter	75 -
Skind Gede	300 -
— Faare.	200 -
Sukker	1 500 ₧
Tjære 5 hele eller 8 halve Fade	
Tobak, Kolonial	1 200 ₧
Vin & Spirituosa, 12 Ankere eller 20 Halvankere eller 8 Halv Ohmer eller 5 Kvartfade eller 2½ Hogshead, Halvpiber à høist 66 Gallons hver i store Fade	200 Gallons
Uld, vasket presset	600 ₧
do. do. upresset	400 -
do. uvasket presset	800 -
do. do. upresset	500 -

Alle andre Varer pr. Ton à 40 Kubikfod eller 2 000 ₧ Brutto efter Myndighedernes Valg.

Den gjældende Arbeidstid ved Harbour Board er fra 6.30 Fm. til 5.30 Em. fra 1 April til 30 September og fra 6 Fm. til 5.30 Em. fra 1 Oktober til 31 Marts. Efter Andragende kan dog Overtid erholdes mod en Afgift af 1 sh. 4 d pr. Ton for alt Gods undtagen Uld, Angorahaar og Skind, for hvilke sidstnævnte kun betales 6 d pr. Ton. En særskilt Afgift paa seilfærdige Skibe, som ligger langs Jeteen for Benyttelse af en Kran i Overtid er bestemt til 15 sh. pr. Time eller Del deraf og 5 sh. pr. Time eller Del deraf for Benyttelse af hver yderligere Kran. For saadanne Skibe erlægges ikke ovennævnte Overtidsafgift.

Intet Arbeide er tilladt paa Jeteen om Søndage eller Helligdage uden særskilt Tilladelse af Vedkommende, i hvilket Fald de virkelige Arbeidsudgifter betaler udover ovennævnte Afgifter.

Pladsleie. Tunge Varer maa oplægges paa Havnens Landomraade mod 3 d pr. Ton pr. Uge i Leie, hvilken Afgift regnes fra den syvende Dag efter Skibets Losning. Fri Benyttelse af Jernbanespor og Kraner, men Folk og Kjærrer maa bekostes af Vareeieren.

Ballast. Ballast kan faaes fra Harbour Board og leveres i Pram langs Jeteen til en Pris af:

Sten 5 sh. pr. Tøn (2 000 Th), Grus 4 sh. 6 d (2 000 Th), Sand 2 sh. pr. Ton (2 000 Th) og til seilfærdige Skibe langs Jeteen, Sten 6 sh. 6 d pr. Ton à 2 000 Th hvoraf $\frac{1}{3}$ pr. Ton for Baadkompagniets Udlæg, Grus 6 sh. hvoraf $\frac{1}{3}$ for do. do., Sand 3 sh. 6 d hvoraf $\frac{1}{3}$ for do. do.

V a n d. Vand leveres fra Vandbaad for 10 sh. pr. Ton à 250 Gallon til Skibe liggende paa Reden og for 2 sh. pr. Ton til Skibe langs Jeteen.

Havne-regler. Plads for Skibe, som ankommer for at losse eller lade, anvises af Havnekapteinen. Skibe maa der fortoies med to Boug-ankere ikke for nær andre Skibe, men med tilstrækkelig Plads, hvis den stærke Sydostvind begynder at blæse.

Skibe, som anløber for Vand og Proviant, maa fortoie med kun et Anker, og det var at anbefale, hvis liggende kun for et Anker, at stikke ud 70—80 Favne Kjetting, og at et andet Anker holdes færdigt til at lade gaa. Da Vinden undertiden blæser virkelig voldsomt, var det tilraadeligt, at Bramseilstænger og Rær blev taget paa Dæk, men Topseil og Underseil rebet, indtil Skibet er blevet saa lettet, at der ikke er nogen Resiko for det at drive.

For at hindre Skade paa Jetteen ved at Skibe driver ned paa den under Sydoststormene, maa intet Seilskib ligge syd for en Linie trukket fra „Hill Lighthouse“ gennem „the North Malay Mosque“. Dampskibe maa ankre syd for en Linie trukket fra „Hill Lighthouse“ gennem „the South Malay Mosque“. Et grønt Lys vises fra Enden af „North Jetty“ til Veiledning for Skibe, som kommer om Natten. Dette grønne Lys er synligt fra N. 15 V. rundt Ost til Sydost. Den sidste Retning fører helt udenfor den gamle Bølgebryders Grund, og inden dette viser Fyret klart og hvidt Lys. Ved den ydre Ende af „South Jetty“ er et rødt Lys synligt i alle Retninger ud tilsøs.

Alle Skibe, som ligger i Havnen, maa vise Lanterne om Natten for at forebygge Kollisioner.

Hvis et Skib skulde miste sine Ankere og det viser sig umuligt at komme tilsøs, er det at tilraade at sætte Skibet mod Sandbanken nord for Staden ret mod Gashuset paa Nordenden af Sømuren, paa hvis Skorsten 45 Fod over Havet et kraftigt Lysskin er synligt under Sydoststormene til Veiledning for Skibe, som mister sine Ankere om Natten. Seilene bør være heiset ogsaa efterat Skibet har kjendt Land for at kunne faa Skibet bedre og sikrere fast i Grunden. Ingen bør forsøge at forlade Skibet efterat det er standset i Sandet, før Livbaaden er kommet langs Siden eller Forbindelse med Stranden er bragt istand ved Redningsraketter.

I alle Tilfælde, naar det ansees usikkert at losse eller laste, er et blaat Flag heist paa „North Jetty“, og naar det er usikkert at lande en rød Kugle. Ingen Skibsbaad burde da søge at lande.

En Signalstation er oprettet foran Fyrtaarnet i Havnen, der gjentager Havnekontorets Signaler.

T i d k u g l e n. Fra Fyret paa Kuglen angives Tiden hver Dag, Søn- og Helligdage undtagne. En sort Kugle heises Kl. 1.20 Eftm. og falder Kl. 1.30 Eftm., Koloniens fælles Tid svarende til Greenwich Middagstid.

Bredde ved Fyret 33° 57' 44". Længde 25° 37' 16" 0.

Havneforordninger. Havnekapteinen skal fra Solens Opgang til dens Nedgang ved et Skibs Ankomst strax borde det, og hvis det lader sig gjøre, allerede før det ankrer, for at han kan anvise passende Ankerplads. Skulde han blive hindret deri paa Grund af Karantænebestemmelse, skal han anvise en Plads for saadant Skib, og efterat Pladsen er anvist, har Havnekapteinen Ret til, hvis han finder det nødvendigt, at beordre et andet Skib at forhale til anden Plads. Fører, der ikke efterkommer saadan Ordre, pligter Mulkt ikke overstigende £ 50.

Ladede Skydevaaben tillades ikke ombord i Skibe, der ligger i Havnen.

Hvis Stene, Grus eller Ballast losses i Søen inden Bugten fra noget Skib uden Havnekapteinens Tilladelse, bøder Føreren i ethvert Tilfælde indtil £ 50.

Indtræffer Dødsfald blandt nogen af Besætningen, Passagerer eller anden Person ombord i Skibet eller Skib liggende i Havnen, har Føreren ufortøvet at anmelde dette til „The President Magistrate“ i Port Elizabeth. Undlades dette, bøder Føreren £ 5 for hvert Dødsfald, som ikke er anmeldt.

Lader Føreren Skibet forhale fra en Plads til en anden efterat Skibet er ankret paa den af Havnekapteinen anviste Plads uden dennes Tilladelse (undtagen i trængende Nødsfald, hvorom Føreren strax skal give Meddelelse) bøder Føreren indtil £ 10.

Førere er ikke forpligtet til at benytte Lods. Fører eller Agent for Skib, der ønsker at lægge sig langs „North Jetty“ for at losse eller lade, maa indgive Andragende derom i „Turn Book“ paa Værftschefens Kontor paa „North Jetty“.

Taxt over Kommissionsgebyrer:

Af Nettobeløbet ved Salg ved Auktion og af Bruttobeløbet af alle andre Salg	5 pCt.
Ved Salg af Skib etc.	2 ¹ / ₂ -
Ved Slutning af Fragt eller Charter	5 -
Ved Indkassering af Fragt eller Passagerafgift	2 ¹ / ₂ -
Af Skibsudgifter „when not in funds“	5 -
- „funds being provided“	2 ¹ / ₂ -
For Klarering af Skib paa Toldboden	2 Guineas
Ved Consignation af Skib, Agentkommission for Bestyrelsen af Skibets Forretninger (incl. Fragtindkassering etc.) i intet Tilfælde mindre end 6 d pr. Ton af den lossede Last.	
Ved Pengeremisse ved Vexel	1 pCt.
Af forskudsvis betalte Penge	5 -
Ved Oplosning og Gjenindladning af Varer paa Grund af Skade ombord, naar Værdien ikke overstiger £ 2 000	2 ¹ / ₂ -
Do. overstigende £ 2 000 men ikke £ 5 000, dog ikke mindre end £ 50 eller	2 -
Ved Oplosning og Gjenindladning af Varer paa Grund af Skade ombord, naar Værdien overstiger £ 15 000 men ei £ 10 000, dog ei mindre end £ 100 eller	1 ¹ / ₂ -
Do. do. overstigende £ 10 000 dog ei mindre end £ 150 eller	1 -
af Exportværdien paa Lasteplassen.	

Offentlige Helligdage:

Nytaarsdag og den derpaa følgende Dag.
 Langfredag til og med 2den Paaskedag.
 Kristi Himmelfartsdag.
 2den Pintsedag.
 Dronning Victorias Fødselsdag 24 Mai.
 Duke of Edinburghs Fødselsdag 6 August.
 Tredie Mandag i Oktober.
 Juledagen og 2den Juledag.

Indtræffer Nytaarsdagen eller Juledagen Lørdag eller Søndag ansees den derpaa følgende Mandag som Helligdag, og skulde Dronningens eller Duke of Edinburghs Fødselsdag indtræffe Søndag bliver Dagen derpaa anset som offentlig Helligdag.

East London

ligger ved Munden af Buffalo River, Bredde $33^{\circ} 2' 0''$ S, Længde $27^{\circ} 54' 0''$ O. Et Fyr angiver Indseilingen, hvis Skin 180 Fod over Havfladen kan sees i klart Veir ca. 18 Mil tilsøs, samt et sortmalet Fyrtaarn paa Høiden der i klart Veir kan sees ca. 21 Mil udefra. Byen ligger paa begge Sider af Buffalo River, og Castle Point med sit Fyr ligger paa Sydvestsiden af Flodmundingen. Fyret har et fast hvidt Lys af 6te Klasse, synligt i klart Veir ca. 11 Mil. Dets Bredde er $33^{\circ} 1' 45''$, Længde $27^{\circ} 55' 2''$. En Bølgebryder strækker sig 1600 Fod i sydøstlig Retning fra Castle Points Fyr. Flodbanken strækker sig 150—200 Fod udenfor Bølgebryderen i en Dybde ved lavt Vand varierende fra 12 til 13 Fod i Vintermaanederne (20 Mai—20 September) og fra 17—18 Fod i Sommermaanederne.

Den bedste Ankerplads er i ca. 12 Favne Vand. Skibene er meget udsat for Søen, og da de sædvanlig ligger med Siden mod Søen, ruller de haardt og rider meget paa Kjettingerne. Alle Skibe, som anløber Havnen, maa have grove Kabler og Spring samt Bøier i Beredskab, for Tilfælde af at de maa kappe. Naar Vinden blæser fra Sydvest eller Syd er det i mørkt Veir tilraadeligt at ligge for to Ankere samt vel passe paa at lade det andet gaa ikke for langt efter det første, saa at begge Kjettinger maa blive lige prøvet, men i Uveir med Vinden fra Øst eller Vest bør Skibe ligge kun for et Anker.

Skibe der laster eller losser Ballast, Stenkul, Cinders, Aske, Sten, Tegl eller lignende løs Last skal sørge for, at Presenning, Net eller lignende anbringes fra Skibet for at hindre saadan Last fra at falde i Vandet.

Naar et Skib ankommer til Havnen maa det heise sit Nationalflag; ligesaa fra Solens Opgang til Mørkets Indbrud den Dag Skibet afseiler fra Havnen.

Signaler fra Havnekontoret betyder:

Union Jack over S	}	Forbered Dem paa Uveir.
hvidt og blaat		

Union Jack over J blaa og hvid-blaa horisontal	}	Stik Kabelen og anbring Spring.
Union Jack over sort Kugle med J under	}	Stik hele Kabelen og anbring Spring.
Flag over sort Kugle	}	Gjør los og gaa til Søs; læg Skibet først i Læ for at undgaa Kollision, men Skibe som kan gaa klare bør strax sætte ud.
Sort Kugle yderst paa Raanokken	}	Umuligt at passere Sandbanken.
Sort Kugle $\frac{3}{4}$ del op paa Raaen	}	Resikabelt at passere do.

Livredningsstationer. Tre saadanne Stationer findes med fuld-
stændig Udrustning af Apparater, nemlig en ved Havnekontoret paa den
vestre Bank, en i den lille Bygning af korrugerede Jernplader ca. 400
Favne fra Munden af Buffalofloden paa Østbanken, og en ved Nahoon
Point. Naar Livredningsbesætningen gjør Tjeneste om Natten, er et hvidt
Lys synligt fra Raanokken ved Østbankens Station. Der er to Livbaade i
Skurene paa Vestbanken tæt ved Havnekontoret, hvilke altid er færdige til
at sættes ud efter kort foregaaende Varsel. Naar Livbaaden er paa Veien,
skal man fra Havnekontoret heise J. C. T. om Dagen og om Natten to
horisontale hvide Lys en Favn fra hverandre, og Vagtmændene paa Øst-
bankens Station har at repetere disse Signaler.

Karantæneforskrifter. Føreren af ethvert Skib, som er beordret
i Karantæne, skal om Dagen have gult Flag heiset paa Fortoppen, og fra
Solens Nedgang til Morgenens to klart lysende Lys, det ene over det andet
paa For-Mesanmasten. Hvert Skib, som viser saadant Flag eller Lys skal,
ligesom Søen i 200 Favnes Omkreds ansees som en Karantænestation.

Taxt for Anvendelse af Dykker.

For Dykker og Materiel pr. Dag à 4 Timer 5—5—0—. Undervands-
besigtigelse af Dykker af Skibets Bund med Certifikat £ 2—2—0—.

Lodstaxt.

For Lodsning ind og ud fra Buffalofloden:

Skibe under 200 Tons netto Register	£ 2—2—0
— over 200 — men under 500	- 3—3—0
— — 500 — — 700	- 4—4—0
— af 700 T. net. Reg. og over	- 5—5—0.

Bryggeforordninger. Føreren af Skib, som vil losse eller laste inden
Kai eller paa Jeteen skal derom give Meddelelse til Wharf-Superintendenten
strax ved Ankomsten. Føreren skal derhos inden 24 Timer efter Ankomst
indklarere sit Skib paa Wharfkontoret og skal inden han afgaar give

tilbørligt Varsel derom, samt paa Opfordring forevise Skibets Nationalitets-papirer. Føreren skal inden 24 Timer efter Ankomsten og inden Lugerne maa aabnes indlevere til Wharf Superintendenten ved Buffalo Harbour en rigtig Gjenpart af Manifestet over Lasten undertegnet af Føreren, samt forevise Skibets Register. Skibet maa ikke aabne Lugerne før Ladningen er behørig angivet for Toldvæsenet eller Tilladelse givet af dette. Hvert Skib, der ligger ved Kai eller Jetee pligtes at losse Lasten med ikke under 100 Ton pr. Dag; undlades dette er de skyldige at forhale paa Ordre af Wharf-Superintendenten til anden Plads, og Udgifterne herved rammer Skibet. Hvis Skibet undlader at laste eller losse med behørig Hurtighed, skal det miste sin „turn“, eller Wharf-Superintendenten kan til-sætte Arbeidsfolk paa Rederiets eller Førerens Regning og Resiko.

Skibe, som kommer til, eller skal forlade Kai eller Jetee paa Søndag, Helligdag eller ellers paa Overtid, skal derfor erlægge Extraafgift. Skibe, som ønsker at klarere eller betale nogen Afgift paa Wharfkontoret inden Kl. 9 Fm. eller efter Kl. 5 Em. om Hverdage eller efter Kl. 1 Em. om Søndage, maa betale en Extraafgift af 2 sh. 6 d pr. Time eller Del deraf. Harbour Board forbeholder sig selv Ret til at lande, skibe eller overskibe Gods i Buffalo River efter derfor fastsat Taxt.

Tungt Tømmer eller Blokke maa kun lastes eller losses efter særskilt Tilladelse af Superintendenten og paa dennes Ordre. For Tømmer, som ligger i Vandet, betales samme Oplagsafgift, som om det var oplagt paa Land, og Rederiet holdes ansvarligt for al Skade, som deraf kan opstaa.

Lastnings- og Losningsafgifter.

For Skibning af Uld, Skind, Huder og Horn pr. Balle	4 d
- Sydafrikanske Produkter som Korn, Potetes, Mel, Kul, Malm etc. pr. Ton	1 sh.
- Stykgods pr. Ton	2 -
Pladsleie eller Demurrage er betalbar af Uld og andet Gods for Skibning som er blevet tilbage paa Kaien over tilladte 3 Dage pr. Ton eller Del deraf pr. Dag med	2 d
Eller pr. Vogn pr. Dag	4 sh.
For Losning og Lastning paa Jernbanevogne	2 -
Oplagsafgift eller Demurrage er betalbar af Gods for hvilket „delivery Order“ ikke er blevne tilsendt Warf-Superintenden inden 3 Dage pr. Ton og pr. Dag	2 d
eller pr. Vogn pr. Dag	4 sh.

Oplagsafgifter.

Gods som oplægges i Harbour Boards Magasiner:

For Sortering, Lastning paa Vogn, Transport, Aflæsning etc. for Kolis paa 1 500 ₧ og derunder	1 sh. 6 d
- Pakker over 1 500 ₧	2 - 6 -
- Trævarer	1 - 6 -

Ballast.

For Ballast leveret ombord pr. Ton om 2 000 ₧	4 sh.
- at modtage Ballast pr. Ton om 2 000 ₧	2 -

Vand.

Pr. Ton à 200 Gallons leveret ombord 3 sh.

Landgangsleie.

For hver Landgang pr. Uge eller Del deraf 5 sh.

Dampkraner eller Wincher.

For Benyttelse af Dampkran ved Losning eller Lastning pr. Time eller Del
deraf 2 sh. 6 d

Havneafgifter.

Skibe som ankommer til Havnen med Last betaler 4 d pr. Ton netto Register. Ifald Skibet ikke losses, eller kun en Del af Lasten losses, eller om Skibet kommer i Ballast, betales denne Afgift kun med 1 sh. pr. Ton for losset og/eller lastet Gods. Den totale Afgift maa dog ikke overstige 4 d pr. netto Register-Ton. Minimumsafgiften er 2 d pr. netto Register-Ton.

Warfs-Afgifter.

For al Uld lastet eller landet i East London betales 6 d pr. 100 Æ .
- andet Gods 10 sh. pr. £ 100 af Værdien.

Stuere.

Udgifter for at losse, inklusive Dampkran og Folk er for Seilskibe 1 sh. pr. Ton. Dampskibe 10 d pr. Ton. Skibene kan dog losse med egne Folk.

Hospitalsafgiften.

er for Søfolk 5 sh. pr. Dag.

Ophalings-Slip

er under Bygning og vil blive istand til at tage op et Skib paa 1500 Tons Register.

Natal.

Forholdene i Natal er ogsaa i forrige Aar betydelig forbedret. Paa den nu færdige Udvidelse af Jernbanenettet til Johannesburg og Pretoria er Trafiken stadig tiltaget. Natalkolonien's Parlament har ogsaa bevilget Midler til Forlængelse med 28 eng. Mil af Sydvestlinien langs Kysten frem til Umzinto, hvilket om den end ikke naar frem til den norske Koloni ved Umzinkulu, dog forkorter Distancen med Oxevojn en god Del. En Side-linie fra Hovedbanen til Richmond og senere videre til Grændsen af Pondo-land og Grigualand East, begge tilhørende Kapkolonien, leder ogsaa til frugtbare Egne. Derhos er det overladt et privat Selskab at anlægge en Jernbane (en Fortsættelse af Nordvestbanen langs Kysten til Verulam) til Stanger nær Grændsen af Zululand, ind i hvilket Land den i den nærmeste Fremtid skal udstrækkes.

De væsentligste Produkter Mais, Sukker, Sukkerrør, The. Importen var 2.5 Mill. £ i 1895.

Trævarer. Der er en betydelig Nedgang i Importen af Planker og Tømmer i 1895; den udgjorde 991 286 Kubikfod af Værdi £ 44 032 med 1 379 081 Kub.fod i 1894. Af Bord og forædlede Trævarer indførtes 1895 474 201 Kubikfod af Værdi £ 21 355, 1894 594 744 Kubikfod. Af Fyrstikker 172 761 Gros, £ 10 296, mod i 1894 129 278 Gros.

Exporten tiltog og var 1 318 502 £ mod 1 197 611 i 1894. Tilvæksten bestod især af Heste etc. Sukker viser Nedgang. Uld viser en Forøgelse i Kvantitet, men Nedgang i Værdi, hvilket antagelig mindre maa tilskrives lavere Markedspriser end slettere Kvalitet. Exporten af Sølvalm, der iøvrigt udelukkende kommer fra Transvaal, er ogsaa gaaet tilbage. Af Stenkul blev udbrudt 160 115 Ton.

Skibsfart. I Seilfarten staar fremdeles Skandinavien høiest, skjøndt Antallet er betydeligt mindre end i 1894, da der ankom 60 Seilskibe paa 30 535 Ton.

Ingen nye Dampskibslinier er i Aaret aabnet, undtagen en af to Araberfirmaer med to Skibe aabnet direkte Forbindelse med Indien; disse begynder saaledes ogsaa her at konkurrere med Europæerne. Alle regulære Linier bygger hvert Aar større og elegantere Skibe.

Havneanlægget staar for Tiden stille paa den ydre Pier, hvorimod man stadig arbejder paa at forlænge Kaien i den indre Havn, hvilket er af største Betydning, da med den tiltagende Trafik Skibene er udsat for de største Ubehageligheder og Ophold ved at maatte vente paa Plads for Losning. Dybden af Vandet paa Barren har forbedret sig noget i det senere Aar, nemlig fra $11' 10\frac{3}{4}''$ i 1894 til $12' 1''$ i 1895 i Gjennemsnit. Som næsten altid Tilfældet viste sig ogsaa i 1895 Maanederne August til Oktober i saa Henseende som de værste; $10' 0\frac{3}{4}''$, $10' 9\frac{1}{2}''$, $10' 9\frac{3}{4}''$, heri ikke indbefattet en Stigning af 4—6 Fod i Flodtiden. Den nye Sandpumpe var kun i Anvendelse en kort Tid af Aaret.

Bankerne er de samme som før, hvortil kommer en Filial af „Transvaal Statsbank“, De Nationale Bank der Zuid Afrikaansche Republik.

Befolkningen i Natal var 45 707 Europæere, 503 208 Kaffere, 35 411 Indiere.

Udvandring til Kolonien Natal kan ikke tilraades, hvis man ikke har Midler at stole paa.

Overblik over almindelige og Handelsforhold i Kapkolonien i 1895.

Kolonien er i Aaret gaaet frem med Stormskridt. Exporten af dens Produkter, der i 1894 var £ 13 696 538, var i 1895 16 798 137 hvilket viser, at dens Resurcer aarlig forøges. Importen, der i 1894 var 11.3 Mill. £, opgik til 13.6 Mill. £ i 1895. I de ovennævnte Tal er indbefattet Varer,

der er kommet fra og afsendt til de tilgrændsende Stater. Flere mindre Jernbaner er bygget. Jernbanernes Overskud var $1\frac{1}{4}$ Mill. £. Regjeringen har ikke sparet paa at gjøre Koloniens Havne lige med de europæiske, og anvendt store Beløb paa nye Jernbaner og forbedret Samfærdsel. Aabningen af Mashona- og Matabeleland har ogsaa bidraget til Koloniens Fremgang. Skarer af Indvandrere har begivet sig ind i Landet for at nedsætte sig i disse to Lande eller i Transvaal, Sydafrikas Eldorado; disse Landes Fornødenheder indføres for en stor Del fra Kolonien eller Natal eller transito gennem Koloniens Kjøbmandshuse. Af Indvandrerne har de fleste været Haandværkere, Maskinarbeidere, Ingeniører og iøvrigt Kropsarbeidere, nogle med mindre Kapital, som har begivet sig ud til Kolonien og derfra videre, især til Transvaal for at slaa sig ned i Sydafrika. Saadanne Arbeidere har med Lethed faaet Arbejde, hvorfor der i Kolonien ikke har reist sig det Problem, der er opstaaet i andre Lande, nemlig at skaffe Bistand til arbejdsløse Arbeidere. Anderledes med Kontorister og Butikfolk, hvorefter der ankommer Mange, og som har yderst vanskeligt for at faa Sysselsættelse, hvorfor en stor Mængde, hvorefter mange Landsmænd, gaar lange Tider uden Arbejde.

Jeg maa derfor paa det Stærkeste fraraade saadanne fra at reise hid uden at besidde en mindre Kapital, som sætter dem istand til at kunne opholde sig indtil de har sat sig ind i Forholdene og fuldstændig lært Sproget.

Idethele var Koloniens finansielle og politiske Stilling den bedste, indtil man fik Underretning om Doktor Jamiesons Indmarsch i Republiken Transvaal, hvilket truede med fuldstændig at kuldaste de Venskabsforbund, som længe har raadet mellem Kolonien og de to Boerrepublikker Transvaal og Orange Free State, hvilken sidste som beboet af samme Race tager Søsterrepublikken Transvaals Parti. Europæerne i Johannesburg, Transvaal, havde nemlig for at erholde større Medborgerrettigheder nedsat en Komite bestaaende af de mest indflydelsesrige og intelligente Personer i Johannesburg med Opdrag at søge at indvirke paa Regjeringen for at opnaa saadanne Rettigheder, og for bedre og kraftigere at støtte sine paagaende Krav bevæbnede de den dem hengivne Befolkning i Johannesburg. Boerne fordrede nu, at de strax skulde nedlægge sine Vaaben og truede med, hvis dette ikke strax skeede, at beleire Byen og nedskyde Oprørerne. Disse begjærede da Hjælp fra Charterland, og Doktor Jamieson gik følgelig over Grænsen fra Bechuanaland ind i Transvaal den 29 December.

Boerne samlede sig dog skyndsomt og anmodede Dr. Jamieson, Administratoren for Charter Companiets Territorium, og hans Tropper, som bestod af Charter Companiets Politi, om at nedlægge sine Vaaben og retirere over Grænsen, men Dr. Jamieson afslog dette og erklærede, at han vilde marschere til Johannesburg. En Kamp opstod derfor ved Byen Doornkop, ca. 20 Mil fra Johannesburg, hvor Chartercompaniets Tropper blev besejret og hele Styrken tagen tilfange. Den bevæbnede Befolkning i Johannesburg blev derefter af de seirende Boer tilholdt skyndsomt at nedlægge sine Vaaben, hvilket nu strax blev adlydt.

Johannesburg, en By, hvis Befolkning opgaar til ca. 140 000, heri indbefattet den sorte Befolkning, befandt sig efter dette i en sørgelig Tilstand. Den før saa livlige By var nu tyst og stille, thi Boerne havde fængslet de

fornemste Anstiftere af Revolutionen, og da disse var de rigeste og mest spekulative af Befolkningen, standsede Affærsforbindelser, og mange Personer blev derved berøvet sit daglige Udkomme. Kontorister fik Opsigelse, da de formidskede Forretninger ikke tillod at beholde dem, Gruberne lukkedes, og Grubearbejdere forlod Byen i stort Antal. Dette taabelige og uforsvarlige Skridt af Dr. Jamieson virkede ogsaa paa den politiske og kommercielle Stilling i Kapkolonien. Premierministeren Cecil Rhodes, der ogsaa var administrerende Direktør for Charter Companiet, (The British South Africa Company) maatte paa Grund heraf tage Afsked, og den forrige Finantsminister, Sir Gordon Sprigg, blev anmodet om at danne det nye Kabinet. Bondpartiet, det store politiske Samfund i Sydafrika, hvis kraftige Bistand Ex-Premierministeren før havde havt, blev nu hans bitreste Fiende, og stort Nationalhad opflammede mellem Boerne i hele Sydafrika og Europæerne.

Den kommercielle Stilling blev ogsaa forandret. Ladninger, der var beordret til Johannesburg, blev paa Grund af Urolighederne standset i Havnene, Magasinerne overfyldtes og Skibene blev sent expederet. Træladninger bestemt til Gruberne i Johannesburg blev oplagt i Magasinerne i Paavente af roligere Tider, og Varetrafiken stoppedes. Port Elizabeth led især heraf, og ved en Anledning maatte henved 40 Seilskibe vente i længere Tid, før de fik Tilladelse til at losse. Af disse Skibe var ca. 15 norske og svenske, og mange af dem maatte vente mere end 6 Uger paa Expedition. Dette medførte selvfølgelig stort Tidsspilde og forøgede Udgifter, da mange efter de respektive Certepartier, hvori var indført Klausulen „to discharge according to custom of the port“ ikke var berettiget til at fordre Erstatning for demurrage (Liggedage) og maatte vente sin Tur uanseet Tiden, inden Losning af Lasten kunde begynde.

Det upolitiske og for Transvaal i høi Grad krænkende Skridt af Dr. Jamieson havde ogsaa andre Følger.

British South Africa Company's Tropper blev stillet under den engelske Regjerings Kontrol, og de, som havde deltaget i Dr. Jamiesons Indmarsch, undtagen Lederne, ført ud af Landet til sine Hjem, hvorfor Charter Companiets Territorium kun havde tilbage en ringe Styrke til at bevogte og tilse Ordenens Opretholdelse, og da derhos en Kvægsygdom, kaldet „Rinderpest“ udbrød blandt Kreaturerne, hvorved Matabellerne tabte største Delen af sit Kvæg, og denne Sygdoms uhyre Smitsomhed bevirkede, at en Proklamation blev udstedt af alle sydafrikanske Stater om, at hvert Kreatur, som var smittet eller var sammen med Kreaturer, angrebet af Sygdommen, skulde under Lovens Straf strax dræbes, benyttede Matabellerne Landets formidskede Politibevogtning og reiste sig i Masse i Raseri over sine store Tab af Kreaturer, hvorfor de gav de Hvide Skylden. De af de Hvide, som det lykkedes at naa Hovedpladsen Buluwayo, barrikadede sig der sammen med Befolkningen og de af de sorte Indfødte, som forblev venlig sindet, og udsatte stærke Poster for at forsvare Byen mod Angreb. Striden vedbliver fremdeles og Opstanden har efter de sidste Rapporter udbredt sig til det tilgrænsende Mashonaland, men den engelske Regjering har nu taget Sagen fat med Alvor, og opsendt ridende Infanteri for at hjælpe de derværende Frivillige, hvorfor det er at haabe, at Reisningen snart ganske vil blive kuet.

Værdi af Artikler vedkommende de forenede Rigers Export, der i 1895 er indført til Kapkolonien til Forbrug i de sydafrikanske Stater.

Cement £ 30 427, Dynamit og Sprængstoffer £ 489 269, Jernmanufakturvarer £ 801 232, Jern og Plader £ 273 419, Maskiner £ 1 336 144, Maltedrikke £ 87 387, Ost £ 48 497, Smør (Margarin iberegnet) £ 100 852, Spritvarer £ 232 728, Trævarer uforædlede £ 198 990, do. forædlede £ 219 855, Fyrstikker £ 4 400, Agerbrugsredskaber £ 70 401.

Af ovenstaaende er i 1895 importeret fra Norge og Sverige til følgende Beløb:

Jernmanufakturvarer . . .	fra Norge	£	16
do.	- Sverige	-	346
Trævarer uforædlede . . .	- Norge	-	14 719
do. do.	- Sverige	-	93 241
do. forædlede	- Norge	-	56 560
do. do.	- Sverige	-	25 906
Møbler	- Norge	-	—
do.	- Sverige	-	46

Følgende Tal viser Værdien af de førnævnte Landes Export til Kap Kolonien i 1895.

Europæiske Lande: Fra Storbritannien £ 10 427 201, Tydskland £ 772 940, Sverige £ 124 955, Holland £ 103 208, Norge £ 71 940, Belgien £ 123 882, Danmark £ 2 912, Frankrige £ 42 772.

Ikke europæiske Lande: Fra Amerikas forenede Stater £ 873 420, Brasilien £ 289 980, Natal £ 156 501, Mauritius £ 257 772, Ostindien £ 152 928, Australien £ 155 470, Kina 31 329.

Under Aaret 1895 er importeret fra og exporteret til de europæiske Lande samt til Amerikas forenede Stater for følgende Beløb beregnet i Pund Sterling.

Import: Amerikas forenede Stater 873 420, Belgien 123 882, Danmark 2 912, Frankrige 42 774, Tydskland 772 940, Holland 103 208, Italien 11, Norge 71 940, Sverige 124 955, Portugal 691, Rusland 5.

Export: Amerikas forenede Stater 120 270, Belgien 6 010, Danmark 21, Frankrige 22 249, Tydskland 55 459, Holland 18 279, Sverige 17.

Værdien af de fornemste Artikler exporteret fra Kap Kolonien var i 1895 som følger:

Angorahaar £ 710 867, Diamanter £ 4 775 016, Guld £ 7 975 637, Huder £ 111 990, Kobbermalm £ 246 597, Gjede- og Faareskind £ 363 408, Strudsfejer £ 527 782, Uld £ 1 695 920, Vin £ 20 289.

Exporten fra Norge er tiltaget. Til Afskiberes Oplysning maa meddeles, at de mest salgbare Dimensioner Planker hersteds er 3"×9" og 3"×11" i Middellængder mellem 16—17 Fod og Kvaliteten tertia, quarta, selv quinta.

Ladningerne bør ikke være store og kun indeholde ca. 150—200 Std., thi mindre Laster er altid lettere at placere. Større Ladninger importeres dog af Trælasthandlere, som senere selv detaljerer dem. Af Gulv- og Tagbord indførtes de sædvanlige Dimensioner, som tilvirkes i de forenede Riger. Prisen paa Trævarer i de forskellige Havne varierer adskilligt og beror ganske paa Tilgangen, men i Gjennemsnit har Prisen i Aaret været 4 d pr. løbende Fod, Told og andre Omkostninger betalt. Store Kvantiteter Trævarer anvendes ved Guldminerne og Kulminerne i Transvaal, og det Meste heraf skibes over Kapkoloniens og Natals Havne. Det Øvrige gaar over Delagoa Bay. Jeg har tidligere omtalt, at Kolonialregjeringen frygtede for, at ved Aabningen af de nye Jernbaner fra Natal og Delagoa Bay til Transvaal en stor Del af Godstrafiken paa Jernbanerne i Kolonierne vilde blive forflyttet til disse nye Baner, men den forøgede Import har havt det glædelige Resultat, at Trafiken over Koloniens Jernbaner i Stedet er voxet.

Rinderpest. Denne Kreatursygdom raser endnu i Transvaal, Orange Free State, Bechuanaland og Matabele- og Mashonaland. Kolonialregjeringen har taget strenge Skridt, som har hindret dens Indtrængen i Kapkolonien.

Koloniens Befolkning er 1 599 960, hvoraf 1 217 762 sorte. Helbreds-tilstanden blandt Befolkningen var i Aaret tilfredsstillende.

A. Ohlsson.

Indhold: **Kapstaden S. 745.**

Beretninger om Handel og Skibsfart.

Uddrag af Aarsberetninger fra de forenede Rigers Konsuler
for 1895 m. M.,

No. 17. udgivet ved Departementet for det Indre.

1896.

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

Bilbao.

Skibsfarten 1895.

Norske Fartøier.	Med Ladning.				I Ballast.				Tilsammen.		Brutto- fragter. Kroner.
	Seilskibe.		Dampskibe.		Seilskibe.		Dampskibe.				
	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	
I. Ankomne.											
Fra Norge til Hovedsta- tionen	1	293	55	20 654	-	-	-	-	56	20 947	158 082
- Norge til Vicekonsuls- stationerne	6	1 571	92	36 255	-	-	-	-	98	37 826	253 778
- Sverige til Vicekonsuls- stationerne	3	1 051	1	571	-	-	-	-	4	1 622	27 832
- andre Lande til Hoved- stationen	4	2 441	9	4 157	-	-	35	27 988	48	34 586	117 461
- andre Lande til Vice- konsulsstationerne . .	4	1 592	27	10 460	-	-	-	-	31	12 052	48 069
Tilsammen	18	6 948	184	72 097	-	-	35	27 988	237	107 033	605 222
II. Afgaaede.											
Til Norge fra Hovedsta- tionen	-	-	-	-	1	559	-	-	1	559	
- Norge fra Vicekonsuls- stationerne	-	-	-	-	2	543	-	-	2	543	
- Sverige fra Vicekonsuls- stationerne	-	-	-	-	1	268	-	-	1	268	
- andre Lande fra Hoved- stationen	-	-	99	52 799	4	2 175	-	-	103	54 974	346 327
- andre Lande fra Vice- konsulsstationerne . .	1	279	110	42 351	9	3 085	9	4 505	129	50 220	5 400
Tilsammen	1	279	209	95 150	17	6 630	9	4 505	236	106 564	451 727

I 1895 ankom til Distriktet 21 svenske Fartøier, drægtig tils. 6 795 Tons.

Desuden anløb et norsk Skib, drægtig 609 Tons Distriktet for at indhente Ordre.
Intet svensk Fartøi ankom i dette Øiemed.

Erlagte Konsulatafgifter.

Ved Hovedstationen.				Ved Vicekonsulstationerne.				Ialt tilfaldt Konsulskassen.	
				Ialt erlagt.		Heraf tilfaldt Konsulskassen.			
		Pes.	Cts.	Pes.	Cts.	Pes.	Cts.	Pes.	Cts.
Af norske Fartøier . .		3 655	95	3 142	74	1 571	37	5 277	32
- svenske „ . .		60	90	510	30	255	30	316	05
Summa Pes.		3 716	85	3 653	04	1 826	52	5 543	37

Expeditionsgebyrer.

Ved Hovedstationen.		Ialt erlagt.		Heraf tilfaldt Konsulskassen.	
		Pes.	Cts.	Pes.	Cts.
For norske Expeditioner		409	70	327	76
" svenske "		50	10	40	08
Summa Pes.		459	80	367	84

Aarsberetning dateret 19de Juni 1896.

Den norske Skibsfart fordelte sig paa Distriktets Havne som følger:

Ankomne Fartøier: 1895: Bilbao 104, dr. 55 533 Tons, Coruna 10, 3 208, Ferrol 2, 547, Gijon 6, 2 222, Pasajes 47, 20 656, San Sebastian 4, 949, Santander 42, 15 719, Vigo 22, 8 199. Tilsammen 237 Fartøier, drægtig 107 033 Ton, mod i 1894 265, 124 691.

Ligesom i 1894 har ogsaa i det sidstforløbne Aar den samlede norske Skibsfart paa Distriktet gaaet tilbage saavel i Antal som i Drægtighed, og man maa gaa tilbage til 1891 for at finde en mindre Skibsfart. Tonnagen er formindsket i alle Havne med Undtagelse af Vigo, hvor den er omtrent stationær, og Antallet udviser kun Stigning for Santanders Vedkommende. Den største Nedgang baade i Tonnage og Drægtighed falder paa Hovedstationen og Pasajes og skyldes især formindsket Deltagelse i Mineral-, Vin- og Trælasttransporten. Det er imidlertid al Grund til at tro, at indeværende Aar vil udvise betydelig Tilvæxt i saavel Fartøiernes Antal som Drægtighed; thi de norske Skibe har i

de forløbne Maaneder af indeværende Aar taget livlig Del i Jernmalmtransporten fra Bilbao til England og Holland.

Ifølge Opgaver, indhentede fra vedkommende Landes Konsuler og de spanske Myndigheder, stillede Skibsfarten paa Bilbao i 1895 sig¹ som følger:

	Seilskibe.		Dampskibe.		Total.	
	Antal.	Tons.	Antal.	Tons.	Antal.	Tons.
Storbritanien	7	790	1 765	2 356 512	1 772	2 357 302
Spanien	497	12 108	1 419	527 675	1 916	539 783
Tyskland	—	—	137	138 916	137	138 916
Frankrige	1	182	247	124 802	248	124 984
Belgien	—	—	72	82 219	72	82 219
Holland	—	—	55	62 996	55	62 996
Norge	5	2 734	99	52 799	104	55 533
Østerrige	—	—	2	2 191	2	2 191
Danmark	4	301	3	1 339	7	1 640
Sverige	—	—	2	690	2	690
Italien	1	270	—	—	1	270
Tilsammen	515	16 385	3 801	3 350 139	4 316	3 366 524

Til Sammenligning hid sættes Fortegnelse over den totale Skibsfart i:

1894 4 322 Skibe, drægtig 3 308 177 Ton, 1893 3 949, 3 198 843, 1885 4 013, 2 509 573, 1876 2 200, 368 233, 1860 512, 47 570.

I Sammenligning med 1894 er den samlede Skibsfart forøget med 58 347 Tons og formindsket med 6 Fartøier.

Storbritannien, Tyskland, Belgien og Østerrige har i 1895 seet sin Tonnage forøget med respektive ca. 130 000, 44 000, 38 000 og 900 Tons, medens alle de øvrige Nationers Flag er gaaet ned saavel i Antal som Drægtighed, deriblandt det spanske med henved 83 000 Tons, det franske med henved 57 000 Tons og Norge med 11 000 Tons. Den engelske Tonnage udgjør nu lidt over 70 % af den samlede Tonnage og indtager i Procentforholdet nøiagtig samme Stilling som for ti Aar siden. Norge er atter gaaet tilbage til sin gamle Plads som No. 7 i Rækken imod No. 5 i 1894, medens Sverige er rykket ned til No. 10. Med Hensyn til Bestemmelsesstederne for den fra Bilbao udgaaede Tonnage og de Forandringer, som de enkelte Landes Skibsfart har undergaaet i det sidste Tiaar, henvises til Aarsberetningen for 1894.

Seilskibene vedbliver fremdeles at aftage baade i Antal og Drægtighed. Af de i 1894 ankomne 539 Seilskibe var 504 spanske og 35 udenlandske imod i afvigte Aar henholdsvis 497 og 18. Af den samlede Tonnage var i 1885 98 % Damp- og 2 % Seilskibe imod i 1894 henholdsvis 99.38 og 0.62 % og i 1895 99.51 og 0.49 %. Det ser saaledes ud, som om Seilskibene lidt efter lidt skal blive saagodtsom fortrængte fra denne Havn. Dampskibenes Størrelse vedbliver fremdeles at stige. Gjennemsnittsdrægtigheden af samtlige til Bilbao ankomne Dampskibe var i 1895 over 881 Tons imod 869 i 1894 og 807 i 1885, af de storbritanniske respektive 1 335, 1 337 og 1 054, af de norske

533, 578 og 350 og af de svenske 345, 949 og 459. Det er især de tyske og belgiske Dampskibe, som har tiltaget i Drægtighed.

Naar man sammenligner Antallet og Drægtigheden af de i 1895 til Distriktet ankomne lastede og ballastede norske og svenske Fartøier med den gennemsnitlige Skibsfart i Løbet af Femaarsperioden 1890—1894, saa stiller Forholdet sig saaledes:

	1895.		I Gjennemsnit for hvert Aar under Fem- aaret 1890—94.	
	Antal.	Tons	Antal.	Tons.
Norske Fartøier	237	107 033	279	113 249
Svenske „	21	6 795	35	19 266
Ialt	258	113 828	314	132 515

Heraf var Seilskibe:

Norske	18	6 948	40	13 112
Svenske	15	4 033	14	4 583
Ialt	33	10 981	54	17 695

og Dampskibe:

Norske	219	100 085	239	100 137
Svenske	6	2 762	21	14 683
Ialt	225	102 847	260	114 820

For de norske Fartøier var Forholdet følgende:

Seilskibe	18	6 948	40	13 112
Dampskibe	219	100 085	239	100 137
Ialt	237	107 033	279	113 249

I Forhold til Femaarsperioden 1890—1894 udviser altsaa den samlede norske Tonnage i 1895 en Formindskelse af henved $5\frac{1}{2}$ % imod en Forøgelse af 22 % i 1894 i Sammenligning med foregaaende Femaar. Den norske Seilskibstonnage, som væsentlig har været henvist til Trællast- og Istraden, er aftaget noget om end ikke saa meget som i de nærmest foregaaende Aar. Samme Skjæbne er ogsaa rammet Dampskibenes Antal, medens Tonnagen har holdt sig uforandret. Den svenske Tonnage er i Forhold til Femaarsperioden 1890—1894 gaaet ned med næsten to Trediedele.

Af nedenstaaende Fortegnelse over de i 1895 ankomne Fartøier vil man se paa hvilke Farvande og med Transport af hvilke Varer den norske Tonnage paa Nordspaniens Havne var beskjæftiget.

Norske Seilskibe. Til Hovedstationen 1 fra Norge og 4 fra Pensacola med Trællast; til Coruna 2 fra Sverige med Trællast; til Ferrol 1 fra Sverige med Trællast og 1 fra Cardiff med Kul; til Gijon 2 fra Nordamerika med

Petroleum og 1 fra England med Beg; til Pasajes 1 fra Norge med Træmassekub; til San Sebastian 2 med Trælæst og 2 med Is fra Norge; til Santander 1 med Trælæst fra Norge eller ialt 8 med Trælæst fra Norge og Sverige og 4 fra Nordamerika, 2 med Is fra Norge, 2 med Petroleum fra Nordamerika samt 1 med Kul og 1 med Beg fra England.

Som heraf fremgaar, ankom der ifjor atter tvende Seilskibe til Nordspanien med Petroleum. Forresten indskrænkede Seilskibsfarten sig hovedsagelig til Trælæst fra Norden og Nordamerika samt Is fra Norge.

Norske Dampskibe: 4 fra Færøerne og Island og 118 fra Norge med Klipfisk, Rogn etc., hvoraf 68 direkte, 48 via nordspanske Havne, 1 via Portugal og 1 via Færøerne; 2 fra Finland med Træmasse, og 27 fra Norge med Træmasse, Hesteskøsm og Stykgods, hvoraf 14 direkte og Resten via franske og nordspanske Havne; 2 fra Norge og 1 fra Sverige med Trælæst; 25 fra Frankrige (Rouen) med tomme Vinfade og Stykgods; 2 med Kul fra England og 3 med Bønner og Svovl fra Catania og Girgenti samt 35 i Ballast, hvoraf 15 fra England, 11 fra Frankrige, 6 fra Spanien og 3 fra Holland.

I Forhold til 1894 falder Formindskelsen især paa Tilførselen af Vinfustager fra Pasajes og Kul fra England samt Korn- og Jernbaneskinnetransporten. Norges Deltagelse i Trælæstfarten gik ned fra 6 Dampskibe i 1894 til kun 3 i 1895. Nedgangen i de ballastede Fartøier hidrører fra formindsket Deltagelse i Jernmalmexporten. I 1895 ankom der 9 norske Dampskibe mere med Klipfisk og Rogn end i det næstforegaaende Aar.

Fordelingen mellem ankomne, lastede og ballastede, Fartøier stillede sig i 1894 og 1895 som følger:

Norske Fartøier:

Fartøiernes Art.	1894.		I Ballast.		1895.		I Ballast.	
	Med Ladning.		Antal.	Tons.	Med Ladning.		Antal.	Tons.
Seilskibe	20	7 063	—	—	18	6 948	—	—
Dampskibe	201	83 641	44	33 987	184	72 097	35	27 988
Tilsammen	221	90 704	44	33 987	202	79 045	35	27 988

Ved at undersøge disse Tal vil man finde, at af den samlede norske Tonnage var i 1895 næsten 74 % bestuvet og lidt over 26 % ubestuvet imod henholdsvis 73 og 27 % i 1894 og 65 og 35 % i 1893, altsaa omtrent det samme Forhold i de to sidstforløbne Aar. Alle Seilskibe var ligesom i 1894 lastede, og af Dampskibene var 72 % lastede og 28 % ballastede imod respektive 71 og 29 % i 1894.

Grupperingen af de afgaaede Fartøier, lastede og ballastede, var følgende:

Norske Fartøier:

Fartøiernes Art.	1894.		I Ballast.		1895.		I Ballast.	
	Med Ladning.		Antal.	Tons.	Med Ladning.		Antal.	Tons.
Seilskibe	—	—	19	6 856	1	279	17	6 630
Dampskibe	233	112 542	12	5 086	209	95 150	9	4 505
Tilsammen	233	112 542	31	11 942	210	95 429	26	11 135

Proportionen mellem lastede og ballastede norske Fartøier er gunstigere for afgaaede end for ankomne Fartøier. Af den samlede norske Tonnage afgik $89\frac{1}{2}\%$ med Ladning og $10\frac{1}{2}\%$ i Ballast imod respektive lidt over $90\frac{1}{2}\%$ og $9\frac{1}{2}\%$ i 1894 og omtrent 86 og 14% i 1893. Der er saaledes ikke med Hensyn til afgaaede Fartøier indtraadt nogen nævneværdig Forandring i det sidstforløbne Aar. Heller ikke i 1895 fik noget norsk Seilskib Ladning for Udgaaende. Et Seilskib afgik derimod til spansk Havn med Restladning af Trælast. Af Dampskibstonnagen afseilede $95\frac{1}{2}\%$ med Ladning og $4\frac{1}{2}\%$ i Ballast. For de ballastede Fartøiers Vedkommende stillede Forholdet sig meget gunstigt, idet 5 af disse indtog Ladning i nærliggende spansk Havn. Af de resterende 4 Dampskibe var 1 bestemt for Frankrige, 1 for England, 1 for Portugal og 1 for Grækenland.

Over Halvdelen eller 127 af de lastede norske Dampskibe afgik med Restlast, deraf var 124 ankomne fra Norge med Klipfisk, Rogn, Træmasse, Trælast etc. Af de Dampskibe, der var lastede med Klipfisk, afseilede 47 til Nordspanien, 33 til Portugal, 27 til Sydspanien og 3 til Italien imod i 1894 respektive 46, 34, 22 og 2; af de 14 Dampskibe, som indehavde Træmasse, afgik 9 til Nordspanien (Bilbao og Pasajes) og 5 til Frankrige (Bordeaux); 3 afgik med Trælast, Bønner og Svovl til Havne inden Distriktet.

Af de 82 norske Dampskibe, som indtog Ladning inden Distriktet, afgik:

54 fra Bilbao	til England med Jernmalm
3 " do.	- Holland " do.
1 " do.	- Belgien " do.
1 " Santander	- Holland " do.
23 " Pasajes	- Frankrige (Rouen) med Vin.

Ved at kaste et Blik paa ovenstaaende Tal vil man se, at de norske Fartøier kun har indlastet Jernmalm og Vin. Ikke mindre end 38 af de norske Dampskibe, som har indtaget Jernmalm i Bilbao, er afgaaet til Middleborough. I det hele fandt mindre norsk Tonnage Anvendelse i Mineraltraden i 1895 end i 1894; specielt viser der sig Nedgang i Deltagelsen i Farten paa Holland. I de tre første Maaneder af indeværende Aar har derimod mange norske Dampskibe, drægtige fra 800 à 1100 Registertons, været anbragt i denne Trade, og flere norske Rederier har afsluttet Kontrakt om Transport af betydelige Kvanta Jernmalm i Aarets Løb. I denne Forbindelse turde kunne bemærkes, at flere af de norske Dampskibe, som under indeværende Aar har taget Del i Mineralfarten, før han har seilet paa Bilbao under engelsk og tysk Flag.

Størstedelen af de engelske Dampskibe, som anvendes i Mineraltraden, gaar i stadig Fart mellem Bilbao og engelske Havne hele Aaret igjennem. Derimod skal kun yderst faa Dampskibe være befragtede ved „time charter“ i denne Fart. Saavidt vides, findes der i Jernmalmfarten mellem England og Bilbao ikke nogen, specielt for Mineraltraden byggede, engelske Fartøier. De bliver gjerne sat i denne Trade, efterat de paa Grund af manglende Hurtighed eller anden Aarsag er mere eller mindre uskikkede for anden Slags Fart. Flere hersteds hjemmehørende, nybyggede spanske Dampskibe af betydelig Drægtighed tager ikke ubetydelig Del i Mineraltransporten til England og Holland.

Vinexporten fra Pasajes til Frankrige tog i Slutningen af 1895 nyt Opsving. Konsulatet afgav under 12te December speciel Indberetning derom til

det Kongelige Departement for det Indre. Vinexporten foregik i 1895 ved norske, franske og spanske Fartøier. Tre norske Fartøier gjorde tilsammen 23 Reiser imod 5 i 1894 med 30 Reiser og 11 i 1893 med 88 Reiser.

Vintransporten besørges siden flere Aar tilbage af enkelte Skibsredere, som befragter Dampskibe for bestemt Tid eller ved „time charter“. Den almindeligste Bsfragtningstid er sex Maaneder eller fra December til Juni; men undertiden indgaaes ogsaa Kontrakt for et helt Aar.

Fartøierne befragtes i Regelen efter den saakaldte „government charter“ o: Befragteren betaler Kul og alle Havne- og Skibsudgifter, deriblandt ogsaa Konsulatafgift, og Bortfragteren kun Mandskab og Olie. Et Dampskib af 430 Tons Drægtighed skal have erholdt Frc. 5 250 pr. Md. Den mest passende Størrelse for denne Trade er fra 400 til 500 Registertons og lidt derover. De vigtigste Vintransportfirmaer er Iruretagoyena Hermanos i Irun og F. Auquetil et fils i Rouen.

I Sammenhæng med det ovenfor anførte hid sættes Fortegnelse over de i 1895 noterede Fragtsatser for de til Distriktet ankomne og afgaaede Fartøier

Indgaaende Fragter.

Klipfisk fra Norge til nordspanske Havne: Dampskibe i Almindelighed Pes. 1.25 og undertiden Pes. 1.38 pr. Kvintal løs Klipfisk og Pes. 1.50 pr. Bundt. Nogle faa Fartøier opnaaede kun Pes. 0.63 à 0.88 pr. Kvintal.

Rogn og Tran pr. Tønde, Dampskibe: Fra Norge Pes. 3.75 à 5.00 til Bilbao, Gijon og Santander.

Trælast pr. Petersburger Standard: Dampskibe fra Østersøen Pes. 43.00 à 45.50 til Bilbao og fra Gøteborg til Bilbao Frc. 30 og til Gijon Frc. 45.

Seilskibe fra Norge Frc. 37.00 til Bilbao og fra Gøteborg til Coruna Frc. 35.00 à 40.00.

Kassebord pr. Petersburger Standard: Dampskibe fra Norge Frc. 35.

Træmasse pr. Ton, Dampskibe: Til Bilbao Frc. 16 à 23 fra Norge, Frc. 16 fra Gøteborg og Frc. 25 fra Kotka.

Kul pr. Ton: Dampskibe fra England til Bilbao 4 sh. à 4 sh. 6 d.

Hesteskosøm pr. 50 Kg. Dampskibe fra Norge til Bilbao Pes. 0.87 à 1.00.

Is pr. Ton: Seilskibe fra Norge Pes. 15.

Bønner og Svovl pr. Ton: Dampskibe fra Catania og Girgenti til Bilbao 8 sh.

Udgaaende Fragter.

Jernmalm pr. Ton fra Bilbao, Dampskibe: Til Middlesborough 4 sh. 7½ d à 5 sh. 8 d, til West Hartlepool 5 sh. 1½ d, til Tyne 4 sh. 4½ d, til Boness 4 sh. 9 d à 5 sh. 6 d, til Grangemouth 4 sh. 9 d à 5 sh., til Rotterdam 5 sh. 6 d, til Terneuzen 5 sh. 3 d à 5 sh. 6 d og til Antwerpen 5 sh. 3 d. Fra Santander og Astillero til Glasgow 5 sh. à 5 sh. 3 d og til Rotterdam 5 sh. 6 d à 5 sh. 9 d.

Vin: Dampskibe fra Santander til Norge Frcs. 50 pr. 1000 Liter.

Fjær: Dampskibe fra Santander til Norge Frcs. 60 pr. 1000 Kg.

Fragtmarkedet befandt sig ogsaa i 1895 i en meget trykket Stilling, og for enkelte Vareslags og Farvande gik Raterne endog lavere ned end i det næst foregaaende Aar. Seilskibenes Stilling var vistnok slettere end i 1894. Hvad Dampskibene angaar, saa siges de smaa og middels store ældre Fartøier at have givet utilfredsstillende Udbytte; derimod turde de store og tidsmæssig udstyrede Dampskibe have seilet med nogen Fordel. Jernmalmfragterne fra Bilbao gik i 1895 ned endnu lavere end i 1894. Til Bevis herfor kan anføres, at Fragterne fra Bilbao til Middlesborough, den vigtigste Importhavn for Bilbao-malm, i Aarets fire første Maaneder noteredes med kun 4 sh. $7\frac{1}{2}$ d å 4 sh. $10\frac{1}{2}$ d pr. Ton; i Mai gik Raterne op til 5 sh. å 5 sh. 2 d og holdt sig for Resten af Aaret i 5 sh. å 5 sh. $3\frac{1}{2}$ d. Hovedaarsagen til de elendige Fragter er fremdeles formeget Tonnage, og efter den i 1895 stedfundne Nybygning at dømme synes det, som om der endnu i nogen Tid skal udbydes formeget Skibsrum paa Fragtmarkedet. Hertil kommer ogsaa, at ikke alene Tonnagen, men ogsaa Fartøiernes Transportevne og Hurtighed er forøget betydelig i de sidste Aar. Fragterne var under de første Maaneder af indeværende Aar meget lave; men der sporedes Tegn til almindelig Bedring paa Jernmarkedet, og Efterspørgselen efter Tonnage tiltog.

For Tiden noteres der for Jernmalmfragter fra Bilbao følgende Rater: Middlesborough 5 sh. $1\frac{1}{2}$ d, Cardiff 4 sh. $7\frac{1}{2}$ d, Newport 4 sh. 6 d og 4 sh. $7\frac{1}{2}$ d, Swansea 4 sh. $7\frac{1}{2}$ d, Brittonferry 5 sh. $1\frac{1}{2}$ d, Tyne Dock 4 sh. 9 d, Yarrow 4 sh. $10\frac{1}{2}$ d, Glasgow 5 sh. $4\frac{1}{2}$ d, Ayr 5 sh. $1\frac{1}{2}$ d, Rotterdam 5 sh. 8 d å 5 sh. 9 d, Terneuzen 5 sh. $7\frac{1}{2}$ d og Saint Nazaire 4 sh. 6 d.

De af norske Fartøier opseilede Bruttofragter udgjorde:

		1895.	1894.	I ethvert enkelt Aar under Femaarsperioden 1890—1894.
Indgaaende		Kr. 605 222	Kr. 611 333	Kr. 752 946
Udgaaende		„ 351 727	„ 443 008	„ 536 865
Tilsammen		Kr. 956 949	Kr. 1 054 341	Kr. 1 289 811

I Sammenligning med 1894 og Middelresultatet i Femaarsperioden 1890—1894 udviser de norske Bruttofragter en Nedgang af henholdsvis lidt over 9 % og lidt under 26 %.

Heri er ikke indbefattet de Bruttofragter, som er optjent af de i Vin-farten mellem Pasajes og Rouen sysselsatte Fartøier, da alle disse var befragtede ved „time charter“.

Den subvenerede norsk-spanske Linie har i 1895 været underholdt paa Nordspanien af Dampskibene „H. A. Hartmann“, drægtig 337 Tons, med 5 Reiser, „Porro“, drægtig 366 Tons, med 5 Reiser, „Aud“, drægtig 461 Tons, med 1 Reise, „Glanwern“, drægtig 575 Tons, med 4 Reiser, „Seaton“, drægtig 596 Tons, med 1 Reise og „Sulitjelma“, drægtig 653 Tons, med 4

Reiser, eller ialt ligesom i 1894 20 Reiser. Nævnte Fartøier anløb 16 Gange Bilbao, deraf 14 direkte fra Norge, 18 Santander, deraf 5 direkte fra Norge, 1 Gijon, 1 Coruna, 7 Vigo og 1 Pasajes direkte fra Norge eller tilsammen 44 Anløb imod 48 i 1894. Fra dette Konsulatsdistrikt afgik 15 Fartøier til portugisiske og 5 til sydspanske Havne.

Det med den subvenerede Linies Fartøier importerede Varekvantum var ikke saa lidet mindre end i 1894. Især viste det sig stærk Nedgang i den direkte Export fra Norges Østland, medens Exporten fra Vestlandsbyerne var noget større.

Af det samlede Varekvantum udgjorde Klipfisk, Rogn og Tran henved 86.46 %/o, Træmasse 12.66 %/o og de øvrige Varesorter 0.88 %/o imod i 1894 79.8 %/o Klipfisk, Rogn og Tran, 17.7 %/o Trælaster og de øvrige Varesorter 2.5 %/o. Vareførselen har væsentlig indskrænket sig til de samme Artikler som i 1894, dog er Trælaster blevet afløst af Træmasse. Af nye Varer kan nævnes Karton og Sælskind.

Exporten til Norge med denne Linies Fartøier, der har tiltaget noget, indskrænkede sig ligesom i 1894 omtrent udelukkende til Vin og Hønsefjer. Ligesom i 1894 skede denne Export kun fra Bilbao og Santander; fra de øvrige Havne inden dette Konsulatsdistrikt skibedes der ikke noget med disse Fartøier til Norge. Til Genua indlastedes endel Sardiner.

Ligesom i 1894 fortsatte det Firmaet Fearnley & Eger i Christiania tilhørende Dampskib „Garonne“ sin Rute mellem forskellige Byer ved Christianiafjorden og Bilbao og Pasajes. I Juni Maaned afløstes det af et af samme Firma disponeret nybygget Dampskib „Charente“. Dette Fartøj gik i anden Halvdel af sidstforløbne Aar fra Christiania, Fredrikshald og Skien til Nantes og enkelte Gange til La Rochelle. Fra nævnte Havne fortsattes Reisen til Pasajes og Bilbao med Træmasse etc. Fra Bilbao afgik „Charente“ til engelsk Havn med Jernmalm og derfra i Almindelighed via Kulhavn til Christianiafjorden. Denne Rute har været til stor Lettelse for Exporten fra Norges Østland til Bilbao og Pasajes. Hele Turen har i Almindelighed kun taget lidt over 30 Dage.

Med Hensyn til de udenlandske Selskaber, som underholder mere eller mindre regelmæssig Fart paa Nordspanien, henvises til Aarsberetningen for 1894.

Da Exporten af Jernmalm fra Santander og det nærliggende Astillero er tiltaget betydelig, saa turde det være hensigtsmæssig her at oplyse, at Udgifterne for Fartøier, som ankommer i Ballast for dersteds at indtage Jernmalm, stiller sig saaledes: Astillero ca. Pes. 0.75 og Santander ca. Pes. 1.00 pr. Lasteton, alle Afgifter indbefattede.

Der er ikke blevet udfærdiget noget Nationalitetsbevis ved Konsulatet for noget for norsk eller svensk Regning indkjøbt udenlandsk Fartøj.

Norsk Bark „Gobi“ strandede ved Zurriolabugten ved San Sebastian. Besætningen blev reddet af Redningsmandskabet i San Sebastian og Fartøiet siden buxeret til Pasajes, hvor det efter endt Udlosning blev kondemneret og solgt til Spanioler. Da det enkelte Gange har hændt, at man har forvexlet

Zurriolabugten og det længere i Vest liggende Indløb til San Sebastians Havn, saa turde det være tjenligt at henlede vore Skibsføreres Opmærksomhed paa, at Zurriolabugten er meget grund og opsandet.

Paa- og Afmønstringer: Med norske Fartøier paamønstredes 2, begge Nordmænd, og afmønstredes 6, hvoraf 4 Nordmænd og 2 Svensker.

Heller ikke i 1895 er der blevet udfærdiget nogen norsk eller svensk Sømandsanvisning; men Konsulatet har flere Gange været behjælpelig ved Indkjøb af Bankanvisninger for norske og svenske Sømænd.

Mulkt. Ved Intervention af Hans Majestæts Gesandtskab i Madrid har man faaet eftergivet en Mulkt af Pes. 1579.00, som var blevet ilagt et svensk Dampskib paa Grund af en Feil i Reduktionen af engelske lb. til Kilo-gram i det over en Ladning Bomuld udfærdigede Manifest. Ligeledes er et norsk Fartøj, som var ilagt en betydelig større Mulkt for manglende Vægtangivelse i et i Sverige udfærdiget Originalmanifest over et Parti Træmasse, blevet fritaget for at indbetale Mulktbeløbet.

Journalen over indkomne Sager omfatter ialt 310 Nummere imod 311 i 1894 og 194 i 1893. Der indkom tilsammen 582 Skrivelser imod 581 i 1894.

Konsulatets Adresse er fremdeles: Gran Via de Lopez de Haro, No. 16, 1ste Etage. Expeditionstiden er fra 9 til 1, men, naar det er nødvendigt, ydes ogsaa Embedsbistand om Eftermiddagen.

Import.

Klipfiskhandelen. Importen af Klipfisk (løs og bundtet) Aar 1895 til Nordspaniens Havne udgjorde:

Klasse.	Bilbao.	Santander.	Vigo.
	Kg.	Kg.	Kg.
Norsk	10 600 500	4 954 950	1 728 120
Islandsk	926 450	25 000	—
Færøisk	1 544 400	—	—
Skotsk	363 650	219 950	—
Fransk	3 000	—	—
Labrador	118 850	—	—
Newfoundlands .	46 150	—	—
Ialt	13 603 000	5 199 900	1 728 120

Klasse.	Coruna.	Gijon.	Pasajes.	Tilsammen.
	Kg.	Kg.	Kg.	Kg.
Norsk . . .	704 760	70 000	—	18 058 330
Islandsk . .	—	—	—	951 450
Færøisk . .	—	—	—	1 544 400
Skotsk . . .	25 800	—	—	609 400
Fransk . . .	—	—	2 538 850	2 541 850
Labrador . .	—	—	—	118 850
Newfoundlands	—	—	—	46 150
Ialt	730 560	70 000	2 538 850	23 870 430

Importen af Klipfisk fra de forskjellige Lande til Nordspaniens Havne var i de sidste 16 Aar:

Klasse.	1880.	1881.	1882.	1883.
	Kg.	Kg.	Kg.	Kg.
Norsk	15 857 200	12 901 000	13 757 100	10 722 000
Islandsk og færøisk	3 265 000	3 699 000	4 607 000	2 355 400
Fransk	20 000	300 000	1 160 000	4 342 500
Skotsk	1 445 000	1 177 000	1 165 000	593 200
Ialt	20 587 200	18 077 000	20 589 100	18 013 100

Klasse.	1884.	1885.	1886.	1887.
	Kg.	Kg.	Kg.	Kg.
Norsk	15 469 900	14 525 814	12 971 799	13 559 980
Islandsk og færøisk	2 582 800	1 566 025	2 098 100	1 328 950
Fransk	5 618 500	6 309 535	7 006 775	6 289 321
Skotsk	341 000	121 250	189 150	994 102
Ialt	24 012 000	22 522 624	22 265 824	22 172 353

Klasse.	1888.	1889.	1890.	1891.
	Kg.	Kg.	Kg.	Kg.
Norsk	12 577 364	14 181 840	16 204 865	14 896 349
Islandsk og færøisk	1 620 572	2 160 140	1 781 900	1 131 500
Fransk	5 315 747	5 143 034	4 020 850	3 348 414
Skotsk	962 907	769 700	689 750	735 456
Labrador og Newfoundland	—	—	—	—
Ialt	20 476 590	22 254 714	22 697 365	20 111 719

Klasse.	1892.	1893.	1894.	1895.
	Kg.	Kg.	Kg.	Kg.
Norsk	16 941 863	17 758 900	19 094 600	18 058 330
Islandsk og færøisk	1 534 400	2 770 700	2 314 700	2 495 850
Fransk	1 466 950	1 440 350	1 719 900	2 541 850
Skotsk	908 667	571 700	916 800	609 400
Labrador og New- foundlands . .	—	—	—	165 000
Ialt	20 851 880	22 541 650	24 046 000	23 870 430

Procentforholdet mellem Totalimporten og Indførselen, særskilt fra hvert enkelt Land, stillede sig i de sidste 16 Aar saaledes:

Klasse.	1880.	1881.	1882.	1883.
	pCt.	pCt.	pCt.	pCt.
Norsk Klipfisk . . .	77.02	71.36	66.81	59.52
Islandsk og færøisk do..	15.86	20.46	22.37	13.09
Fransk do.. . . .	0.10	1.67	5.16	24.10
Skotsk do.. . . .	7.02	5.51	5.66	3.29

Klasse.	1884.	1885.	1886.	1887.
	pCt.	pCt.	pCt.	pCt.
Norsk Klipfisk . . .	64.42	64.50	58.26	61.15
Islandsk og færøisk do.	10.75	10.70	9.42	6.00
Fransk do.. . . .	23.40	23.40	31.47	28.36
Skotsk do.. . . .	1.43	1.40	0.85	4.49

Klasse.	1888.	1889.	1890.	1891.
	pCt.	pCt.	pCt.	pCt.
Norsk Klipfisk . . .	61.42	63.72	71.40	74.07
Islandsk og færøisk do.	7.92	9.71	7.85	5.62
Fransk do.. . . .	25.96	23.11	17.71	16.65
Skotsk do.. . . .	4.70	3.46	3.04	3.66
Labrador og Newfound- lands do.	—	—	—	—

Klasse.	1892.	1893.	1894.	1895.
	pCt.	pCt.	pCt.	pCt.
Norsk Klipfisk . . .	81.22	78.79	79.41	75.65
Islandsk og færøisk do.	7.35	12.29	9.63	10.46
Fransk do.. . . .	7.30	6.39	7.15	10.65
Skotsk do.. . . .	4.13	2.53	3.81	2.55
Labrador og Newfound- lands do.	—	—	—	0.69

Bundtefiskforsendelserne fra Norge direkte til Spaniens Indland udgjorde:

	1885.	1886.	1887.	1888.
	Kg.	Kg.	Kg.	Kg.
Via Bilbao	} 205 200	45 550	480 000	183 700
„ Santander		598 450	1 446 000	567 622
Ialt	205 200	644 000	1 926 000	751 322
	1889.	1890.	1891.	1892.
	Kg.	Kg.	Kg.	Kg.
Via Bilbao	220 900	35 600	182 600	67 500
„ Santander	981 200	1 109 389	1 091 150	1 954 740
Ialt	1 202 100	1 144 989	1 273 750	2 013 240
	1893.	1894.	1895.	
	Kg.	Kg.	Kg.	
Via Bilbao	214 450	83 600	24 800	
„ Santander	1 981 550	1 518 580	1 023 600	
Ialt	2 196 000	1 602 180	1 048 400	

Af den til Bilbao importerede norske Klipfisk ankom:

Til Bilbao.	1895.	1894.	
Pr. 46 norske Fartøier	7 310 700	Kg. imod 7 897 895	Kg.
- 15 tyske —	3 289 800	„ — 2 203 855	„
- — spanske —	—	„ — 383 000	„
Ialt	10 600 500	Kg. imod 10 484 750	Kg.
Til Santander.	1895.	1894.	
Pr. 39 norske Fartøier	3 610 900	Kg. imod 3 685 855	Kg.
- 13 tyske —	1 344 050	„ „ 1 801 792	„
- — spanske —	—	„ „ 337 000	„
Ialt	4 954 950	Kg. imod 5 824 647	Kg.
Til Vigo.	1895.	1894.	
Pr. 22 norske Fartøier	1 215 200	Kg. imod 1 370 950	Kg.
- 11 tyske —	512 920	„ — 413 453	„
Ialt	1 728 120	Kg. imod 1 792 403	Kg.

Til Coruna.	1895.	1894.
Pr. 8 norske Fartøier	529 510 Kg. imod	813 422 Kg.
- 4 tyske —	175 250 „ —	124 578 „
	Ialt 704 760 Kg. imod	938 000 Kg.

Til Gijon.	1895.	1894.
Pr. 1 norsk Fartøi	70 000 Kg. imod	— Kg.
- — tysk —	— „ —	54 800 „

Importeret i 1895 med 116 norske Fartøier	12 736 310 Kg. eller 70.53 pCt.
— - — „ 43 tyske —	5 322 020 „ — 29.47 „

Tilsammen 18 058 330 Kg.

Af ovenstaaende Resumé over Indførselen af Klipfisk til Nordspanien i de sidste 16 Aar vil bemærkes, at Totalimporten ikke har været underkastet særdeles store Forandringer. Medens den i 1881 og 1883 gik ned til lidt over 18 Millioner Kilogram, saa har den forresten den hele Tid varieret mellem 20 og 24 Millioner. Der spores heller ikke nogen stadig vedvarende Aftagen eller Tiltagen i Indførselen. Saaledes var Omfanget af Totalimporten omtrent det samme i 1880 og 1892.

Indførselskvantumet fra de enkelte Lande har naturligvis været mindre konstant. Den norske Klipfisk har saaledes varieret fra henved 10½ Million Kg. i 1883 og 19 Millioner Kg. i 1894. Den franske Import har dog oscilleret mest, nemlig fra kun 20 000 Kg. i 1880 til over 7 Millioner i 1886, da den naaede sit Maximum, baade hvad Mængden og Procentforholdet betræffer. Islands- og Færøfiskene havde sine bedste Aar i Begyndelsen af Ottiaarene, især i 1882, da den androg til over en Trediedel af den norske Tilførsel. Den franske Fisks Optræden paa Markedet medførte Nedgang i Importen fra alle de tre øvrige Lande. Som af Tabellerne vil sees, led de danske og skotske Produkter forholdsvis mere end det norske. Den danske og skotske Import gik paa et Aar, nemlig i 1883, ned til Halvdelen. Den danske Fisk har, endskjønt den i de sidste Aar har nydt godt af den samme Toldsats som sine Konkurrenter, aldrig gjenvundet det tabte Terræn. Den skotske Tilførsel, som altid har været og vil blive meget begrændset, har derimod i flere af de senere Aar næsten naaet sin Højde fra Begyndelsen af Ottiaarene.

Som af ovenstaaende Tal fremgaar, har den norske Fisks Nedgang og Opgang i Procentforholdet til den samlede Import i de sidste 16 Aar mest været afhængig af den franske Imports Stigen og Falden.

Hvad angaar Procentforholdet i 1895, saa har det undergaaet lidt større Forandring end i 1894. I det sidsnævnte Aar formindskedes, i Sammenligning med 1893, den samlede danske Import med 2.66 %, som fordelte sig paa den norske, franske og skotske Fisk. I 1895 har der fundet Sted lidt større Forandring, idet den norske og skotske Fisk er dalet med henholdsvis 3.76 og 1.26 %, og den franske er tiltaget med 3.50 og den danske med 0.83 %.

Endelig er de resterende 0.69 % optagne af Labrador- og Newfoundlandsfiskene. Hvad den norske Fisk angaar, maa man gaa tilbage til 1891 for at finde en saa lav Procentgrad, medens den franske Fisk ikke har været repræsenteret ved et saa høit Tal siden nævnte Aar.

Ogsaa i det sidstforløbne Aar har alle de i Klipfiskindsførselen til Nordspanien kontribuerende Lande betalt samme Indførselsafgift.

Afvigte Aars Import stod i Mængde kun tilbage for 1884 og 1894. Efterspørgselen i Bilbao var i Løbet af Aarets fem første Maaneder meget livlig. Endskjønt Kornhøsten i Castilien ikke gav nogen særdeles rig Afkastning, udviser alligevel Maanederne Juni, Juli og August gode Salg. I Maanederne September, November og December solgtes der derimod i Bilbao betydelig mindre norsk Fisk end i de tilsvarende Maaneder af 1894. Vinhøsten gav derimod betydeligt Udbytte, som afsattes fordelagtig, idet Frankrige atter i større Maalestok forsynede sig med Vin fra Spanien. Fisket langs den østlige Del af den nordspanske Kyst siges at have været mindre end i de forrige Aar. Efter hvad der er blevet Konsulatet meddelt, skal Kjødpriserne have holdt sig regulære, og Fleskepriserne skal have været lavere end i 1894.

I denne Forbindelse kan anføres, at Importen af „Tasajo“ til Bilbao har gaaet uhyre meget tilbage i de sidste Aar. „Tasajo“ kaldes det soltørrede og noget saltede Oxekjød, som skibes fra Argentina og Uruguay. Det indførtes første Gang til Nordspanien for henvend 8 à 10 Aar siden. Man troede da, at dette Kjød skulde blive en meget skarp Konkurrent for vor Klipfisk blandt den fattigere Del af Befolkningen. Den betydeligste Import fandt Sted i det første og andet Aar paa Grund af de meget lave Priser. Da Priserne paa Exportstederne steg, og Tolden blev forhøiet fra Pes. 2.80 til Pes. 11.60 pr. 100 Kg., saa naaede „Tasajo“ hernede en Pris af 50 Pesetas pr. 50 Kg.; i den sidste Tid er den gaaet ned til 40 Pesetas med meget liden Efterspørgsel. Desuden har dette Levnetsmiddel heller aldrig faldt i Spaniolernes Smag. Denne Forretning er nu i fuldstændig Nedgang i Nordspanien, og Importen til Bilbao og Santander har formentlig i 1895 ikke oversteget 300 Tons.

Kaster man et Blik paa foranstaaende Tabeller, saa vil man se, at Norges og Skotlands Import i 1895 er aftaget, og Danmarks og Frankriges tiltaget, og at Labrador- og Newfoundlandsfiskene efter flere Aars Forløb atter har optraadt paa dette Marked. Den norske Import er formindsket med ikke mindre end over én Million Kg. Denne Nedgang falder for Størstedelen paa Santander, hvortil Importen af løs og bundtet Fisk er formindsket med omtrent lige Kvanta. Aarsagen til denne Nedgang i Tilførselen til Santander turde formentlig for en Del kunne tilskrives de høje Priser, som Varen har betinget. I denne Forbindelse kan bemærkes, at der i 1895 for første Gang er importeret løs Fisk over Santander direkte til Indlandet (Valladolid). Der er ialt blevet sendt 70 000 Kg. fra Kai i lukkede Vogne. Det er kun et Firma, som har befattet sig med denne Import, og den skal ikke være gjenoptaget i de sidste Maaneder. Medens Santanders Import er aftaget ganske betydelig, saa har Bilbao i det sidst forløbne Aar gaaet fremad. Bilbao er ogsaa ved Aabningen af Jernbanen mellem Valmaseda og La Robla blevet lidt heldigere stillet i sin Konkurrence med Santander for Provinsen Leons Vedkommende. Santander har nu udenfor sin egen Provins omtrent ingen Fordel ligeoverfor Bilbao i Klipfiskhandelen. Som en Følge af det mindre tilfredsstillende Udbytte af de

skotske Torskefiskerier, er Importen af skotsk Fisk til Nordspanien i 1895 i Forhold til det næst foregaaende Aar blevet reduceret med en Trediedel eller henved 300 000 Kg. Som omhandlet i forrige Aarsberetning er den Klipfisk, som skibes fra Leith og Liverpool blandet med Islands- og Færøfisk, og, efter hvad en i denne Branche særdeles kompetent Mand har meddelt Konsulatet, turde af den i 1895 over nævnte Havne til Bilbao exporterede Klipfisk kun henved en Trediedel eller 120 000 Kg. være egentlig skotsk Vare. Det samme turde ogsaa være Tilfældet med det over nævnte Havne til Santander afskibede Kvantum. Danmarks samlede Tilførsel har tiltaget lidt i 1895 i Forhold til det næstforegaaende Aar. Derimod har der mellem de to Klasser, hvoraf denne Tilførsel bestaar, fundet Sted en betydelig Forrykning, idet Islandsfisken er formindsket med 757 650 Kg. og Færøfisken forøget med ikke langt fra en Million Kilogram. Det daarlige Fangstudbytte under Island og de deraf følgende høie Priser er Aarsagen til den ubetydelige Import af Islandsfisk. Færøfisket var derimod rigt, og Tilførselen fra Færøerne androg til ikke mindre end 1 544 400 Kg., hvilket er det største Kvantum, som nogensinde er importeret til Bilbao af denne Fiskesort. Den næststørste Tilførsel fandt Sted i Kampagnen 1882—1883 og udgjorde 1 181 150 Kg. Paa Grund af den mindre Tilførsel fra Skotland har Færøfisken for en Del remplaceret den skotske. Islands- og Færøfisk importeres i Almindelighed kun til Bilbao. Den direkte Tilførsel heraf foregaar i Regelen i hele Ladninger, hvilket er for meget paa en Gang for Santanders Marked. Hertil kommer ogsaa, at Bilbao er heldigere beliggende end Santander for Salg af denne Fiskesort, som især spises af de mere velhavende Familier i de store Stæder samt i de mindre Byer i Guipuzcoa og Vizcaya. Santanders vigtigste Afsætningsfelt er Provindserne Madrid, Salamanca, Zamorra, Valladolid, Palencia, Leon og Asturia.

Importen af fransk Fisk er i 1895 i Sammenligning med 1894 tiltaget med over 800 000 Kg. Grunden hertil maa især søges i de høie Priser, som norsk og islandsk Fisk har betinget. Særlig udviser November og December betydelig Stigning i Importen til Pasajes. Denne Stigning er vedblevet i de første Maaneder af indeværende Aar, idet der i Januar af fransk Klipfisk til nævnte Havn indførtes 394 400 og i Februar det umaadelige Kvantum af 929 250 Kg. imod i 1895 henholdsvis 105 650 og 165 000 Kg. Den store Tilførsel af fransk Fisk i de to første Maaneder af dette Aar har især skadet Afsætningen af den egentlige eller af danske Firmaer exporterede Islandsfisk. Der er ogsaa Grund til at tro, at denne Import ogsaa har bidraget noget til at formindske Konsumen af norsk Fisk. Fra Pasajes sendes den franske Fisk især til Provinserne Zaragoza, Burgos, Madrid, Valladolid, Salamanca, Zamorra og Palencia. Paa Grund af sin Billighed i Forhold til de øvrige Fiskesorter skal saaledes i Februar Maaned den franske Klipfisk atter have begyndt at faa Indpas paa de vigtigste Konsumsteder for denne Artikel. Der importeres over Pasajes saavel fransk Bankfisk som fransk Islandsfisk. Af den førstnævnte indføres baade den saakaldte „bacalao pelado“ eller med „oreja blanca“ og „bacalao sin pelar“ eller med „oreja negra“. Ifølge erholdte Oplysninger skal den sidstnævnte udgjøre henved Halvdelen af den samlede franske Import til Pasajes. Med Hensyn til den franske Klipfisks Optræden paa det spanske Marked i sin Almindelighed henvises til Konsulatets udførlige Behandling af dette Emne i forrige Aarsberetning.

Siden 1878 har man kun under særegne Omstændigheder importeret Labrador- og Newfoundlandsfisk til Nordspanien. Sidste Gang maatte for fire

Aar siden en til Santander bestemt Ladning expederes til Italien paa Grund af Markedets ugunstige Stilling for denne Fiskesort. I Slutningen af forrige Aar og i Begyndelsen af indeværende Aar har man imidlertid gjenoptaget dette Experiment. Der ankom saaledes tvende Ladninger til Bilbao og en til Santander. Den første Ladning afsattes, om end ikke livlig, den anden er solgt med Vanskelighed, og den tredje destineredes til Malaga, da Afskiberne fandt, at Bilbao's Marked frembød lidet gunstige Betingelser for Salg af denne Fiskesort. Grunden til, at Labradorfisk atter er blevet importeret hertil, maa formentlig tilskrives den Omstændighed, at Modtagerne, da Priserne paa norsk Fisk var høje, troede, at den billige Labradorfisk kunde finde Afsætning, men, som af det ovenfor anførte vil fremgaa, blev de skuffede heri. Paa Grund af Labradorfiskens Billighed skal der være solgt nogle smaa Partier til Markederne i Castilien og Aragon; men for Salget af den største Del har man været nødsaget til at søge hen til Syden. Det nordspanske Marked har ikke de nødvendige Betingelser for Salg af Labradorfisk. Manchadistriktet er dens vigtigste Afsætningsfelt, og Importen foregaar især til Havnene fra Sevilla til Valencia. Labradorfisk er for smaaafaldende, og dens Tilvirkning er ikke afpasset efter dette Marked. Newfoundlandsfisken er derimod særdeles vel tilvirket, men man synes ikke om den paa Grund af dens „oreja negra“. Man har desuden her vennet sig af med at købe den Slags Fisk. Der skulde saaledes ikke synes at være Grund til snart at forsøge paa atter at importere disse Fiskesorter til Nordspanien. I Slutningen af Januar d. A. noteredes der for stor og middels Newfoundlandsfisk 19 sh., for liden Newfoundlandsfisk 16 sh. 6 d og for Labradorfisk 11 sh., alt pr. 15 Kg. cif nordspansk Havn. Da Fisken udbødtes til disse Priser, saa er der Grund til at antage, at Kjøberne maaske har opnaaet endnu bedre Vilkaar. Ved til ovennævnte Priser at føie Indførselsafgiften, Pes. 24 pr. 100 Kg., kan man se, hvorledes Fiskens Kostende stillede sig.

Af den i 1895 hidkomne norske Klipfisk lod Søndmørsfisken mest tilbage at ønske Hensyn til Tilvirkning. Nordlands- og Finmarksfisken var akceptabel. I 1895 er der til Bilbao kun kommet nogle faa Partier Brosme og Sei, men næsten ingen Lange. Islandsfisken har varieret meget. Medens der har været importeret enkelte Ladninger, som har været middelmaadig tilvirkede, saa har andre været vel tilvirkede. Saaledes er 1895 det Aar, i hvilket enkelte Partier af Islandsfisken har vundet mindst Bifald. Færøfisken har med enkelte faa Undtagelser i enhver Henseende været særdeles god, og den skotske Fisk har været „superior“. Da al den hidkomne norske Klipfisk kun har været lagret i kort Tid, saa har blot ganske ubetydelige Partier taget Mid til sig hernede.

Tilførslerne af norsk Klipfisk vedblev i Bilbao at være afpassede efter Behovet, og Markedet var derfor heller aldrig overfyldt. Beholdningerne var ved Ugens Slutning i det store og hele taget endnu jevnere og mindre end i de to næstforegaaende Aar. De varierede i Almindelighed paa Lørdag fra 1 000 til 6 000 Kvintaler imod i 1894 fra 1 000 til 8 000 og i 1893 fra 2 000 til 7 000 Kvintaler. To Gange var Lagrene fuldstændig oprømmede, og fem Gange opgik de til 220 à 1 000 Kvintaler. I 1894 var de to Gange mindre end 1 000 Kvintaler og en Gang 1 000 Kvintaler. Medens Beholdningerne i 1893 og 1894 ved Ugens Slutning henholdsvis 14 og 21 Gange oversteg 6 000 Kvintaler, saa androg de i 1895 kun 9 Gange til mere end nævnte Kvantum. De to største Beholdninger ved Ugens Slutning beløb sig til 10 100 og 11 900 Kv., nemlig den 3die August og den 26de Januar, imod i 1894 12 000 den

15de September og 13 500 Kv. den 24de Marts. Det bør dog i denne Forbindelse erindres, at der her ved Angivelsen af Lørdagsbeholdningernes Størrelse ikke er taget Hensyn til de enkelte Gange paa Lørdag ankomne, men ikke udlossede Kvanta.

Den norske Nyfisk ankom i 1895 lidt tidligere, end man hernede havde gjort Regning paa. Den første Ladning indtraf nemlig til Bilbao den 7de og til Santander den 13de Mai imod i 1894 henholdsvis den 1ste og 10de Mai. Det er, saavidt vides, kun hændt to Gange tidligere, at den norske Nyfisk er ankommet tidligere til Bilbao end i 1895. Lagrene var ved Nyfiskens Ankomst næsten oprømmede. I Begyndelsen af Mai hidkom et lidet Parti Islandsfisk, tilvirket i Skotland. Dette Produkt turde imidlertid have været Fisk, som var konserveret i Salt og tørret i Vaarsaisonen. De første smaa Forsendelser af Islandsfisk, som tilføres dette Marked, pleier at være Fisk, som har været nedlagt i Saltlage. Fra Westmannø ved Islands Sydvestkyst kommer sædvanlig to smaa Partier i Juli; Faxøfiskene derimod hidføres i Almindelighed ikke før i August Maaned. Færøfiskene hidbringes som oftest ikke før end i August Maaned, medens den skotske Fisk i Regelen indtræffer hertil i Begyndelsen af Juni og nogle ubetydelige Forsendelser i Løbet af Mai.

Priserne paa norsk Fisk var lavest ved Aarets Begyndelse og noteredes da med Pes. 38.00 for 1ste Klasse, men steg derefter til Nyfiskens Ankomst. Det første Nyfiskparti afhændedes til Pes. 46.50 pr. Kvintal; men Priserne gik strax ned til Pes. 42.50. Fra Juni til Midten af September varierede Priserne mellem Pes. 40 og 42.50 pr. Kvintal for siden gradvis at stige til Pes. 45.00 ved Aarets Udgang.

Til Belysning af Prisernes Stigen og Falden hidsættes nedenstaaende Opgave over de laveste og høieste noterede Priser, særskilt for hver Maaned.

	Første Klasses norsk Klipfisk.	
	1894.	1895.
Januar	Pes. 38.50	Pes. 38.50
	" 40.00	" ---
Februar .	" 39.00	" 40.00
	" 40.00	" 41.50
Marts .	" 38.00	" 41.50
	" 40.00	" 43.50
April .	" 38.00	" 42 00
	" 39.00	" 43.50
Mai	" 39.00	" 41.00
	" 47.50	" 46.50
Juni .	" 38.50	" 40.00
	" 43.50	" 41 50
Juli	" 38.50	" 40.00
	" 39.00	" 42.50
August	" 37.50	" 41.00
	" 39.00	" 41.50
September	" 37.50	" 41.00
	" 38.50	" 43.50
Oktober .	" 37.50	" 43.50
	" 39.00	" 44.00

Første Klasses norsk Klipfisk.		
	1894.	1895.
November	Pes. 37.50	Pes. 44.00
	" 38.50	" 44.50
December	" 37.50	" 45.00
	" 38.50	" —

	Første Klasses Islandsfisk. 1895.	Første Klasses Færøfisk. 1895.
Januar	Pes. 46.00	Pes. 48.00
	" —	" 50.00
Februar	" 48.00	" 48.00
	" 50.00	" 50.00
Marts	" 51.50	" 55.00
April	" —	" —
Mai	" —	" —
Juni	" —	" 45.00
	" —	" 47.50
Juli	" —	" 47.50
	" —	" 50.00
August	" 47.50	" 47.50
	" 48.50	" 49.00
September	" 47.50	" 49.00
Oktober	" 46.00	" 47.50
	" 47.50	" 50.00
November	" 46.00	" 47.50
	" 47.50	" 50.00
December	" 47.50	" 47.50
	" 48.50	" 50.00

Priserne paa fransk Klipfisk f. o. b. Bordeaux i 1895 er opgivne at have varieret saaledes:

Stor Islandsfisk	fra Pes. 62 til 56 pr. 100 Kg.
" Bankfisk, „pelado“	" " 58 - 53 —" —
Middelstor do. do.	" " 50 - 41 —" —
Do. do. „sin pelar“	" " 49 - 40 —" —
Liden do. do.	" " 47 - 39 —" —,

betalbar i Spanien efter Forløb af 30 Dage med 2 % Escompte eller efter 2 à 3 Maaneder uden Afslag. Assurancen andrager i Almindelighed til $\frac{1}{3}$ % af Værdien, Fragten til Frc. 17.00 pr. Ton og Udlosning og Transport til Jernbanen til Pes. 3.70 pr. Ton.

Den middelsstore Newfoundlandsfisk solgtes til Pes. 42 og den smaa Newfoundlandsfisk til Pes. 41 samt Labradorfisk til Pes. 33.50 pr. Kvintal.

De vigtigste Importører af Klipfisk i Nordspanien er:

Bilbao: Pedro de Basterra y Cia, Hijo de Gurtubay y Cia og Viuda de Hilario Lund y Clausen. Mindre Importører: Miguel Azaola, Laureano de Saleedo og Rufino de Videa.

Santander: A. C. Crespo y Cia, Hijo de Gurtubay y Cia, Mowinckel y Balbontin og E. Tonning.

Gijon: Hijos de Augustin Alvargonzales, José las Clotas og Velasco y Cia.

Coruna: Manuel Bermudez, Genaro Fernandez, Hijo de M. Fernandez Abella, José Marchesi Dalman, Pena y Cia, Hijos de I. Perez Lopes, Pombo Hermanos og Fernando Sastre y Cia.

Vigo: A. Barcena y Carricarte, M. Barcena y Franco, P. M. Molins, Emilio Fabrega, Luis Garcia og José Ribas Prat é Hijo.

Valladolid: D. Alonso y Cia, Tomas Canales, José Gomez Gutierrez og Miguel Una.

Idet jeg hidsetter Fortegnelse over Importører af forskellige Artikler, der interesserer de forenede Riger, saa undlader jeg ikke at gjøre opmærksom paa, at disse Fortegnelser er opført i alfabetisk Orden, og uden at Konsulatet udtaler sig om de forskellige Firmaers Soliditet etc. I Tilfælde af, at man i Norge og Sverige skulde ville indlede Forretningsforbindelse med noget af disse eller andre Firmaer inden Distriktet, saa vil Konsulatet altid staa til Tjeneste med Oplysninger om Vedkommendes Soliditet etc.

Af Rogn importeredes:

		1890.	1891.	1892.	1893.	1894.	1895.
Til Bilbao	Tdr.	2 529	2 213	1 462	1 608	2 184	2 313
„ Santander	„	500	180	1 960	1 700	2 247	5 278
„ Gijon	„	1 265	858	1 900	564	846	1 695
Ialt Tdr.		4 294	3 251	5 322	3 872	5 277	9 286

Af den til Bilbao importerede Rogn ankom 311 Tønder direkte fra Island. Rognimporten til Santander har mere end fordoblet sig i det sidst forløbne Aar. Ved indeværende Aars Begyndelse var derfor Beholdningerne dersteds temmelig store. Sardinfisket begyndte i Mai og sluttede i Oktober Maaned. I Maanederne fra November til Mai er der ikke nogen Efterspørgsel efter Rogn her-nede. I Provinserne Guipuzcoa, Vizcaya og Santander var Sardinfisket ujevnt, og der er Grund til at antage, at det gav mindre tilfredsstillende Udbytte. Ikke destomindre har der paa Grund af de moderate Priser været nogenlunde god og konstant Efterspørgsel efter Rogn. Gjennemsnitspriserne for lagesaltet norsk Rogn skal have været: Pes. 55 for 1ste Sort, Pes. 45 for 2den og Pes. 35 for 3die Sort pr. Tønde. For tørsaltet Rogn betaltes Pes. 5 à 10 mindre pr. Tønde. Priserne for 1ste Sort lagesaltet norsk Rogn naaede ogsaa 65 à 75 Pesetas pr. Tønde. Islandsrogn solgtes for Pes. 35 à 45. Størsteparten af den norske Rogn, som importeres til Nordspanien, er lagesaltet. Den island-

ske derimod kommer altid tørsaltet og er slet behandlet, især hvad Emballagen angaar, da dertil skal bruges gamle Tønder. Islandsrognen er desuden ikke sorteret.

Importører af Rogn:

Bilbao. De ovenfor nævnte store Klipfiskimportører samt Pedro de Mac Mahon.

Santander. Samme Firmaer, som indfører Klipfisk.

Gijon. Juan Galaraza, Valentin Sendin og Faustino Vina.

San Sebastian. Luis Calesalvo, Harald Lindberg, Matias Samperio og Saralegui og Lasguibar.

Tran. Af Tran importeredes pr. direkte Skib fra Norge til Bilbao og Santander ialt ca. 110 Tønder, hvoraf lidt over Halvdelen var brunkblank og Resten Damptran. Til Bilbao indførtes pr. direkte Skib 2 811 Kg. i 1894, 95 Tønder i 1893, 96 Tønder i 1892 og 156 Tønder i 1891. Priserne var underkastede store Fluktuationer. Middelprisen er opgivet til 80 à 90 Pesetas for brunblank for 180 à 200 Pesetas for Damptran.

Importører: Barandiaran y Cia og Viuda de Somonte i Bilbao og Perez Molina y Cia i Santander.

Af Røgesild importeredes 1 250 Kg. fra Norge bestemt for Madrid, og af norske Torsketunger kom der et Par smaa Forsendelser til Bilbao og Santander eller tilsammen 200 Kg. imod 2 100 Kg. i 1894.

Konserver af Fisk og Hummer etc. Da der har været rettet Forespørgsler til Konsulatet angaaende Import af nævnte Artikler til dette Distrikt, saa kan anføres, at der kun er liden Udsigt til Afsetning heraf i Nordspanien. Der er nemlig her næsten hele Aaret igjennem rig Tilgang paa Fisk langs hele den nordspanske Kyst, og der har udviklet sig en betydelig Industri i Fiskekonserver i mange spanske Kystbyer. Man har nu mere og mere vænnet sig til at spise Landets egne Frembringelser. Der importeres saaledes nu her kun ganske ubetydelige Partier fra Nantes. Denne Tilførsel har ogsaa aftaget i høi Grad, efterat den nuværende Toldtarif traadte i Kraft. Som en Følge heraf er der heller ikke nogen større Importører af Fiskekonserver i Bilbao. Ganske smaa Partier indføres af følgende af de herværende Detaillister i Kolonialvarer: Luis Aiuria, Luis Blanco, La Concha Colonial og Bernardo Serrano.

Til Madrid turde derimod maaske kunne afsettes endel norske og svenske Fiskekonserver.

Af Sælskind importeredes 1 075 Kg. fra Norge.

Ost. Tilvirkningen af Ost har til Dato kun naaet liden Udvikling i Spanien. Kun faa Steder findes der vel indrettede Lokaler for Ystning. Rensligheden skal lade tilbage at ønske og de benyttede Redskaber er primitive. Aktiemeierier eksisterer endnu ikke. Ystningen foregaar i Regelen i liden Skala, idet den enkelte Gaardbruger som oftest disponerer over lidet Melk, ialfald hvad Komelk angaar. Det synes, som om de spanske Gaardbrugere i denne

Henseende endnu ikke har forstaaet Nyttens af at slutte sig sammen for at formindske Produktionsomkostningerne og opnaa et bedre og billigere Produkt. Heri tør man maaske ogsaa for nogen Del søge Aarsagen til, at de forskellige spanske Ostsorter i Almindelighed kun er lidet kjendte udenfor de Distrikter, hvor de tilvirkes. Hvad Kjødene angaar, saa skal man heller ikke have taget tilstrækkelig Hensyn til de Fordele, som en god Race og en hensigtsmæssig Fodring giver.

Den spanske Ostindustri er imidlertid ikke uden Betydning; thi der tilvirkes i de forskellige Provinser, navnlig i Fjeldegnene, mange forskellige Ostsorter, hvoraf enkelte har vundet ikke saa ubetydeligt Marked. Til Størstedelen af de spanske Oster benyttes Faar- og Gjedemelk eller en Blanding af disse to. Kommerk anvendes ogsaa, men ikke i samme Udstrækning. Blandt de vigtigste Faaremelkoster kan nævnes Burgos (fra Provinserne af samme Navn), Villalon (Castilien), Roncal (Navarra) og Mancha. Burgososten sælges til alle spanske Provinser og er sikkerlig den mest udbredte spanske Ost. Den kan bevares fersk i Løbet af fjorten Dage og haard fra et til to Aar. Manchaosterne vinder Bifald i Madrid og Centralprovinserne og skal undertiden sælges til lige saa høje Priser som Edamerosten. Ovennævnte og andre gode Sorter Faaremelkoster skal betinge en Middelpriis af Pes. 1.25 à Pes. 2.00 pr. Kg.

Gjedehjordene er talrige i enkelte Provinser, og Gjedemelk er siden umindelige Tider benyttet til Ystning i Spanien. Enkelte Gjedemelkoster f. Ex. Osten fra Castilblanco (Sevilla) vinder ogsaa meget Bifald. Disse Oster skal sælges paa Produktionsstederne for henved en Peseta pr. Kg.

I Størstedelen af de spanske Provinser har Opdræt af Kjør endnu ikke naaet saadan Udvikling, at det er muligt at tilvirke Koost i større Skala. I de Provinser, hvor der findes gode Græsgange, har dog Kvægavlen gjort betydelige Fremskridt i de sidste Aar. De bedste Sorter Koost ystes især i Asturien og Galicien. I Reinosa (Santander), Cabrales (Oviedo) og Piedrafita (Galicien), hvorfra de mest bekjendte Kooster kommer, har man ogsaa specielle Lokaler for Osttilvirkningen. Cabralesosten skal sælges for Pes. 2 à 4 og Piedrafitaosten for Pes. 1.25 à 1.50 pr. Kg. paa Produktionsstedet.

Ystningen foregaar til forskellige Aarstider, dog især i Løbet af Forsommeren. De spanske Oster veier i Almindelighed 1 à 1½ Kg. og er kun undtagelsesvis farvede. De spises fortrinsvis, naar de er ferske. Tilvirkningen af indenlandsk Ost har i de sidste Aar tiltaget, og Kvaliteten er ogsaa blevet forbedret.

Da Landets egen Produktion af Ost ikke er tilstrækkelig til at dække Behovet, saa indføres der ikke ubetydelige Kvanta udenlandsk Ost. I 1894 stillede ifølge den officielle Statistik Ostimporten til hele Spanien sig saaledes: Fra Frankrige 670 000, Holland 547 000, Belgien 87 000, Storbritannien 38 000, Italien 11 000 og fra de øvrige Lande 36 000 Kg. eller ialt 1 389 000 Kg. imod i 1889 1 202 000 Kg. og i 1892 1 152 000 Kg. Landværts importeredes via Port Bon 425 000 Kg. og via Irun 151 000 Kg. Søværts indførtes de største Kvanta til nedenstaaende Havne i følgende Orden: Bilbao, Cartagena, Cadiz, Alicante, Sevilla, Malaga, Valencia, Santander, Coruna og Barcelona, Gijon, Vigo etc., Til Bilbao importeredes ialt i 1894 223 000 Kg. og i 1895 236 000 Kg., hvoraf ikke mindre end 218 000 fra Holland og Resten fra Belgien, England og Frankrige. Over Bilbao transiteres megen Ost til Madrid, Valladolid, Burgos, Logrono og Pamplona.

Der spises megen Ost i de baskiske Provinser og det øvrige Nordspanien. I Bilbao og de øvrige Byer i nævnte Provinser, ja til og med i Landsbyerne, spiser man Ost to Gange om Dagen. Vinteren er den bedste Salgssæson for fremmede Oster, og Forbruget er mindst om Sommeren; thi dels har man da en Masse Frugt, og dels bedærvs Osten i denne Aarstid lettere af Varmen. Den mindste Import finder saaledes ogsaa Sted i Maanederne Juni—September. Af de nedenfor omhandlede Ostsorter, spises Brie og Camembert her næsten kun om Vinteren, medens de øvrige Slags konsumeres hele Aaret igjennem. I Bilbao og nærliggende Byer foretrækker man al Slags Ost, naar den er fersk.

Den første udenlandske Ost, som indførtes til Bilbao, var Edamerost. Den spises nu paa Grund af sin Billighed her af alle Klasser af Befolkningen, og der konsumeres i de baskiske Provinser meget mere af denne Ost end af alle de øvrige fremmede Ostsorter tilsammen. De andre udenlandske Oster kommer med Hensyn til Konsumens Størrelse i de baskiske Provinser i følgende Orden: En anden hollandsk Ost „queso de nata“ (Flødeost), her ogsaa kaldet Patogras, Gruyère, Roquefort, Chester, Brie og Camembert. Størstedelen af den til Bilbao importerede Gruyère kommer fra Schweiz.

De herværende Importører kjøber sin Ost cif Bilbao kun enkelte Gange f. o. b. eller frit paa Jernbanevogn.

Man har opgivet mig følgende Priser pr. 100 Kg. cif Bilbao (Told og Akcise betales af Importørerne).

Edamerost (her kaldet queso de bola“ eller „de Hollanda“) Frc. 102—130, Patogras eller „queso de nata“ Frc. 120—140, Gruyère Frc. 185—200, Roquefort Frc. 200—210, Chester Frc. 200—220, alt efter Kvalitet og Aarstid.

I Henhold til Spaniens Handelstraktat med Holland betales i Told for Ost Pes. 0.25 pr. Kilogram Netto. De forenede Riger og andre Lande, der har Traktat eller „modus vivendi“ med Spanien, nyder godt af denne Toldsats. De øvrige betaler Pes. 0.80 pr. Kg. I Municipalakcise erlægges i Bilbao Pes. 0.20 pr. Kg. for udenlandsk og Pes. 0.10 for indenlandsk Ost.

Detailpriserne her er opgivne at være:

For Edamerost, der i Almindelighed sælges i hele Oste à ca. 2 Kg., Pes. 3.00 à 3.75 pr. Ost.

„Queso de nata“ eller Patogras . . .	Pes. 2.50 à 3.00 pr. Kg.
Gruyère	„ 2.75 - 3.00 —
Chester	„ 3.50 - 4.00 —
Roquefort	„ 4.50 - 5.00 —
Ost fra Provinsen Vizcaya	„ 1.00 - 1.25 —
„ - — Burgos	„ 1.00 - 1.50 —
„ - — Asutrien (Reinosa)	„ 3.00 - 3.25 —

Af de hertil importerede udenlandske Ostsorter veier gjennemsnitlig Edamerosten 2 Kg., Patogras 5 à 6 Kg., Chester 30 Kg. og Roquefort 2 Kg., Gruyère 50, 70, 80 à 100 Kg. Den indenlandske Ost veier i Regelen 1 à 1½ Kg. Det ansees her for heldigt, at Ostene ikke er for store; thi smaa Oste er lettere at sælge en detail. De hollandske Oste passer derfor ogsaa godt hernede. Gruyère og Camembert og de almindelige Sorter af Edamerosten hidkommer i Trækasser uden anden Emballage. De finere Sorter Edamerost er indpakket i Svineblærer, Chesterosten i fint Lin-

tøi og Roquefortosten i Sølvpapir. Af de nævnte Ostsorter taaler Edamerosten bedst Transport og Lagring. Ved Export til Spanien bør man for Fragtens Skyld benytte saa let Emballage som muligt.

En hersteds bosat svensk Forretningsmand forsøgte i det sidstforløbne Aar at introducere svenske Oster paa dette Marked. Han solgte ialt ca. 500 Kg. svensk Cheddar, „Stilton“ og „Sötmjölksost“. Stilton og „Sötmjölksosten“ skal have vundet meget Bifald; Kjøbmændene skal ogsaa have været tilfredse med Cheddarosten med Undtagelse af Farven, som de ønskede mere lig Chesterostens, da den derved kunde sælges lettere.

Paa Grund af den sterke Konkurrence med de billige hollandske Oster viste det sig forbundet med meget Arbejde at faa afsat det svenske Produkt. Det har imidlertid ogsaa taget nogen Tid at indarbejde et Marked for de andre fremmede Ostsorter, som nu sælges hernede. Alt nyt modtages her med en vis Mistanke, førend man er kommet til Kundskab om Varens Kvalitet. Ved Export af Ost til Spanien bør man i særlig Grad beflitte sig paa at levere et ensartet Produkt.

Importører af Ost i Bilbao:

Pablo Azcue, Calle de Garcia Salazar, Viuda de Blanco, Calle de Correo, A. Conrad y Cia, Arenal, Domingo Fernandez, Calle de Sierra, Hijos de Gonzales y Cia, Calle de Ribera, Sucesores de L. Schmidt, Calle de Ribera og Bernardo Serrano, Calle de Bidebarrieta.

Smør. Santander er den eneste Provins i Spanien, som i nogen større Udstrækning befatter sig med Tilvirkning af Smør. Det spanske Smør er altfor vandholdigt og forresten af mindre god Kvalitet. Til hele Spanien importeredes der i 1894 følgende Kvanta Smør: Fra Danmark 109 000 Kg., fra Tyskland 63 000 Kg., fra Frankrige 49 000 Kg. og fra andre Lande 24 000 Kg. eller tilsammen 245 000 Kg. De vigtigste Importsteder var i følgende Orden: Malaga, Sevilla, Barcelona, Irun, Port Bon, Cadiz, Valencia, Huelva og Bilbao. Til Bilbao indførtes 1895 søværts ialt 7 900. Via Irun tilføres dette Marked endel usaltet fransk Bordsmør i Pakker paa 100 à 200 Gram, som sælges en detail for henholdsvis Pes. 0.70 og 1.40 pr. Pakke. Det danske Smør indføres hertil i hermetisk lukkede Blikboxer paa et Kilogram og et halvt Kilogram, som i Butikkerne betinger en Pris af respektive Pes. 3.00 og 1.75 pr. Box. Det danske Smør, der er saltet, benyttes baade som Bordsmør og Stegesmør. Til Stegesmør anvendes imidlertid i Regelen spansk Smør, som kun koster Pes. 2.00 à 2.50 pr. Kg.

Traktatlande og dermed ligestillede erlægger, saalænge Traktaten med Nederlandene forbliver i Kraft, Pes. 40.00 pr. 100 Kg. og andre Nationer Pes. 72.00 pr. 100 Kg. i Indførselstold. I Municipalafgift betales i Bilbao for udenlandsk Smør Pes. 0.20 pr. Kg.

Detailhandlerne i Bilbao kjøber udenlandsk Smør gennem Kommissionærer. Enkelte af de ovenfor nævnte Ostimportører, som f. Ex. Conrad y Cia, indfører ogsaa Smør.

Trælast. Til Nordspaniens Havne importeredes Aar 1895 følgende Kvanta saget og hugget Virke:

Importsted.	Fra Norge. m ³	Fra Sverige. m ³	Fra Finland. m ³	Fra Nordamerika. m ³	Fra Frankrige. m ³	Ialt. m ³
Bilbao.	720	46 090	—	4 650	12 000	63 460
Santander. . . .	880	28 750	5 720	2 100	1 800	39 250
Gijon	—	6 000	—	580	5 580	12 160
San Sebastian . .	970	5 140	—	—	—	6 110
Coruna	—	2 680	—	1 150	—	3 830
Vigo	—	1 060	680	640	—	2 380
Avilés	—	810	—	—	680	1 490
Rivasdella	—	—	—	—	900	900
Ferrol.	—	610	—	—	—	610
Tilsammen	2 570	91 140	6 400	9 120	20 960	130 190

imod

1894:	Ialt 113 900 m ³	(deraf 2 180 m ³ fra Norge og 84 700 fra Sverige)
1893:	" 1)96 300 -	(" 14 400 - —" 68 000 —")
1892:	" 122 500 -	(" 30 800 - —" 79 760 —")
1891:	" 104 000 -	(" 12 520 - —" 77 630 —")
1890:	" 111 000 -	(" 13 860 - —" 80 760 —")

Naar den franske Last ikke medtages, saa har Totalimporten fra de øvrige Lande tiltaget med noget over 9 000 m³ i Forhold til 1894. Denne Stigning falder hovedsagelig paa Sverige. Efterat Høvellasten udestængtes, saa sælges der af norsk Last til Nordspanien kun en og anden Ladning til Importører, som er kommen tilkort paa nogen Dimension. Med Undtagelse af endel Kassebord og en Ladning almindelig Trælast til San Sebastian, indskrænkede ogsaa i 1895 den norske Import til Nordspanien sig til et Par Kompletteringspartier af Planker og Battens under Østersøens Lukning. Medens Nordspanien især faar sin Tilførsel fra Sverige, saa importeres der til Sydspanien væsentlig finsk Last af de billigere Mærker. Da Byggevirksomheden i Madrid var daarlig, saa blev der ikke importeret nogen finsk Last til Bilbao. Dertil kommer, at man i Madrid mere og mere gaar over til Brug af svensk Virke, da bedre Længder erholdes i Sverige. Forøgelsen i Importen fra Nordamerika skyldes tilfældige Omstændigheder, idet Pitchpinebeholdningerne var smaa ved Begyndelsen af 1895. Forbruget af Pitchpinebord turde imidlertid ogsaa have tiltaget noget. Lagrene af nordisk Virke var derimod ved Aarets Begyndelse normale. Tilvæksten i Importen af nordisk og amerikansk Last falder paa San Sebastian, Bilbao, Coruna og især Santander. Medens Bygningsvirksomheden i sidstnævnte By i 1894 var særdeles livlig, saa har den i 1895 været regulær. Da der for nogle Aar siden i Bilbao opførtes flere Huse end nødvendig i Forhold til Befolkningens Størrelse, saa har der været og er fremdeles Stagnation i Byggevirksomheden inden Byen. Udsigterne er ikke lyse, da Krigen paa Cuba influerer saavel paa denne som paa de fleste andre Forretningsbrancher.

¹⁾ Fransk Trælast er ikke medtaget i nedenstaaende Tal, angivende Totalimporten fra 1890—1893.

Af de til Bilbao importerede Kvanta nordisk Virke var henved 20 à 22½ % Planker, 25 à 30 % Battens, 40 à 45 % Bord og 10 % hugget Virke og til Santander ca. 27 % Planker, 22 % Battens, 42 % Bord og 9 % hugget Virke.

Til Gijon er der i 1895 indført 174 m³ svensk Høvellast. Saavidt vides, er dette det eneste Parti nordisk Høvellast, som under Fjoraaret indførtes til Nordspanien. I 1896 er et af norsk Undersaat M. Blikstad i Gijon opført Høvleri blevet færdig. — Tolden paa Høvellast, Døre, Vinduer etc. er omtrent prohibitiv.

I 1895 var Indkjøbspriserne af nordisk Virke høiere end i 1894, men Prisforskjellen udjævnedes ved de lavere Kurser. Engrospriserne i Bilbao, som varierede efter Kvantitet, Kvalitet og Dimensioner, holdt sig for nordisk Virke i ca. Pes. 65 à 70 pr. m³ for usorterede Planker og Bjælker og Pes. 60 à 65 for usorterede Battens; for Pitchpine noteredes ca. Pes. 80 à 85 pr. m³.

Salget af nordisk Virke til Spanten sker nu for det meste f. o. b. Østersøhavn. Medens ved Cifsalg Sælgeren i Almindelighed ordner Befragtningen, saa lader ved Fobsalg mange Kjøbere Agenterne besørge denne. Salg af nordisk Last til Spanien foregaar som oftest gennem Agenter. Disse er bosatte i Barcelona og en enkelt i Madrid.

De samme Agenter, som arbejder i nordisk Virke, formidler ogsaa Salget af Pitchpine og Spruce og næsten bestandig cif. Enkelte Pitchpinepartier sælges dog gennem spanske Huse, som driver Vin-, Bomuld- og Tøndestavsforretning med Amerika.

Kassebord benyttes i Spanien i betydelig Mængde. De vigtigste Forbrugere af denne Artikel er Tobaks- og Petroleumsfabrikerne, Exportørerne af Vin, Sydfrugter og Konserver, samt Sæbe- og Lysfabrikerne. Af Tobaksfabriker findes ialt 11, nemlig i Madrid, Sevilla, Valencia, Cadiz, Logrono, Coruna, Gijon, Bilbao, Santander og San Sebastian. Alle disse Fabriker staar nu under Ledelse af det spanske Tobakskompagni („La Compania Arrendataria de Tabacos“) som dannedes i 1889, og som har Monopol paa Fabrikation og Salg af Tobak i Spanien. Staten udnævner Formanden i Bestyrelsen, og den administrerende Direktør vælges af Bestyrelsen. Hovedbestyrelsen, der har sit Sæde i Madrid, afslutter alle Slags Kontrakter. Saavel Koncessionen som Kontrakten om Kasseleverancen udløber i 1899.

Tobakskompagniet benytter i Gjennemsnit ca. 50 à 59 000 Kasser om Maaneden, fordelt paa samtlige Fabriker. Kassernes Form er altid den samme. Dimensionerne og Proportionen mellem store og smaa Kasser fastsættes i Kontrakten. De nuværende Leverandører, som erholdt Kontrakt ved Licitation, er Rosselo i Bilbao for Fabrikerne i Nordspanien tilligemed Madrid og Logrono, Wais i Coruna for den derværende Tobaksfabrik og Palacio i Sevilla for hele Sydspanien. Disse tre, som har dannet et Syndikat, har siden fordelt Leverancen imellem hinanden indbyrdes. Prisen er fastsat til Pes. 1.84 pr. Kasse, leveret færdig ved Fabrikerne og uden Prisforskjel for store og smaa Kasser. Kasserne skal være forfærdiget af „pino“ (Gran og Furu) uden Kvisthul og være høvlet paa Ydersiden, men ikke paa Indsiden. Det paaligger ogsaa Leverandørerne at tilspigre Kasserne, efterat de er fyldt med Tobak. Der tages intet Hensyn til Vægten.

Følgende 15 Petroleumsraffinaderier er igang: Pasajes, Bilbao, Santander

(2), Gijon, Coruna, Vigo, Sevilla (2), Malaga, Alicante (2), Barcelona (2) og Palma de Mallorca. Desuden findes der to i Valencia, som for Tiden ikke arbejder. Før ankom al Petroleum til Spanien i Trækasser; nu transporteres den derimod i Tankfartøier. De spanske Petroleumsraffinaderiers aarlige Totalkonsume kan anslaaes til ca. 900 000 Kasser. I Madrid og tildels Barcelona skal man benytte Blikdunke. Man tror, at Forbruget af Blikdunke vil tiltage. Enhver Kasse indeholder to Boxer à 18 Kg. Saavidt vides, anvendes samme Form og Størrelse overalt med Undtagelse af Gijon, hvor Kasserne er lidt mindre. I Nordspanien brugte man før franske Kassebord; men i de sidste Aar har man næsten udelukkende benyttet norske. Kasserne, hvortil anvendes saget Virke, hidkommer i Stykker og spigres her sammen. Der betales Told som for almindelig Træløst. Næsten alle spanske Petroleumsraffinaderier gjør sine Indkjøb gennem „La Société Espagnole d'Achats et d'Affretements“ med Hovedkontor i San Sebastian og Underafdeling i Paris, 32, rue Vignon. Ved Slutningen af forrige Aar afsluttede nævnte Selskab Overenskomst med et Hus i Madrid om Leverance af Trækasser for næsten alle spanske Raffinaderier.

Denne Overenskomst fattedes som Tak for den Støtte, som Træløsthandlerne, Petroleums- og Blikpladefabrikanterne gjensidigen havde ydet hinanden, naar deres respektive Industrier var truet. Hvad selve Kassebordene angaar, saa foretrak imidlertid Petroleumsfabrikanterne de norske paa Grund af deres Lethed, Hvidhed og Maalenes Nøjagtighed; derimod var de norske Bord lidt dyrere end de franske og indenlandske. Disse Fabriker vil saaledes ikke i Løbet af nogen Tid importere Kassebord fra Norge.

Til Forfærdigelse af Kasser for de ovenfor nævnte Næringsgrene benyttes Gran og Furu. Virket kommer, foruden fra Landets egne Skove, fra Norge, Sverige, Frankrige, Finland og Portugal. Gran foretrækkes, da det er lettere at indbrænde Stemplet paa Gran end paa Furu.

En ikke ubetydelig Del af det fra Frankrige kommende og i ovenstaaende Tabel opførte Virke er Kassebord. Til Bilbao skal der saaledes ifjor være importeret henved 3 000 m³ Kassebord og til Gijon omtrent det samme Kvantum. Desuden sendes der fra Bayonne en hel Del Kassebord til de nordspanske Fiskebyer Bermeo, Lequeitio, Ondarroa, Castro-Urdiales, Santona og Laredo.

Af uhøvlede Kassebord indførtes i 1895 fra Norge til Bilbao 530 m³, til Santander 250 m³ og til Gijon 220 m³ eller ialt 1 000 m³ imod 2 453 m³ i 1894.

Telegraf- og Telefonstolper. Der findes endnu ikke mange Telefonlinier udenfor Byerne; men deres Antal tiltager dog stadig. De fleste Jernbanelinier tilhører private Selskaber. Til Telegraf- og Telefonstolper anvendes Furu; men Gran skal ogsaa kunne benyttes. For Nord- og Mellemspaniens Vedkommende kommer Stolperne fra Departementet Landes i Frankrige og fra flere spanske Provinser, især Galicien. De almindelige Dimensioner varierer fra 8 til 10 Meters Længde, 10 à 15 Centimeters Top og 20 à 25 Centimeters Diameter paa Midten. Det har været forsøgt at importere nordisk Virke af et herværende Træløstfirma; men Priserne stillede sig for høje. Der er i forrige Aar solgt Stolper til den herværende elektriske Sporvei til følgende Dimensioner: Længde 9 à 9½ m., Top 18 à 20 cm. og Diameter to Meter fra Roden 25 à 30 cm. for 25 Francs pr. Stk., leveret i Bilbao og iberegnet Told. Af lignende Virke indføres af de store Træløstimportører i Bilbao og Santander ca. 200 Spirer pr. Aar, som benyttes til Baadmater. Isammen med anden Slags Træløst hidkommer ogsaa endel Bælker og Spirer.

De vigtigste Trælastimportører i Nordspanien er:

Bilbao: Arana y Cia, Francisco Arana y Lupardo, La Compania de Maderas og Vinda de Hilario Lund y Clausen.

Coruna: Eduardo Cervignon, Manuel Nunez og Luis Puig y Marcelli.

Ferrol: Nicasio Perez og Antonio Togores.

Gijon: Magnus Blikstad og D. F. Castrillon y Cia.

San Sebastian: Benito Jamar, José Ma. Múgica, Ramón Mugica og Manuel Urcola.

Santander: Manuel Casanueva, Leopoldo Pardo Garcia og La Compania de Maderas.

Santona: Sergio Alonso.

Vigo: La Industrial Hispano—Portuguesa, Pereira é Hijo og Janez Hermanos.

Møbler: Der er rettet flere Forespørgsler fra svenske Møbelfabrikanter til Konsulatet om Udsigterne for Export af svenske Møbler til Bilbao. Der indførtes i 1895 Møbler til en Værdi af ca. 60 000 Pes. til Santander og 160 Tons til Bilbao. Importen til begge Steder bestaar især af Wienermøbler. Desuden kommer der endel finere Møbler fra Frankrige, England og Tyskland. Før Toldkrigen sendte Tyskland ikke saa lidet Møbler hertil; men denne Import er nu aftaget betydelig. De høje Toldsatser vanskeliggjør især for finere Møbels Vedkommende Konkurrencen med den indenlandske Industri, som stadig gjør Fremskridt baade med Hensyn til Form og Soliditet. I Vitoria og Barcelona findes flere store Møbelfabriker, som arbejder baade godt og billigt.

Hvad angaar de simplere Møbler, som forarbeides i Nordspanien, saa er de i Almindelighed temmelig tarvelig udstyret; heri ligger ogsaa Forklaringen til, at Wienermøblerne har fundet betydelig Udbredelse; man skulde saaledes tro, at de billige norske og svenske Møbler skulde kunne finde Afsætning her nede. De forenede Rigers Vicekonsul i Santander har imidlertid oplyst, at han i sin Tid har forsøgt at indlede Handelsforbindelse mellem nordiske Møbelfabrikanter og Handlende dersteds, men uden Resultat, idet de billige norske og svenske Møbler ikke kunde konkurrere med Landets egen Produktion paa Grund af de forholdsvis høje Transportomkostninger og Toldafgifter. Saavidt Konsulatet bekjendt, har heller ikke Underhandlingerne mellem de af Konsulatet opgivne Firmaer og de svenske Fabrikanter endnu ledet til nogen Forretning.

Dersom nogen Møbelfabrikant skulde ønske at træde i Forretningsforbindelse med nordspanske Huse, saa skal Konsulatet specielt anbefale ham at sende illustrerede Priskuranter.

Af Møbelimportører i Bilbao kan nævnes:

Arrue Hermanos, Juan de Elorza og Juan de Apodaca.

Træmasse. De spanske Toldmyndigheder opfører de importerede Varer som kommende fra det Land, hvor de indlastes. Da kun en mindre Del af den

til Nordspanien indførte Træmasse ankommer direkte fra Produktionslandene, saa har det kun ved velvillig Imødekommenhed fra en af Norges største Exportører og fra i Spanien og Frankrige bosatte Agenter været muligt at erholde brugeligt Materiale for Istandbringelse af nedenstaaende Tabel. Ligesom i forrige Aarsberetning bør derfor ogsaa her bemærkes, at denne Opgave ikke kan være aldeles nøiagtig.

Den samlede Import af Træmasse til Nordspanien udgjorde i 1895:

	Til Bilbao. Tons.	Til Pasajes. Tons.	Til Vigo. Tons.	Ialt. Tons.
Fra Norge	360	3 440	—	3 800
„ Sverige. . . .	2 140	4 970	30	7 140
„ Tyskland	900	2 790	60	3 750
„ Finland	60	290	—	350
„ Holland	160	—	—	160
„ Frankrige	—	10	—	10
Tilsammen	3 620	11 500	90	15 210

imod i 1894:

Fra Norge	2 002	3 195	—	5 197
„ Sverige. . . .	1 105	3 049	95	4 249
„ Tyskland	727	1 563	—	2 290
„ Finland	—	130	—	130
Tilsammen	3 834	7 937	95	11 866

Af norsk Træmasse indførtes i 1893 4 450 Tons, 1892 2 915 Tons, 1891 641 Tons (kun direkte Import) og 1890 1 560 Tons, og af svensk Træmasse i 1893 2 875 Tons, 1892 6 283 Tons og i 1891 2 867 Tons.

Aarsagen til den betydelige Tilvæxt i Importen til Pasajes er især at søge i den Omstændighed, at Lagrene ved Udgangen af 1894 var meget smaa. Ved indeværende Aars Begyndelse var derimod Beholdningerne store.

Noget af den i ovenstaaende Tabel for 1895 som tysk opførte Masse turde være østerrigsk og belgisk kemisk Masse, skibet henholdsvis fra Hamburg og Antwerpen. Medens den norske Import er gaaet tilbage, saa er den tyske og især den svenske steget ikke saa ubetydeligt. De fra Finland modtagne Kvantaler var ligesom i 1894 Prøveforsendelser. Efter hvad der er blevet Konsulatet meddelt, synes det ikke at være megen Udsigt til, at det finske Produkt skal finde større Afsætning hernede til Fortrængsel for den norske og svenske Masse.

Der indføres fremdeles kun tør Masse til Nordspanien. Da Toldkammerne ikke skjelner mellem kemisk og mekanisk Masse, saa kan det naturligvis ikke med Nøiagtighed angives, hvormeget falder paa enhver af disse Sorter. Imidlertid kan det bemærkes, at den tyske, østerrigske, belgiske og franske Masse var kemisk, og af den norske og svenske var henholdsvis mindst 20 og 14 % kemisk Masse. Der forekom ogsaa i det sidstforløbne Aar enkelte Gange Klager over det nordiske Produkts Kvalitet. De nordspanske Papirfabrikanter lægger megen Vægt paa, at den mekaniske Træmasse er fint slebet, og det bliver

mere og mere almindeligt, at de ved Indkjøb eller Afslutning af Kontrakter istedetfor første Klasses Masse fordrer bestemte vel renommerede Mærker. Det burde derfor være i de norske og svenske Træmassefabrikanters Interesse altid at levere et ensartet og vel tilvirket Produkt, saaaat deres Mærker kunde blive kjendte og skattede; thi har en Fabrik en Gang erhvervet sig vedkommende Kjøbers Tillid, saa vil han holde paa dette Mærke i det længste.

De nordspanske Papirfabriker har i Almindelighed havt fuldt op af Bestillinger, men Papirpriserne skal have været endnu lavere end i 1894. Da Raamaterialet imidlertid har været billigt, saa tør denne Omstændighed for en Del have opveiet de lave Papirpriser. Endskjønt Cuba er Spaniens vigtigste udenlandske Afsætningsfelt for Papir, saa har ikke Krigen til Dato i nogen særlig Grad indvirket skadelig paa Exporten dertil, da de fleste Forsendelser foregaar til Havanna. Af Trykpapir, der udgjør betydelig mere end Halvdelen af den spanske Papirtilvirkning, skal der endog have været større Forbrug efter end før Krigens Udbrud.

Allerede for flere Aar tilbage begyndte man i Nordspanien at udnytte Landets eget Trævirke for Tilvirkning af Træmasse. I 1880 blev der saaledes i Hernani i Guipuzcoa opført et lidet Træsliberi for Forsøgsfabrikation af Træmasse af indenlandsk Virke. Da det gav daarligt Resultat, saa blev det ikke udvidet og afgiver nu kun Masse for en samme Firma tilhørende Papirfabrik. I Cestona (Guipuzcoa) og Irurzun (Navarra) findes ogsaa to mindre Træsliberier, som benytter Bøg til Raamateriale. Den sidstnævnte eies af Papirfabriken „Vasco Navarra“ og producerer kun Træmasse for dennes Forbrug. Det ganske betydelige Træsliberi for Tilvirkning af Træmasse af Bøg, som Papirfabriken „La Navarra“ i Villava har opført for sin egen Konsume, begyndte sin Virksomhed i Løbet af forrige Aar. Da Sliberiet ligger i ganske betydelig Afstand fra Fabriken, saa falder Transporten kostbar. Træsliberiet i Andoain i Nærheden af Tolosa nærmer sig nu sin Fuldendelse. Denne Fabrik skal drives ved elektrisk Kraft. De nordspanske Træmassefabriker tilvirker kun mekanisk Masse, og det vigtigste Raamateriale er „haya“. Der er ogsaa Tale om at anlægge en Træmassefabrik i Renteria ved Pasajes. Saalænge den udenlandske Træmasse er saa billig, turde det dog ikke være megen Sandsynlighed for, at der bliver flere Træsliberier i Nærheden af Kysten. Hvad Provinsen Guipuzcoa angaar, saa vil den formentlig ikke i lang Tid kunne yde det fornødne Trævirke til flere Træmassefabriker. Da Transporten fra de store indenlandske Skovdistrikter paa Grund af Mangel paa Kommunikationsmidler vil falde meget kostbar, saa turde man i Tilfælde af nye Anlæg maaske før eller senere blive nødsaget til at importere endel af det fornødne Raamateriale fra Udlandet. Ovennævnte Sliberi i Hernani har ogsaa indført norsk Træmassekub, senest en liden Ladning i afvigte Aar. Denne Import har imidlertid til Dato kun skeet for at opnaa en hensigtsmæssig Blanding med indenlandsk Virke for Tilvirkning af Pap.

Priserne paa Træmasse var i 1895 pr. 100 Kg. cif. nordspansk Havn pr. 3 à 4 Maaneders Akcept:

Mekanisk Masse:

	Januar 1895.	December 1895.
Hvid Granmasse af bedste Mærker . .	Fr. 12.50	Fr. 11.25 à 11.50
„ — — mindre kjendte do. „	11.50 à 12.00	„ 10.25 - 11.00
Brun —	„ 12.50	„ 11.00
Aspmasse	„ 19.00	„ 18.00

Kemisk Sulfitmasse: Ubleget varierede fra 21 til 25 Francs efter Kvalitet og faldt i Løbet af Aaret med 1 à 2 Francs; bleget varierede fra 30 til 35 Francs og gik ligeledes under Aarets Løb ned med 1 à 2 Francs.

Kemisk ubleget Sodamasse noteredes med 18 til 23 Francs og kemisk bleget Sodamasse med 25 à 30 Francs efter de forskjellige Mærker.

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 i Vizcaya og lige i Nærheden af Bilbao, 3) La Guadalupe, 4) La Guipuzcoana, 5) La Tolosana, 6) Arcante Arzá y Cia, alle fire i Tolosa, 7) Arcante Arzá y Cia i Alegria i Nærheden af Tolosa, 8) Irazusta, Zaragueta y Cia i Tolosa, 9) Echazarreta y Cia i Irura nær Tolosa, 10) La Salvadora i Villabona i Nærheden af Tolosa, 11) La Papelera Vasco-Belga i Renteria, samtlige i Guapuzcoa, 12) La Papelera Vasco Navarra i Irurzun, 13) La Navarra i Villava i Nærheden af Pamplona, begge i Navarra, 14) Antonio Lopez de Neira i Vigo i Provinsen Oviedo. Den store Papirfabrik Laurak Bat i Tolosa, som har været stanset paa Grund af en Proces, skal nu sælges.

Hesteskosøm. I Henhold til Toldkamrenes Opgaver, sammenholdte med de ved Konsulatet foretagne Optegnelser og de fra Agenter og Importører modtagne Meddelelser, skulde Importen af Hesteskosøm i 1895 have stillet sig saaledes:

	Til Bilbao. Kg.	Til Santander. Kg.	Til Vigo. Kg.	Til Pasajes. Kg.	Til Coruna. Kg.	Ialt. Kg.
Fra Norge. .	34 000	14 000	15 500	15 000	—	78 500
„ Sverige .	57 000	5 000	2 500	—	4 150	68 650
Tilsammen	91 000	19 000	18 000	15 000	4 150	147 150

imod i 1894 222 200 Kg., hvoraf henved 141 000 Kg. fra Norge og 49 000 Kg. fra Sverige samt Resten fra Tyskland og England.

Ved Granskning af disse Tal vil bemærkes, at den samlede Import af Hesteskosøm til Nordspanien i 1895 i Forhold til 1894 er formindsket med ikke mindre end en Trediedel. Medens den tyske Indførsel er aldeles ophørt og den norske er sunket ned til Halvdelen, saa har den svenske gjort lidt Fremskridt. Nedgangen i Vexelkurserne paa Udlandet ved Slutningen af 1894 syntes at give Haab om lysere Tider for den udenlandske Import til Spanien; men denne Bedring blev desværre ikke af lang Varighed. De meget høje Kurser har saaledes i Forbindelse med Toldafgiften i særlig Grad vanskeliggjort Import af norske og svenske Søm. De nordiske Søm er fremdeles de spanske overlegne i Kvalitet; men saalænge de spanske Søm kan sælges langt billigere, saa vil ikke vore Søm kunne optage nogen egentlig Konkurrence med disse; thi her er Billigheden en Hovedsag ved næsten alle Kjøb og Salg. Der findes dog endnu nogle faa Steder, hvor man paa Grund af den overlegne Kvalitet holder paa de norske og svenske Søm, og hvor de spanske Søm endnu ikke har fundet Indpas. Et Par norske og svenske Huse skal i det forløbne Aar uden Held have forsøgt at gjenoptage sin Export til Spanien.

„Ricalde“ Sømfabrik i Bilbao har ogsaa under disse Omstændigheder stadig kunnet forøge sin Produktion. I Begyndelsen af 1895 tilvirkede man henved 5 000 Kg. og længere ude i Aaret 5 600 Kg. pr. Dag. I 1896 har man øget Produktionen til ca. 6 000 Kg. pr. Dag. Fabriken har i 1895 væsentlig arbeidet for at tilfredsstille det spanske Markeds Behov, som stadig har voxet. Man skal derfor ikke have gjort nogen større Anstrængelse for at udvide sin Export til Udlandet, men kun skibet, hvad man har kunnet afse, efterat de spanske Ordres var effektuerede. Alligevel skal dog Fabrikens Export til Mexiko have tiltaget ganske betydelig, og selv i England begynder de spanske Søm at finde Marked.

Priserne paa de forskjellige Sorter Hesteskosøm pr. 100 Kg. stillede sig saaledes:

Et norsk Mærke:

No.		4.	5.	6.	7.	8.	9.	10.
J. C.	Pes.	93.00	88.50	85.00	81.00	78.00	—	—
J. N.	„	101.00	96.00	91.00	88.50	85.00	83.00	81.00.

cif Bilbao med 25 % Rabat og ved kontant Betaling et yderligere Afslag af 2 %.

Et svensk Mærke:

No.	1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.	10.
Frc.	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. I Løbet af Høsten nedsattes Rabatten med 5 %.

Spanske.

No.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.	10.	11.	12.
Pes.	100	90	85	80	76	73	70	67	67	64	64

emballeret og f. o. b. eller paa Jernbanevogn i Bilbao med 10 % Rabat ved Betaling efter 2 à 3 Maaneders Forløb samt yderligere 2 % ved kontant Betaling. I 1896 holdes de samme Priser.

Spanske Oxesøm solgtes pr. 100 Kg.:

No.	0.	1.	2.	3.
Pes.	140	132	125	120,

emballeret og f. o. b. eller paa Jernbanevogn i Bilbao med 10 % Rabat ved Betaling efter 2 à 3 Maaneders Forløb samt yderligere 2 pCt. ved kontant Betaling. I 1896 er disse Priser nedsatte til henholdsvis Pes. 125, 117, 108 og 100 med 4 pCt. Rabat.

Importører af Hesteskosøm i Bilbao:

Viuda de Wenceslao Andersch, Hijos de Leandro John og Antonio Taubman.

Hamret og valset Jern samt Staal. Af disse Artikler importeredes til Bilbao 1 760 Tons fra Belgien, 1 470 Tons fra England, 310 Tons fra Tyskland, 250 Tons fra Holland (formentlig Størstedelen tysk Transitgods) og 190 Tons fra Frankrige eller ialt 3 980 Tons mod 5 910 Tons i 1894.

Af Støbegods indførtes til Bilbao 820 Tons fra England, 250 Tons fra Belgien, 220 Tons fra Frankrige og 80 Tons fra Tyskland og Holland eller ialt 1 370 Tons imod 1 230 Tons i 1894.

Et herværende Firma har ogsaa i 1895 indført ca. 13 Tons svensk Jern og henvend 23 Tons svensk Staal. Spanien erkjender vistnok, at det svenske Stangjern er af særdeles god Kvalitet; men det har en slem Konkurrent i det spanske Jern, der begunstiges af en Indførselstold af Pes. 9.50 pr. 100 Kg. Det svenske Borestaal vinder lidt efter lidt Terræn; men derimod skal det være vanskeligere at faa solgt Støbestaal. Naar det svenske Støbestaal ikke er Digelstaal, saa kan det ikke konkurrere med den engelske Vare.

Det har ogsaa lykkedes samme Firma at faa solgt endel saakaldet Paa-lægstaal til Redskaber for Brydning af Jernmalm.

Maskiner. Til Bilbao og Santander kom ogsaa i 1895 endel Maskindele og Høveljern fra Norge. I det hele importeredes der ifjor til Bilbao 2 760 Tons Maskiner og Apparater imod 2 970 Tons i 1894. Denne Import finder især Sted fra England, Belgien og Tyskland.

Telefoner. Man vil nu forsøge at faa solgt norske Telefoner i Nordspanien.

Af Cement, Marmor og Bygningssten importeredes i 1895 til Bilbao 6 590 Tons fra Storbritannien, 5 920 Tons fra Frankrige, 1 210 Tons fra Belgien, 560 Tons fra Italien og 20 Tons fra andre Lande eller ialt 14 300 Tons. De fra de tre førstnævnte Lande indførte Kvanta bestod især af Cement. I 1894 ankom der nogle Tons norsk Cement til Bilbao og Santander; men i 1895 fandt der ikke Sted nogen Tilførsel fra de forenede Riger til Bilbao af denne Vare. En herværende Forretningsmand arbejder imidlertid nu med at skaffe norsk Cement Afsetning paa dette Marked.

De fra Italien importerede 560 Tons var Marmor. Spanien er meget rig paa Marmorfelter; der skal saaledes findes Marmor i de fleste spanske Provinser. De vigtigste Marmorbrud ligger i Provinsen Granada, hvor der findes Marmor af alle Farver; desuden er der betydelige Forekomster i Provinserne Almeria (Macael) af hvidt og blaåt, i Huelva af hvidt og stribet, i Toleo (Urda) og i Malaga af hvidt og i Guipuzcoa af alle Sorter Marmor. I Ereno i Provinsen Vizcaya findes der en Masse Marmor af rødbrun Farve, hvoraf der før sendtes endel til Bilbao og Madrid. Kvaliteten varierer naturligvis meget. De fleste Marmorforekomster drives imidlertid ikke paa Grund af Mangel paa Kommunikationsmidler.

Dersom vakkert Marmor kunde erholdes til rimelige Priser, saa er det ikke usandsynligt, at denne Stenart vilde finde langt større Anvendelse i de nordspanske Byer ved Udsmykning af Bygningsfacader, Konstruktion af Trapper etc. Marmorskjærerierne hernede skal være meget primitive.

Toldsatserne stiller sig saaledes: Tilhugget Marmor Pes. 1.75 pr. 100 Kg. netto; alle Slags Marmor, skaaret i Fliser, Plader eller Stykker for Trappe-

trin, — af hvilkensomhelst Størrelse, — poleret eller ikke, Pes. 12.00 pr. 100 Kg. netto. Marmor i Form af Skulpturarbejder, Reliefer, Blomsterzirater, Vaser og lignende Gjenstande til Pryd for Boliger Pes. 30.00 pr. 100 Kg. netto, alle andre Slags Gjenstande af forarbejdet eller ciseleret Marmor, poleret eller ikke, Pes. 15.00 pr. 100 Kg. netto.

Fajance og Porcelæn importeres i ikke ubetydelige Kvantiteter fra England, Belgien, Frankrige og Tyskland.

Glas og Glasvarer. Importen heraf androg ialt til 580 Tons imod 617 Tons i 1894. Indførselen fandt især Sted fra Belgien, Frankrige og England. Den herværende store Glasfabrik er nu atter sat igang.

Is. Til San Sebastian importeredes ialt 554 Tons norsk Is imod 1172 Tons i 1894 til Bilbao og San Sebastian. Konsulatet har den 31te Januar sidstleden afgivet speciel Indberetning om Isimporten til det kongelige Departement for det Indre.

Øl. Til Santander importeredes ogsaa i afvigte Aar endel norsk Øl. Importen af engelsk Øl til Bilbao har tiltaget ikke saa ubetydelig, medens Forsendelserne fra Holland er aftaget. Heller ikke i 1895 har der, saavidt vides, fundet Sted nogen Import af Sprit til Nordspanien.

Kul og Koks vedbliver fremdeles at være Bilbaos første Importartikel. I 1895 indførtes følgende Kvanta:

	Kul.	Koks.
Fra England . . .	348 700 Tons.	70 900 Tons.
„ Tyskland . . .	—	3 500 „
Ialt	348 700 Tons.	74 400 Tons
imod 1894 . . .	369 800 „	136 400 „
1893 . . .	340 300 „	136 000 „
1892 . . .	334 100 „	99 600 „
1891 . . .	376 900 „	131 700 „

Paa Grund af Toldkrigen er Kulimporten fra Tyskland fuldstændig ophørt, og Koksimporten er gaaet ned til et ganske ubetydeligt Kvantum.

Af asturiansk Kul importeredes søværts til Bilbao:

1895	120 000 Tons
1894	85 900 „
1893	77 000 „

Hele Asturiens Kulproduktion androg i 1895 ifølge Opgave i en herværende Avis til 1 031 000 Tons imod 1 000 000 Tons i 1894 og 810 000 Tons i 1893. I 1895 exporteredes til spanske Havne ialt 357 000 Tons asturiansk Kul. Resten konsumeredes af Fabriker inden Provinsen.

I Forbindelse hermed kan tilføies, at følgende Kulhandlere i Bilbao be-
fatter sig med Salg af Bunkerkul:

Hijos de Astigarraga, Hilario Blix, Blas de Otero y Cia og Uriarte y Cia.
De tre førstnævnte har Kontor i Bilbao og den sidstnævnte paa den nedenfor
Bilbao liggende Lasteplass Desierto. Disse Firmaer har saavel flydende Lagre
som Oplag paa Land. De skaffer Kul til hvilketsomhelst Sted i Floden uden
derfor at beregne nogen Prisforskjel. Med Hensyn til Priser og Mærker hid-
sættes følgende af de forskjellige Firmaer selv opgivne:

Cardiff, Cwmaman, harpet	17 sh. 6 d pr. Ton à 1 000 Kg.
— forskellige Mærker	17 sh. - " —
Newport, dobbelt harpede (Vipond)	16 sh. 6 d - " —
— Cwmbrian, dobbelt harpede	16 sh. - " —
— Varteg " "	16 sh. - " —
— andre Mærker " "	15 sh. 6 d - " —

I disse Priser er indbefattet Anbringelse af Kullene i Kulboxerne. Det
første og sidstnævnte af ovenstaaende Firmaer beregner Priserne i Pesetas.
Selvfølgelig vil Noteringerne da variere i Forhold til Vexelkurserne.

Af raa Petroleum importeredes til Bilbao fra de forenede Stater i
Nordamerika: 1895 4 450 Tons, 1894 5 300 Tons, 1893 4 740 Tons, 1892
3 280 Tons og 1891 3 600 Tons. Man tror, at de elektriske Lysanlæg vil
erobre større og større Terræn fra Petroleum og andre Lysolier i Nordspanien,
især i de baskiske Provinser, hvor vistnok det elektriske Lys er forholdsvis
mere udbredt end paa noget andet Sted i Europa.

Papir og Pap. Af Pap indførtes til Bilbao fra Norge 2 600 Kg. imod
4 100 Kg. i 1894. Importen til Bilbao af Pap og Indpakkingspapir fra for-
skjellige Lande udgjorde ialt ca. 120 000 Kg. imod 100 000 Kg. i 1894.

Export.

Jernmalm. De Jernminer, hvis Malm skibes fra Bilbao Havn, produ-
cerede i 1895 tilsammen 4 635 000 metriske Tons imod 4 914 000 Tons i 1894.
Af det sidstforløbne Aars Produktion exporteredes 4 245 000 Tons til Udlandet
og 37 000 Tons til andre spanske Havne imod 29 000 Tons i 1894 og 353 000
Tons imod 415 000 Tons i 1894 forbrugtes af de herværende Jernværker
„Altos Hornos“ „Vizcaya“ og „San Francisco“. Exporten til de forskjellige
Lande fordelte sig som følger:

	1891.	1892.	1893.
	Tons.	Tons.	Tons.
Storbritannien	2 245 613	2 651 313	2 999 907
Holland	831 765	766 302	568 739
Frankrige	342 163	390 319	329 817
Belgien	66 316	75 249	108 039
Forenede Stater	30 607	34 164	10 463
Andre Lande	—	1 197	—
Ialt	3 316 464	3 918 544	4 016 965

	1894.	1895.
	Tons.	Tons.
Storbritannien	3 072 430	3 172 000
Holland	701 951	610 000
Frankrige	329 107	293 000
Belgien	83 485	150 000
Forenede Stater	563	17 000
Andre Lande	—	3 000
Ialt	4 187 536	4 245 000

Som heraf fremgaar, gjør Jernmalmexporten fra Bilbao til Storbritannien jevn og stadig Fremgang, medens Importen til Holland har gaaet ned ganske betydelig i 1895. Den til hollandske Havne herfra skibede Jernmalm er for aller største Delen Transitgods for Tydskland. Endvidere importerer Tydskland Bilbaomalm via Antwerpen. Jernbanen mellem Castro-Urdiales og de til Somorrostrodistriktet stødende Jernminer i Alén blev færdig i forrige Aar, og man har nu ogsaa begyndt at exportere Jernmalm fra Castro-Urdiales. Fra de øvrige inden Provinserne Santander, Vizcaya og Guipuzcoa beliggende Havne exporteredes følgende Kvanta Jernmalm:

	1891.	1892.	1893.
	Tons		
Santander og Astillero	—	—	—
Saltacaballo	—	150 030	153 900
Dicido	—	137 000	97 500
Povena	—	34 550	42 160
Castro-Alén	—	—	—
Guipuzcoa	—	—	—
Tilsammen Tons	319 200	321 580	293 560

	1894.	1895.
	Tons	
Santander og Astillero	—	200 000
Saltacaballo	201 420	201 300
Dicido	92 690	32 800
Povena	31 380	34 000
Castro-Alén	—	18 900
Guipuzcoa	—	9 000
Tilsammen Tons	325 490	496 000

Af den fra Santander og Astillero skibede Jernmalm gik 149 000 Tons til Storbritannien og Resten til Tydskland, og fra Saltacaballo exporteredes 180 000 Tons til Storbritannien og Resten til Gijon og Avilés. Povena-, Dicido- og Castronmalmen gik til Storbritannien.

Exporten af Jernmalm fra dette Konsulsdistrikt androg i 1895 i sin Helhed til 4 778 000 Tons og Totalexporten fra hele Spanien til 5 254 000 Tons imod 5 084 000 Tons i 1894. Paa Grund af de lave Vexelkurser paa Udlandet sporedes der i de første Maaneder af 1895 en ikke ubetydelig Nedgang i Jernmalmexporten. Mineeierne sælger nemlig sin Malm i Guld og betaler Arbeidsløn i Sølv. Der er Grund til at antage, at indeværende Aar vil udvise et større Exportkvantum; thi Forberedelserne i Murcia og Almeria varsler om endnu større Udvikling inden denne Branche. Mineeiere i Bilbao har anbragt stor Kapital i sydspanske Jernmalforekomster.

Salgspriserne var f. o. b. Bilbao pr. engelsk Ton i 1895:

	Campanil superior.	Campanil.	Rubio superior.
April .		8 sh.—8 sh. 9 d	7 sh.—7 sh. 3 d
Juli . .	8 sh. 9 d—9 sh.	8 sh. 3 d—8 sh. 6 d	7 sh.—7 sh. 6 d
September	8 sh. 3 d—8 sh. 6 d	7 sh. 9 d—8 sh.	7 sh.—7 sh. 6 d
December .	8 sh. 9 d—9 sh. 3 d	8 sh.—8 sh. 6 d	7 sh. 3 d—7 sh. 9 d
1894 . . .		8 sh. 6 d—9 sh.	7 sh.—7 sh. 3 d

	Rubio inferior.	Carbonat.
April . . .	6 sh.—6 sh. 9 d	7 sh. 9 d—8 sh.
Juli . . .	6 sh.—6 sh. 9 d	7 sh. 9 d—8 sh.
September .	6 sh.—6 sh. 9 d	7 sh. 9 d—8 sh.
December .	6 sh. 3 d—7 sh.	7 sh. 9 d—8 sh. 3 d
1894 . . .	5 sh. 9 d—6 sh. 3 d	7 sh. 9 d—8 sh.

Jern- og Staalindustrien. De herværende tre store Jernværk „Altos Hornos“, „Vizcaya“ og „San Francisco“ producerede i 1895 ialt 178 000 Tons Rujern imod 175 000 Tons i 1894 og 205 000 i 1893. De tvende førstnævnte tilvirkede 38 500 Tons Bessemer Staal, 17 800 Tons Siemens Staal, 13 000 Tons Robert Staal, 13 200 Tons pudlet og 37 000 Tons valset Jern. Af Stangjern udførtes 1 760 Tons, hovedsagelig til Cuba.

Af Rujern exporteredes til:

		1891.	1892.	1893.	1894.	1895.
Italien . . .	Tons	29 587	16 572	14 650	19 908	11 940
Tyskland . . .	„	11 765	7 481	7 156	8 943	6 080
England . . .	„	14 084	13 752	1 005	6 435	680
Frankrige . . .	„	15 557	16 593	6 983	6 299	1 210
Holland . . .	„	16 112	7 629	1 192	3 133	220
Belgien . . .	„	9 004	10	980	1 729	2 170
Andre Lande .	„	—	—	—	25	30
Summa Tons		96 109	62 036	31 966	46 472	22 330

Provincen Vizcayas betydelig Jern- og Staalindustri gav heller ikke i 1895 tilfredsstillende Resultat. Det spanske Marked er ikke tilstrækkelig stort til, at de herværende Jern- og Staalværker kan egne sig til et begrændset Antal Specialiteter. De er saaledes nødsagede til at fabrikere en Mængde forskellige Gjenstande, og Produktionsomkostningerne bliver derfor ofte høje. For at støtte disse Industrigræne arbejder Protektionisterne paa at faa den Jernbaneselskaberne tilstaaede Specialtarif for Jernbanemateriel erstattet af Generaltarifen. Jernbaneselskaberne skulde da til Gjengjæld faa Forlængelse af Koncessionstiden, Statssubvention, Tilladelse til at opkræve en vis Afgift for Lastning og Losning af Varer etc.

Vin. De nordspanske Vindistrikter opnaaede god Afsætning til Frankrige af sin betydelige Vinhøst, og der er i det sidstforløbne Aar fra Pasajes blevet skibet uhyre Kvantaa Rødvind til Nabolandet. Det er især den betydelige Vinexport fra Landets forskellige Havne, som har bidraget til at forøge Værdien af Spaniens Export i 1895. Vinexporten til Norge og Sverige har tiltaget i det sidstforløbne Aar. Til Norge sendtes fra Bilbao og Santander pr. direkte Skib 6 600 $\frac{1}{2}$ Kg. Desuden gik ikke saa faa Forsendelser til Norge og Sverige via Transithavne.

Da Konsulatet i Aarets Løb flere Gange er blevet anmodet om at opgive Navne paa Exportører af Rødvine, saa hidsættes en Fortegnelse over nogle af de betydeligste Vinexportører i Nordspanien:

„Compania. Vinicola del Norte de Espania“, 1ste Klasses Hus. Vin af meget gode Kvaliteter. Vinlagere i Haro og Kontorer i Bilbao og Haro. Udskeibningssted: Bilbao.

Bodega Franco-Espanola, 1ste Klasses Hus under Ledelse af fransk Chef. Vinlagere i Logrono i Provincen af samme Navn.

„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.

Markis 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 Provincen Alava. Hovedkontor i Madrid. Agent i Bilbao Teodoro de Maruri.

Felipe Ugalde, 1ste Klasses Hus under Ledelse af Eierne. Meget gode Kvaliteter fra egne Vingaarde. Vinlager i Haro og Export fra Bilbao.

Alle disse Firmaer exporterer paa Fad og Flasker; men intet af dem skal levere Etiketter for Vin, som udføres paa Fad.

S a n t a n d e r. Enrique L. Barredo, Luis Martinez, Saro & Pardo og José Uscudun, alle første Klasses Huse.

De nævnte Firmaer exporterer kun Vin paa Fad og udleverer i Almindelighed ikke Etiketter.

Pasajes. Bovieau & Andrieu, P. Lardy Chapius, Leon Galopin, Garcia é Hijo, Elie Lalé, J. Lardy, Viuda de Meric, Leuchardt Parlier & Kruger og A. Vigier.

Kornhøsten i Nordspanien var god, omend meget ujevn.

Blandt andre Artikler udførtes fra Bilbao: 418 000 Kg. Konserver til Frankrige, Cuba og England etc., 96 000 Kg. saltede og pressede Sardiner til England og Frankrige, 933 000 Kg. uvasket Uld til Frankrige, England og Belgien, 4 200 Kg. Fuglefjer til Norge, 2 040 000 Kg. Subprodukter, udvundne ved Koksfabrikation, saasom Tjære, Ammoniak etc. til Frankrige, Belgien, England og Holland og 183 000 Kg. Cigaretpapir til Frankrige, Cuba og Tyskland.

Kommunikationsmidler. Jernbanen mellem Santander og Bilbao vil i den aller nærmeste Fremtid blive aabnet for Trafik. Den første elektriske Sporvei i Spanien, nemlig mellem Bilbao og Santurce blev sat igang ved Begyndelsen af dette Aar. Denne Sporvei er 14.4 Km. lang og anlagt af et tysk Selskab. Om nogle Maaneder vil formentlig ogsaa den elektriske Sporvei paa den anden Side af Floden blive færdig.

Havnearbejderne i Bilbao. Arbejderne ved den ydre Havn skrider jevnt fremad. Man har nu bygget henved 90 M. af den nye Molo, der udgaar fra Santurce, og i Løbet af Aaret haaber man at faa færdig 280 M. Ved Uribitarte i Bilbao har man opført Skur til Beskyttelse af udlossede Varer. Ligeledes har man ved Uribitarte anlagt nye Trækaier, saaat Fartøjerne nu under Losning kan ligge lige indtil Bryggen.

Pengeforhold. Aaret 1895 begyndte heldig, hvad Pengeforholdene angaar. Medens Agerbruget, Industrien og Handelen i mere eller mindre Grad led af Krise, saa var der i de vigtigste europæiske Markeder saa meget Guld, at de ledende Bankinstituter nedsatte Diskontoen. Guldstrømmen fra Amerika bidrog tilligemed de allerede betydelige Bankreserver til at forøge Spekulationen. De fra Produktionen tilbagetrukne Kapitaler søgte Anbringelse i Statspapirer og Guldmineaktier. Denne Bevægelse kom ogsaa de spanske Statspapirer til gode. Ved Aarets Begyndelse noteredes saaledes i Madrid „Exterior“ (4 pCt.) til Pes. 81.10 og „Interior“ (4 pCt.) til Pes. 72.25, begge uden Koupon. Ved Udgangen af Februar naaede de første Efterretninger om Krigen paa Cuba Spanien; men denne Begivenhed tillagdes ikke hverken paa de spanske eller udenlandske Børser nogen videre Betydning. De spanske Statspapirer var tvertimod Gjenstand for Efterspørgsel fra Udlandet, og Vexelkurserne paa Paris gik i Marts Maaned ned til 6.90 pCt. Præmie. Diskontoen vedblev at falde paa de europæiske Markeder, og den spanske Bank nedsatte ogsaa Diskontoen til $4\frac{1}{2}$ pCt. Enkelte har siden dadlet denne Handling, idet de mente, at Banken snarere skulde have benyttet den raadende Billighed paa Guld til at forøge sin Reserve end til at nedsætte Diskontoen. Man talte ogsaa meget om et Statslaan til Dækkelse af den flydende Gjæld („Deuda flotante“); men Anledningen blev ikke benyttet. Overdrivelse paa de udenlandske Børser af Militærrevolten i Madrid og en hel Række af Ulykker inden Spanien tilligemed Efterretningen om Betydningen af Oprøret paa Cuba foraarsagede Fald i de spanske „Exterior“ og „Interior“, som i April gik ned til henholdsvis 79.80 og 69.50 paa Madriderbørsen. Denne Falden ledsagedes af en tilsvarende

Stigen i Vexelkurserne paa Udlandet. I de følgende Maaneder var saavel „Exterior“ som „Interior“ underkastet stadige Fluktuationer. Den ved Guldminekracket i Paris og London fremkaldte Mistro paa de europæiske Hovedmarkeder og de Opofrelser, som Krigen paa Cuba krævede, bevirkede at „Exterior“ og „Interior“ i December Maaned gik ned til respektive 74.50 og 66.90 paa Madriderbørsen.

I Forbindelse hermed hid sættes Fortegnelse over de høieste og laveste Noteringer paa de rentebærende spanske Statspapirer „Exterior“ og „Interior“ paa Madriderbørsen i 1895:

	4 pCt. «Exterior»	4 pCt. «Interior»
Januar	72.65	82.20
	72.10	80.95
Februar	75.50	84.10
	72.40	82.20
Marts	75.00	84.10
	70.60	81.50
April	72.65	82.85
	69.50	79.80
Mai	71.35	82.00
	69.80	80.10
Juni	70.70	81.50
	66.85	78.40
Juli	68.50	78.95
	67.40	77.70
August	68.10	77.70
	67.10	76.30
September	69.90	81.15
	68.10	77.90
Oktober	69.50	80.05
	67.85	77.00
November	68.50	78.10
	67.95	76.95
December	68.25	77.30
	66.90	74.50

Det sidstforløbne Aar har stillet sig heldigere for Aktier i Banker og andre store spanske Foretagender. Man maa imidlertid skjelne mellem Aktier, hvis Renter og Dividender for større eller mindre Del betales til Udlandet, og Aktier af en udpræget indre Karakter. De sidstnævnte har holdt sig bedst, og flere har steget. Mange af de sidstnævnte, f. Ex. Aktierne i det store Nordbaneselskab, er rammet af den Rystelse, som Kursfluktuationerne har frembragt.

Hvad angaar den økonomiske Tilstand i Bilbao, saa er den meget god. Her findes betydelige Kapitaler, og Betalingsindstillinger og lignende hører til Sjeldenhederne.

Vexelkurserne. Efterat Pesetaen i flere Aar havde staaet i 2 à 4 pCt. under pari, begyndte i anden Haydel af 1891 Kurserne paa Udlandet at gaa op i betydelig Grad. I nævnte Aar steg saaledes Vexelkurserne paa London med ikke mindre end over to Pesetas pr. £. Stigningen vedblev, og i

December 1893 var Kursen paa London gaaet op til Pes. 30.00 pr. £. De holdt sig nu under stadige Fluktuationer indtil September 1894, da de atter begyndte at gaa ned. De vigtigste Aarsager til denne betydelige Stigning i Vexelkurserne turde væsentlig kunne tilskrives følgende Omstændigheder: 1) Ophøret af den franske Handelstraktat, 2) Sølvrprisernes Synken, 3) Landets Mangel paa Guld og 4) Den synkende Kredits Indflydelse.

De betydelige Forandringer i Sølvrprisen og den forcerede Import fra Lande, hvis Handelstraktat med Spanien udløb ved Udgangen af 1891, bidrog til Kursernes Stigen før den franske Handelstraktats Ophør. Aaret 1891 udviser saaledes i Modsætning til 1890 større Importværdi end Exportværdi. Desuden influerede allerede paa Forhaand Tanken om Spaniens uheldige kommercielle og finansielle Situation ved den franske Traktats Ophør paa de spanske Statspapirers Stilling.

Exporten aftog i de følgende Aar i betydelig Grad, især paa Grund af formindsket Udførsel af Vin til Frankrige. Da den spanske Export paa langt nær dækkede Importen, saa trængte man til Guld og Valuta for at betale sin Gjæld til Udlandet. Kurserne gik derfor op, og Statspapirerne sank i Værdi paa Grund af Handelsbalancens ufordelagtige Stilling. Udenlandske Ihændehavere af spanske Statspapirer begyndte nu at sælge, og Spanien optraadte som Kjøber og bidrog derved til yderligere at forøge Efterspørgselen paa det indenlandske Marked efter Guld og fremmed Valuta. Det spanske Budget havde i flere Aar været afsluttet med Deficit, saaledes i 1890—1891 med Pes. 75 689 681, 1891—1892 med Pes. 92 775 108, 1892—1893 med Pes. 74 732 685 og 1893—1894 med Pes. 13 656 969. Forholdet begyndte i September 1894 at bedre sig, idet Budgettets Stilling viste sig fordelagtigere, og en betydelig Mængde fransk Kapital optraadte som Kjøber af spanske Statspapirer. Der strømmede nu Valuta ind i Landet, og Spaniolerne blev heldigere stillede ved Remitteringen til Udlandet af Dækelse for importerede Varer. De spanske Statspapirer steg, og Vexelkurserne gik ned. Ved Begyndelsen af 1895 nærede man Haab om, at Kurserne atter skulde nærme sig pari. I Januar noteredes paa spanske Børser en Minimumspræmie af 10.25 pCt. og en Maximumpræmie af 12.40 pCt. paa Vexler paa Paris, og i Marts gik Kursen paa Paris endog ned til 6.90 pCt. Dette Haab blev imidlertid snart tilintetgjort; thi, som ovenfor omtalt, begyndte de spanske Statspapirer, som en Følge af Oprøret paa Cuba at falde og Kurserne paa Udlandet at stige. I December noteredes saaledes højeste Kurs 22.25 pCt. og laveste Kurs 18.20 pCt. Præmie paa Vexler paa Paris.

Handelsbalancen med Udlandet stillede sig vistnok betydelig gunstigere end i 1894, idet Importen er aftaget og Exporten tiltaget. Desuden er Sølvmetallet steget lidt i Pris i 1895. Seet fra et merkantilt Standpunkt er altsaa Stillingen bedre; men man maa paa den anden Side tage i Betragtning de betydelige Summer, som i Form af Dividender og Renter sendes til Udlandet, og den Mængde spanske Statspapirer, som efter Oprøret paa Cuba remitteres til Spanien. Man vil se, at Statspapirernes Falden er ledsaget af Vexelkursernes Stigen ved at sammenligne den ovenfor anførte Opgave over Kurserne paa „Exterior“ og „Interior“ med nedenstaaende Fortegnelse over de højeste og laveste Kurser noterede paa spanske Børser:

	Vexler paa Paris.	Vexler paa London.
Januar . . .	12.40 pCt. Præmie	Pes. 28.25 pr. £
	10.25 - —	- 27.74 - -
Februar . . .	11.00 - —	- 27.76 - -
	8.40 - —	- 27.38 - -
Marts . . .	10.25 - —	- 27.75 - -
	6.90 - —	- 26.99 - -
April . . .	14.30 - —	- 28.83 - -
	10.25 - —	- 27.85 - -
Mai . . .	15.00 - —	- 28.38 - -
	12.00 - —	- 28.25 - -
Juni . . .	17.25 - —	- 29.63 - -
	12.50 - —	- 28.36 - -
Juli . . .	18.00 - —	- 29.70 - -
	15.10 - —	- 29.00 - -
August . . .	18.90 - —	- 30.05 - -
	17.60 - —	- 29.70 - -
September . .	18.35 - —	- 29.81 - -
	16.45 - —	- 29.43 - -
Oktober . . .	18.45 - —	- 29.90 - -
	16.40 - —	- 29.37 - -
November . .	18.75 - —	- 29.98 - -
	17.90 - —	- 29.70 - -
December . .	22.25 - —	- 30.81 - -
	18.20 - —	- 29.80 - -

Præmien paa Francs var ved Udgangen af 1894 11.85 pCt., 1893 23 pCt., 1892 17.50 pCt., 1891 11.65 pCt. og 1890 2 à 3 pCt.

Den spanske Bank („Banco de Espana“) har naturligvis heller ikke havt noget blomstrende Aar. Hovedaarsagen hertil maa især tilskrives Krigen paa Cuba. Cirkulationen af Papir, som i Aarets Løb er blevet forøget med henved 90 Millioner Pesetas, har fluktueret mellem et Maximum af 999 691 675 Pesetas og et Minimum af 904 725 900 Pesetas. Metalbeholdningen androg ved Aarets Slutning til 507 405 595 Pesetas eller 53.03 pCt. af de emitterede Sedler. Guldbeholdningen vedblev at være ca. 200 Millioner Pesetas; men Sølvbeholdningen er gaaet ned som en Følge af de hyppige Remisser til Cuba etc.

Som man af det ovenfor anførte kan slutte, har Oprøret paa Cuba virket trykkende paa de fleste Brancher inden Handel, Industri og Næringsveie. Det er at haabe, at den ulykkelige Krig, som daglig sluger en Mængde Penge og Menneskeliv, snart maa blive endt. De høje Vexelkurser har desuden i høj Grad vanskeliggjort Import fra Udlandet. Vore Skibsredere og Exportører bør være opmærksomme paa det store Kurstab, som de udsætter sig for ved at stipulere i Pesetas Værdier, som skal betales i Spanien.

Sundhedstilstanden inden dette Konsulsdistrikt var tilfredsstillende. Corona var i Slutningen af forrige og Begyndelsen af indeværende Aar hjem-søgt af en temmelig udbredt Tyfusepidemi, der dog ikke medførte nogen større Fare.

Norske og svenske Firmaer i Nordspanien:

Bilbao: Andrés Amland, Skibsmægler, Hilario Blix, Kulforretning, La Compania de Maderas, Trælastimportør, Carlos Jensen, Maskinlager og Viuda de Hilario Lund y Clausen, Klipfisk-, Rogn- og Trælastimportører.

Santander: La Compania de Maderas, Trælastimportør, Mowinkel y Balbontin, Klipfisk- og Rognimportører og E. Tonning, Skibsmægler, Klipfisk- og Rognimportør.

Gijón: Magnus Blikstad, Trælastimportør.

San Sebastian: Harald Lindberg, Agent i Træmasse og Importør af Rogn, Hestekosøm m. m.

O. Skybak,
kst.

Indhold: **Bilbao** S. 765.

Beretninger om Handel og Skibsfart.

Uddrag af Aarsberetninger fra de forenede Rigers Konsuler
for 1895 m. M.,

No. 18.

udgivet ved Departementet for det Indre.

1896.

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

Indberetning til Departementet for det Indre fra de kommercielle Stipendiater S. Batt og H. S. Ellefsen,

dateret Tunis, i August 1896.

Ved kongelig Resolution af 14 December 1895 blev der naadigst tilstaaet os i Fællesskab et kommercielt Stipendium for at virke for Import af norske Varer i Algier, Tunis og tilstødende Lande, og har vi herved den Ære at fremkomme med Indberetning over Forholdene i Tunesien, hvor vi i denne Tid har opholdt os.

Før vi gaar over til at omtale Handelsforholdene i sin Almindelighed, tillader vi os at forudskikke nogle Bemærkninger angaaende Landets Beskaffenhed, Befolkning, Organisation og de offentlige Arbejder, der er udførte eller bliver at udføre i den nærmeste Fremtid, saasom Jernbaner, Havneanlæg etc., der har sin store Betydning for Handel, Jordbrug og Industri.

Beliggenhed og Klima. Lige fra Historiens ældste Tider har Tunesien været bekjendt som et af de første Lande i Middelhavet for sin rige Natur, sin Frugtbarhed, sin heldige Beliggenhed i kommerciel Henseende og sit sunde Klima. Da Landet er begrændset af Hav baade mod Nord og mod Øst, har det, paa Grund af Dalenes og Fjeldkjædernes Struktur, et Klima, der er mere maritimt end Nabolandet Algiers, og som har meget tilfælles med det sydlige Frankrig og Italien. Aarstiderne vexler regelmæssigt; Varmen begynder i Løbet af Juni og øger til Slutten af August; Høsten begynder med en Regnperiode, der varer fra Oktober til Januar. Middeltemperaturen er om Sommeren 25⁰ og om Vinteren 4 à 5⁰. I 1854, 1891 og 1895 har man seet Sne falde i Tunis i Løbet af flere Timer.

Befolkningen. Tunesien brødfødte under Romernes Okkupation mellem 10—12 Millioner Mennesker; nu er Befolkningens Antal blot omkring 2 Millioner, væsentligt bestaaende af Arabere, Italienere, Franskmand og Maltesere, men takket være de Fremskridt, der gøres, er Befolkningen atter i Stigende.

Politisk Organisation. Landet staar under fransk Protektorat, og ifølge Traktaterne (Kassar Saïd 1881 og La Marsa 1883) har den franske Generalresident, der er Udenrigsminister, alene Magt til at promulgere og lade udføre den regjerende „Bey's“ Dekreter, der har en almindelig eller politisk Karakter. Det franske Occupationscorps's Styrke er 15 000 Mand. Det tunesiske Budgets Indkomster sker gennem enkelte Monopoler, Told-satser samt Taxter paa Export af Olie, Huder og andre Artikler. Budgettet beløb sig i 1894 til 26 Millioner Francs.

Jernbaner.

1) med Tunis som Centrum:

Fra Byen Tunis gaar 3 Hovedlinier.

- a) fra Tunis til Grændsen af Algier,
- b) - — - Keff,
- c) - — - Kélibia.

Linien fra Tunis til Grændsen af Algier er Normalspor og har en Længde af 196 Km.; den har 2 Sidelinier, en til Bizerte paa 73 Km. og en til Béja-ville paa 12 Km.; sidstnævnte vil senere blive forlænget til Tabarca.

Linien fra Tunis til Keff er projecteret; dens Sporvidde bliver 1 m. og Længden 196 Km.; en Sidelinie paa 13 Km. vil gaa til Zaghuan. En Del af denne Linie vil blive bygget allerede næste Aar.

Linien fra Tunis til Kélibia har en Sporvidde af 1 m. og en Længde af 133 Km., samt en Sidelinie paa 14 Km. Blot en Del af denne Linie er færdig og aaben for Trafik, Resten er projecteret.

Til disse Linier kan endnu føies den italienske Jernbane fra Tunis til La Goulette (den forhenværende Havnestad); dette er en Locallinie med Normalspor og en Længde af 33 Km.

2) Med Sousse som Centrum:

Fra Sousse gaar 2 Linier:

- a) fra Sousse til Tebessa,
- b) - — - Mokenine.

En Del af førstnævnte Linie samt en Sidelinie paa 43 Km. er færdige; Resten vil blive bygget til næste Aar. Sidstnævnte Linie vil blive bygget i 1897.

3) Med Sfax som Centrum.

Fra Sfax bliver en Linie til Tozeur (over Gafsa) 292 Km.; en Sidelinie vil gaa til Gabés; begge vil blive 1 m. Sporvidde. Linien fra Sfax til Gafsa vil blive bygget i den nærmeste Fremtid; Resten er projecteret.

Alt i Alt er der leveret til Trafikken 499 Km. Jernbaner, hvoraf 315 Km. Normalspor og 184 Km. 1 m. Sporvidde. 176 Km. er under Bygning eller vil blive bygget i en nær Fremtid.

Havneanlæg.

Tunesien har 16 Havne, der er aabne for Handelen; af disse synes Tunis, Sousse, Sfax og Bizerte i en nær Fremtid at skulle tage et stort Opsving.

Tunis. Saaledes som Tunis's Havn for Øieblikket er, og tiltrods for de store Forbedringer, der er gjort, er den langt fra tilstrækkelig for Behovet. Varerne kan ikke udlosses direkte paa Kaierne, men maa losses i Lægtene. Administrationen har derfor taget den Beslutning at bygge Kaier, der svarer til Behovet og sætte hele Anlægget i tilbørlig Stand. Disse Arbeider, der allerede er begyndt for omkr. 6 Maaneder siden, vil være tilendebragte i Juni 1897; de omfatter 600 Meter Kaimur, 2 500 Kvadratmeter brolagt og 7 500 Kvadratmeter stenlagt chaussée, 7 000 Kvadratmeter overbygget Rum, et flydende Mature paa 20 Tons og 4 Kraner paa 1 500 à 3 000 Kilo.

Sousse. Denne Havn er primitiv, men betydelige Arbeider er paa-begyndte for at skaffe denne By en Havn, der svarer til dens Betydning. Disse Arbeider vil være tilendebragte i 1898 og omfatter en Molo paa 500 m., 2 Jeteer med Fyrtaarne, Udgravning af en Kanal samt et Bassin paa 13 Hectarers Overflade og 6.5 m. Dybde, Bygning af 604 m. Kaimur, 2 000 Kvadratmeter brolagt og 8 000 Kvadratmeter stenlagt Chaussée, samt 3 000 Kvadratmeter overbygget Rum, 2 Kilometer Jernbane, et flydende Mature og 3 Kraner paa 1 500 Kilo.

Sfax. Denne Havn er absolut utilstrækkelig for en saa betydelig Handel, som Stedet allerede har, og som har al Udsigt til at blive endnu betydeligere.

For at bøde herpaa har man paabegyndt store Arbeider, der vil blive fuldførte i 1897 og omfatter:

En Kanal samt et Bassin paa 10 Hectarers Overflade og 6.5 m. Dybde, med 2 smaa Kanal for mindre Skibe; Bygning af 415 m. Kaimur, 1 000 Kvadratmeter brolagt og 4 000 Kvadratmeter stenlagt Chaussée, 2 000 Kvadratmeter overbygget Rum og 2 Kilometer Jernbane, samt et flydende Mature paa 20 Tons og 3 Kraner paa 1 500 Kilo.

Bizerte. Denne Havn har allerede været Gjenstand for tidligere Indberetninger. Paa Grund af sin fortrinlige Beliggenhed tegner Bizerte til at blive af overordentlig Betydning som Kulstation og som Militærhavn.

Skove. Der findes i Tunesien 500 000 Hectarer Egeskov, hvoraf man tager betydelige Kvantiteter Sleepers til Jernbanelinierne. De Huse der fik Anbudene for disse Sleepers, leverede dem til Jernbaneselskabet Bône-Guelma til en Pris af frs. 4 à 4.50 pr. Stk. leveret ved Stationen Ghardimaon. Kjøbsprisen pr. Kubikmeter „sur pied“ var i Gjennemsnit frs. 5. En Sleeper har følgende Dimensioner: 2 m. 50 lang, 22 cm. bred og 13 cm. tyk; den veier i færdig Stand 75 Kilos, og koster Tilberedningen frs. 1 pr. Stk. Transporten gennem Skovene gjøres paa arabiske Kjærrer, de saakaldte „Arabas“.

Skibsfarten paa Tunesien er gaaet op fra 3 671 000 Tons i 1889 til 4 016 000 Tons i 1894, hvoraf dog over Halvparten med franske Skibe.

Følgende Statistik viser Tonnagen fordelt paa de forskjellige Havne:

	Indgaaet.	Udgaaet.	Total.	
Tunis	594 000	592 000	1 186 000	30 %
Sousse	263 000	262 000	525 000	13 %
Sfax	216 000	216 000	432 000	11 %
Andre	938 000	935 000	1 873 000	40 %

Varetrafikken. I Tidsrummet fra 1890—1894 beløb den effective Tonnage for samtlige Havne sig gennemsnitlig til 1 946 000 Tons Varer, hvoraf 1 030 000 Tons for Importen og 916 000 Tons for Exporten saaledes fordelt:

	Indgaaet.	Udgaaet.	Total.	
Tunis	575 000	376 000	951 000	49 %
Sousse	153 000	152 000	305 000	16 %
Sfax	108 000	136 000	244 000	13 %
Andre	194 000	252 000	446 000	22 %

Norges og Sveriges Deltagelse heri var:

25 048 Tons for Import og 6 335 for Export.

Den tunesiske Kyst er meget klippefuld i det nordlige, men flad og sandig i det sydlige. Til Søfolkenes store Tilfredshed er Kysten nu vel forsynet med Fyrtaarne.

Agerbrug. Paa Grund af det tempererede Klima og tilstrækkelig Fugtighed paa mange Steder har Halvparten af hele Tunesiens Overflade alle naturlige Betingelser for at blive et rigt jorddyrkende Land. Følgende Arealer er opdyrkede:

435 537	Hectarer med Hvede,
433 978	— - Byg,
9 671	— - Mais,
6 735	— - Havre.

Kornexporten beløb sig i 1894 til 10 620 000 frcs. fordelt paa følgende Maade:

Hvede 6 327 000, Mais 163 000, Byg 3 877 000 og Havre 250 000 frcs.

Oliventræet. Tunesiens største Rigdomskilde er Olivendyrkningen; der findes 11 Millioner Oliventræer, der aarlig producerer 26 Millioner Liter Olie, og dette Kvantum vil inden faa Aar være steget betydeligt. Det vigtigste Sted for Olivendyrkningen er Omegnen omkring Sousse (la plaine du Sahel), hvor der allerede er 62 Byer og Landsbyer med en Befolkning af over 150 000 Mennesker; over 6 Millioner Oliventræer findes her, og er Stedets aarlige Produktion gennemsnitlig 15 Millioner Kilo Olie til en Værdi af 9 Millioner Francs. Til Frembringelse af denne Olie arbejder her 65 europæiske Fabriker og 480 arabiske Oliemøller.

Af Olivensæbe produceres 2 032 000 Kg. til en Værdi af 822 000 frcs., mest til indenlandsk Behov; i 1894 exporteredes for frcs. 157 000, og varierede Prisen fra 35 til 50 frcs. pr. 100 Kg.

Daddelpalmen. Der findes i det sydlige Tunesien omkring 2 Mill. Daddelpalmer, og beløb Exporten af Dadler sig i 1894 til mellem 7 à 800 000 frcs. De bedste Dadler er „Degla-Dadler“ til 60 Centime pr. Kg.; derefter kommer „H'orra-Dadler“ til 40 cent. og „B'ser-Dadler“ til 20 cent. samt „Gabés-Dadler“ til 25 cent. pr. Kg. Degla og H'orra er de eneste, der kan benyttes af Europæere; de kommer især fra Djerid, Tozeur og Nefta; de andre kommer fra Gabés, Djerba og Kerkennah.

Oranger og Citroner. Dyrkningen af disse Frugter er endnu ikke saa betydelig, at den er Gjenstand for nogen større Export.

Alfa. Prisen pr. metrisk Quintal var i 1894 frcs. 10, og exporteredes heraf i samme Aar for frcs. 1 458 000. Man beklager sig over, at dette Produkt i Løbet af de sidste 10 Aar har tabt 50 % af sin Værdi, siden man i stedse større Skala fabrikterer Papir af Træmasse.

Vox (gult og hvidt). Gjennemsnitsprisen var i 1894 frcs. 1.75 pr. Kg. og exporteredes heraf i samme Aar for frcs. 137 000.

Svampe fiskes meget i det sydlige Tunesien, især af græske Fiskere.

I 1894 exporteredes for 1 270 000 frcs. til en Gjennemsnitspris af 12 frcs. pr. Kg. for rensede og frcs. 1.50 pr. Kg. for urensede Svampe.

Vin. De tunesiske hvide og røde Vine er allerede bekjendte for sin gode Kvalitet; de staar ifølge Fagmænds Udtalelser betydeligt over de algierske hvad Finhed og Aroma angaar og er Tunesien det eneste Land, der ikke har været hjemsøgt af Phylloxera.

Exporten i 1894 beløb sig til frcs. 853 000 og var Priserne særdeles lave, lige til frcs. 10 pr. Hectoliter. I Løbet af den nærmeste Fremtid vil Vinexporten stige betydeligt.

Faareavl er meget betydelig, idet den aarlige Produktion anslaaes til omkring 1 145 000 Faar.

Fiskerier og Jagt giver godt Udbytte, især de første.

Industri. Den eneste Industri, der flourer, er Fabrikation af Tæpper, Broderier etc. etc., der for det meste opkjøbes af Turister.

Med den franske Lov af 1890, der tilstaar fri Indførsel i franske Havne af visse Kvanta Korn, Olie og Kvæg, har Exporten taget et stort Opsving.

Af Varer exporterede til en Værdi af 37 Millioner Francs modtog Frankrig for 19 800 000 (53 %), Algier for 6 Millioner, Italien for 3 Millioner, England for 2¹/₂, Malta for 2 Millioner.

Handel. Tunesien har været uberørt af den Bevægelse og af de store Fremskridt, som Europa i det sidste Aarhundrede kan udvise i Retning af Handelens Udvikling. De statistiske Oplysninger kan ikke følges længer tilbage end til 1875, men man kan antage, at Handelen før den Tid i de bedste Aar ikke oversteg 27 Millioner Francs, hvoraf 12 for Import og 15 for Export. I daarlige Aar beløb Handelen sig ikke til over 8 à 10 Millioner. Kapitalen var sjelden, og man diskonterede Forretningsvexler til 8 à 10 %, samt laante paa Hypothek til 12 à 15 %.

Nedenstaaende er en Statistik over Handelens Udvikling i de følgende Aar:

1875	1 Juli—30 Juni	1876	frcs.	27 359 309
1876	—	1877	-	20 375 768
1877	—	1878	-	17 836 498
1878	—	1879	-	26 555 627
1879	—	1880	-	22 678 315
1880	—	1881	-	38 007 323
1881	—	1882	-	33 755 931
1882	—	1883	-	44 792 878
1883	—	1884	-	46 506 701
1884	1 Juli—12 Oktober	1884	-	9 542 466
1884	13 Oktbr.—	1885	-	45 514 573
1885	—	1886	-	48 556 556
1886	—	1887	-	47 452 327
1887	—	1888	-	50 989 381
1888	—	1889	-	49 258 381
1889	—	1890	-	59 733 742
1890	—	1891	-	81 934 042
1891	— 31 Decbr.	1891	-	17 543 265
1892	1 Januar—	1892	-	76 525 126
1893	—	1893	-	68 068 555
1894	—	1894	-	78 855 481

Indførselstolden er 8 % ad valorem paa alle Varer, undtagen paa Vine, Likører og Spirituosa, der betaler 10 % ad valorem.

Følgende Varer indføres toldfrit:

Heste, Olivenolier, Vildt, Bøger og Tidsskrifter, Guld og Sølv i Barrer, Møllestene, chemiske og organiske Stofte til Agerbruget, samt Jordbrugsmaskiner og Redskaber.

Indførsel af følgende Varer er forbudt:

Krigsvaaben og Ammunition, Salt, Tobak, udenlandske Kobbermynter etc. etc.

Ved Slutten af September udløber Tunesiens gamle Traktat med Italien, og vil der da blive foretaget enkelte Forandringer i Toldtarifen, hvorom vi endnu ikke kan udtale os. Efter talrige Udtalelser at dømme, samt efter det almindelige Ønske inden Handelsstanden, vil det nye System efter al Sandsynlighed faa liden eller ingen Indflydelse paa den fortsatte Import af udenlandske Varer.

Den indfødte Befolkning, der er meget fredelig, hænger særlig fast ved sine gamle Vaner, og har Civilisationen ikke let for at trænge ind; man maa derfor ikke komme med sine egne Vareprøver, men med Prøver, der svarer til Landets Behov. Man maa ogsaa være særdeles forsigtig i Valget af Agenter og ikke antage nogen uden Kontrol.

Import. De fornemste Importartikler er Tøier, Colonialvarer, Maskiner og Træ.

Af norske Produkter, der er og kan blive Gjenstand for Import, vil vi udhæve følgende:

Trælaster. Dette er den vigtigste Importartikel fra de nordiske Lande; Trælaster indføres ogsaa i betydelige Kvantiteter fra Triest, Canada og Sortehavet. Handelen med denne Vare er blomstrende i Tunesien, og flere Huse har store Depoter ikke alene i Byen Tunis, men ogsaa i Nabo-stæderne.

De mest gangbare Sorter turde være: Madriers, 3×9 , 3×8 og 3×7 ; heraf gaar mest 3×9 , hvoraf omkr. 50 % af 5te Kvalitet (fransk). Furu gaar mest, Gran mindre.

Bastins. De mest courante Dimensioner er $2\frac{1}{2} \times 6$ og 2×9 fra 2den til 5te Kvalitet, mest Furu.

Planches, non classé. De almindeligste Dimensioner finder jevn Afsætning.

Litau $1\frac{1}{4} \times 1\frac{1}{4}$ gaar særdeles meget her paa Pladsen.

I det Hele taget forlanges billig Vare, altsaa gennemgaaende de daarligere Kvaliteter.

Af høvlet Last gaar:

Parquet (Gulvbord) betydeligt; vi har havt Efterspørgsel efter følgende Dimensioner: $1\frac{1}{2}$, $1\frac{1}{4}$, 1, $\frac{3}{4}$ og $\frac{1}{2} \times 4\frac{1}{2}$. Dør- og Vinduesrammer gaar ligeledes betydeligt, men der sees mere paa Billigheden end paa Kvaliteten.

Kassebord. Af denne Artikel gaar et vist Kvantum til Dadelkasser, men Forbruget, der stiger med hvert Aar, er endnu ikke betydeligt. De forlangte Dimensioner er følgende:

Kasser paa 16 à 20 Kg.:

2 Sider	$520 \times 230 \times 10$ mm.
2 Ender	$210 \times 230 \times 12$ -
Bund og Laag . .	$520 \times 230 \times 10$ -

Kasser paa 5 Kg.:

2 Sider	$335 \times 85 \times 6$ mm.
2 Ender	$190 \times 85 \times 11$ -
Bund og Laag . .	$335 \times 200 \times 6$ -

Kasser paa 3 Kg.:

2 Sider	280× 75×6 mm.
2 Ender. . . .	165× 75×8 -
Bund og Laag. .	280×175×6 -

Kasser paa 1 1/2 Kg.:

2 Sider	165× 75×8 mm.
2 Ender. . . .	140× 75×6 -
Bund og Laag. .	175×140×6 -

De 3 sidste Dimensioner benyttes til Postcollis og maa samme være af god uhøvlet Gran; hver Side, Ende, Laag og Bund maa være af et Stykke. Pakningen ønskes i Almindelighed i Bundter.

Træhuse. Vi er af den Formening, at her kan blive meget at gjøre i denne Artikel; den største Vanskelighed ved disse Forretninger er den, at de norske Exportører som rimeligt kan være, blot vil sælge Husene for Udskibningssted, medens de herværende Kjøbere, der som oftest er Privatfolk, blot vil købe Huse fuldt færdige og opførte. Da man fra flere Hold har stillet os Bestillinger i Udsigt, hvis vi kunde paatage os at opføre Husene samt opgive en Pris for det Hele, faar vi et Prøvehus ned fra Norge; vi har sikret os Assistance af Fagmænd for at kunne paatage os disse Arbejder; da her for Tiden bygges særdeles meget i Tunis, gjør vi os godt Haab om at placere flere norske Huse, saavel her som ved de omliggende fashionable Badesteder.

Condenseret Melk. I 1894 indførtes for 44 000 frcs. af denne Vare, der næsten udelukkende kom fra Schweiz; det dominerende Mærke er Henri Nestlé (sukret Melk). Vi har nu begyndt at indtrodacere et norsk Mærke (usukret Melk) og har i Løbet af 6 Maaneder placeret 120 Kasser à 48 Boxer à 1 lb., væsentligt i Byen Tunis, men ogsaa noget i Nabostæderne.

Da Forbruget af denne usukrede Melk er i stadigt Stigende, og da den almindelige friske Melk er af mindre god Beskaffenhed, gjør vi os sikkert Haab om, at den norske Melk med Tiden vil blive en betydelig Artikel her i Landet, især da frisk Melk er dyr og ofte mangler.

Øl. Her findes i Tunis 2 Bryggerier for indenlandsk Øl, men da dette Øl er af daarlig Kvalitet, importeres fra Frankrig Øl paa Fad (i 1894 for frcs. 53 586). Forbruget er i den senere Tid steget betydeligt, efterat 2 franske Bryggerier (i Lyon og i Marseille) har oprettet Udsalg her paa Pladsen.

Norsk Øl paa Flasker har hidtil ikke været kjendt her i Landet; vi har imidlertid i Løbet af de sidste 6 Mdr. befattet os med Import af samme og placeret over 100 Kasser à $\frac{48}{1}$ i Tunis og Nabostæder.

Det norske Øl falder godt i Publikums Smag, og Forbruget er i Stigende, saa vi gjør os godt Haab om, at det kan blive en betydelig Artikel.

Is. Her findes 5 Isfryserier, der leverer kunstig Is til Priser, der har varieret fra 5 til 10 frcs. pr. 100 Kg.

Naturlig Is findes ikke, men da der ofte føres Klage over, at den kunstige Is er udrøi, vilde efter vor Formening naturlig Is let kunne sælges her paa Pladsen til højere Pris end den kunstige.

Vi har i denne Anledning havt flere Conferencer med de herværende Isfryserier, og har vi nu Haab om, at et saadant til næste Aar vil sælge norsk Blokis samtidig med sin kunstige Is.

Marmor har til alle Tider været anvendt i udstrakt Maalestok i Tunesien; her findes indenlandske Marmorbrud (de gamle romerske Brud ved Schemtou), men paa Grund af vanskelige Transportforholde udnyttes disse ikke.

Italien leverer næsten al den Marmor, der benyttes her (næsten udelukkende sagede Plader); i 1894 beløb saaledes Importen af Marmor sig til frcs. 88 504.

Priserne noteres som følger:

hvid Marmor i Blokke indtil 1.79 m.	frcs 150 m ³
- — i — 2.80 m.	- 180 -
- — i — derover	- 200 -
- — i sagede Plader paa 2 cm.	frcs. 4.50 m ²
- — i — — 3	- 6 -
- — i — — 4	- 8 -
- — i — — 5	- 12 -
- — i — — 6	- 15 -

De norske Exportører fandt ikke, at Priserne paa Marmorplader var tilstrækkelig regningssvarende. Imidlertid ymter man om Toldforhøielse paa Plader ved Udløbet af Handelstraktaten med Italien, og Følgen vilde da blive den, at Marmorsagerier vilde oprettes her i Landet, og i saa Fald vilde norsk Marmor i Blokke kunne blive en betydelig Artikel.

Papir. Tunesien importerede i 1894 Papir for frcs. 345 000. Gult Straapapir gaar i meget stor Skala og sælges til en Pris af frcs. 190 pr. 1 000 Kg. franco quai Tunis ÷ 2 %; dette Papir kommer mest fra Sydfrankrig.

Af norsk Papir, der specielt finder Afsætning, kan nævnes Avispapir, hvoraf vi har opnaaet Leverance til 2 større Aviser her paa Pladsen.

Fyrstikker. Det største Forbrug er af italienske Voxfyrstikker, der sælges til en Detailpris af 5 Centimes for 2 Æsker. Af Træfyrstikker gaar en Del fra Belgien (L. Cobbaert & Co., Ninove), og betales følgende Priser:

For almindelige Fyrstikker frcs. 53 pr. Kasse à 50 Gross cif Tunis.

For Sikkerhedsfyrstikker af daarlig Kvalitet frc. 1.50 pr. Kasse billigere.

Hertil er at bemærke, at disse Fyrstikker er betydelig tykkere end de norske, og som Følge deraf gaar der færre i en Æske (omkr. 50—60 Stk. medens de norske Æsker indeholder omkr. 75). Da Fyrstikker er en meget billig Artikel, og da det ikke falder det store Publikum ind at gaa til en detailleret Undersøgelse af Æskernes Indhold, tillader vi os at henvende vore Exportørers Opmærksomhed paa denne Omstændighed. Ved at følge de belgiske Fabrikanters Exempel, vilde vistnok de norske Fyrstikker kunne konkurrere i Prisbillighed paa dette Marked.

Spiger og Hestekosøm.

Af Spiger gaar her næsten udelukkende de saakaldte „pointes de Paris“, og er Forbruget af andre meget lidet.

Norske Hestekosøm sælges her, men væsentligt kun direkte til Forbrugerne; de herværende Isenkramforretninger foretrækker at føre den franske Vare paa Grund af dennes Prisbillighed. Vi har faaet Løfte om endel Ordres i norske Hestekosøm.

Sprit (alcool). I 1894 indførtes alcool^f til et Beløb af frs. 430 000, specielt fra Triest og Malta. Prisen paa „alcool de Trieste“ er forøvrigt lav og noteres omkring frs. 26 à 26.50 pr. Hectoliter cif Tunis; „alcool du Nord“ noteres noget høiere.

Vi faar ned et Parti norsk Sprit i Consignation, og^j hvis Varen konvenerer, har man stillet os flere Ordres i Udsigt.

Brynestene. Denne Artikel fremstilles nu i Norge i god Kvalitet og til billig Pris. Hidtil har man her faaet denne Vare fra Jura (Frankrig), men Stenene er slette og Prisen høi.

Da Høaaet iaar har slaaet Feil, har Forbruget ikke været stort, og Forsælgerne har fremdeles Beholdninger, men man fandt den norske Vare fordelagtig og lovede Ordres ved første Behov.

Bundmaling (Kobberstof). Denne Vare fabrikeres i Norge i fortrinlig Kvalitet, men paa Grund af Mangel paa Dokke i Tunesien, er her endnu ikke noget større Salg af denne Artikel.

Det eneste Forbrug er af de græske Svampeskudere i Sfax, der finder det norske Kobberstof at være af bedre Kvalitet end de andre hidtil kjendte Mærker.

Naar de tunesiske Havneanlæg bliver færdige, er det sandsynligt, at man bygger Dokke; efter al Sandsynlighed vil ialfald Orlogshavnen og Kulstationen Bizerte blive forsynet med en større Dok, og vil der da ogsaa blive Marked for Bundmaling.

Margarinsmør konsumeres her meget lidet; man faar billigt Smør af god Kvalitet fra Italien, især fra Milano. Margarin af slet Kvalitet sælges især til den lavere Befolkning.

Vi har dog opnaaet Ordre paa et mindre Parti norsk Margarinsmør, der faldt i Kjøberens Smag, men tror vi ikke, at denne Vare har videre Fremtid her i Tunesien.

Fisk og Fiskevarer. Ifølge Statistikken indførtes der i 1894 Klipfisk og Røgesild for følgende Beløb:

over Frankrig	frcs.	43 537
- Italien	-	28 631
- Malta	-	12 689
- andre Steder	-	14 367

Nogen direkte Import af Fisk fra Norge til Tunis har, saavidt vi ved, ikke været forsøgt; naar Tiden til Salg er inde, er det vor Hensigt at tage ned endel mindre Partier Klipfisk og Røgesild for at forsøge Varen introduceret paa dette Marked.

Klipfisk. Den mest efterspurgte Vare er New-Foundland samt billig islandsk; førstnævnte kommer i Baller à 60 Kg. og noteres forøvrigt frcs. 42 pr. 100 Kg. cif Bordeaux eller Cette.

Røgesild. Denne Vare yndes meget af Befolkningen i Tunis; den simplere Vare kommer fra Boulogne i Tønder paa 100 Stk. Disse Sild er meget smaa og daarlige, og consumeres af den lavere Klasse; Priserne stiller saa for lave til, at vore Exportører vilde have Interesse af at konkurrere.

Derimod har vi af de større Importører her paa Pladsen havt Efter-spørgsel efter stor røget Sild i Kasser paa 25 Stk.; vi faar til Høsten ned et Parti og gjør Regning paa at finde let Salg deraf.

Saltet Sild. Denne Artikel nydes meget lidet af Befolkningen her; det lille, som konsumeres, kommer fra Boulogne, og er Kvaliteten ligesaa slet som Prisen er billig. Derimod har vi stadigt Øinene aabne for at finde et større Marked i det indre sydlige Bag-Tunesien og Tripolis, hvor de Indfødte ofte har vanskelig for at skaffe sig Føde for Dagen. I den Hensigt sendte vi en Dunk norsk Fedsild, samt endel norsk Fiskehermetik med Marquis de Morès's Expedition til det Indre, og gav han os ved Afreisen godt Haab om til Høsten at faa Leverancen til de store Leverandører. Som bekjendt strandede Expeditionen ved Overfald af Touaregs, hvorved Marquis de Morès selv blev myrdet.

Hermetik. Denne Artikel gaar betydeligt i Tunesien; ved vor Ankomst hid havde vi med et større Udvalg Prøver, der blev delt ud til herværende Handlende; vi har allerede flere større Ordres paa Haanden, men kan ikke effektuere samme før til Høsten, da vi ligeledes faar ned en større Konsignation.

Flere norske Mærker, som f. Ex. Ansjovis i Dunke, Appetitsild etc., er allerede kjendte her, og har man pleiet at faa disse fra Huse i Paris, hvorved Varen er bleven fordyret med 25 à 30 %.

Medicintran. Denne Vare har et ganske stort Marked i Tunesien; den importeres som „norsk Tran“ fra Depoter i Marseille og Dunkerque, men klager Importørerne ofte over, at Varen faaes opblandet. Vi har sat os i Forbindelse med norske Exportører og venter Prøver for at kunne optage Ordres. Ved direkte Import fra Norge vil Varen falde billigere, og Forbrugerne vil have en absolut Garanti for dens Ægthed.

S. Batt.

H. S. Ellefsen.

Indhold: Indberetning fra Stipendiaterne S. Batt og H. S. Ellefsen S. 809.

Beretninger om Handel og Skibsfart.

Uddrag af Aarsberetninger fra de forenede Rigers Konsuler
for 1895 m. M.,

No. 19. udgivet ved Departementet for det Indre.

1896.

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

Indberetning

angaaende det belgiske Faaremarked og dets Skikkethed for Indførsel
af norske Exportfaar, afgiven af const. Generalkonsul i Antwerpen
P. Ottesen.

(Dateret 15de Sept. 1896.)

Den aarlige Indførsel til Belgien af levende Faar til indenlandsk
Forbrug har i de sidste 3 Aar udgjort (Stykker):

	1895.	1894.	1893.
Fra Tydskland	107 502	113 785	111 725
„ England	22	1 001	13
„ Østerrige-Ungarn . .	1 599	4 195	—
„ forenede Stater . .	11 290	1 215	—
„ Frankrige	7	—	10
„ Luxemburg	417	6 329	17 525
„ Holland	34 633	65 900	69 520
„ Argentina	38 985	952	756
„ andre Lande	1 609	18	9
Tilsammen Stkr.	196 124	193 395	199 558

Som det sees af ovenstaaende statistiske Opgave, er Importen af Faar fra Holland gaaet mærkbart ned, nemlig fra 69 500 Stkr. i 1893 til 34 633 i 1895. Denne Nedgang maa vistnok for en stor Del tilskrives de strenge Forholdsregler, som til forskellige Tider har været taget af de belgiske Autoriteter for at beskytte sig mod Faaresygdomme, som oftere har optraadt i Holland.

Som Modstykke til denne Nedgang maa man lægge Mærke til Indførselen fra Argentina, der fra 756 Stykker i 1893 har voxet til 38 985 Stykker i 1895. Denne ganske nye og storartede Opgang maa ganske vist forudsættes ikke alene at ville holde sig, men endog i stærk Grad udvikle sig, og den maa

derfor medtages som en vigtig Factor i det herværende Marked for Faar. Nævnes kan det saaledes, at der i dette Aars 7 første Maaneder importeredes 25 957 Stykker fra Argentina mod 18 358 Stykker i det tilsvarende Tidspunkt i 1895.

Grunden til denne store, nye Import er nærmest at søge i de argentinske Faars Prisbillighed. Tiltrods for, at deres Kjød, der almindeligvis er temmelig grovt, benfuldt og forskjelligt i Smagen fra godt europæisk Faarekjød, i Virkeligheden ikke yndes synderligt af Consumenterne, maa man dog være forberedt paa, at denne Prisbillighed — hvorom nærmere nedenfor — altid eller i hvert Fald i en lang Fremtid vil sikre denne Vare en udbredt Afsætning blandt de brede Lag af den herværende Befolkning, hvis Næring i forholdsvis høi Grad bestaar af Kjød. Concurransen for europæiske Faar af ringere Qualitet vil derfor formentlig blive mer og mer vanskelig.

Anderledes stiller det sig imidlertid med Faar af prima Vare. De mere velstillede Klasser, som i disse Dele af Europa danner en forholdsvis betydelig Del af Befolkningen, stiller nemlig ret store Fordringer til Kjødets Beskaffenhed, hvilke ingenlunde tilfredsstilles af den argentinske Vare, og da Faarekjød hertillands indgaar som en meget væsentlig Bestanddel af disse Klassers daglige Næringsmidler, er det neppe at befrygte, at Concurransen med Argentina i Virkeligheden er saa farlig for europæiske Faar af prima Vare, som muligens Indførsels-Statistiken ved første Øiekast synes at antyde. Det er derfor af største Vægt for de europæiske Opdrættere at lægge al mulig Vind paa at frembringe bedste Sort Vare af Faar af anerkjendt Race eller Krydsning. Medens nemlig saadanne Faar paa Grund af den sammenlignelsesvis korte Transport kan paaregnes almindeligvis at ville komme frem til Consumpstedet i omtrent uforringet Tilstand, vil man fra Argentina (og andre oversøiske Lande) i hvert Fald for lang Tid ikke kunne vente at kunne komme efter i saa Henseende. Det vil derfor forudsætningsvis nærmest være Masseexport, beregnet paa Forbrug hos de mindre bemidlede Samfundslag, som denne nye store Artikkel vil omfatte.

Den Vare, som man hertillands blandt de velhavende Klasser foretrækker, er mindre Faar, veiende fra 20—25 Kg. Slagtevægt — de argentinske veier almindeligvis 27—28 Kg. — fine i Kjødets, kjødfulde samt uden saadant udenpaaaliggende Fedtlag, som udmærker f. Ex. de engelske Faar, og som det engelske Publikum forlanger, af hvad det anser for første Klasses Vare. Medens de argentinske Faar kun opnaar en Pris af 30—32 Frc. pr. Stykke, har man opgivet mig, at Faar af den her nævnte Beskaffenhed maa kunne ventes solgte paa det belgiske Marked for 36—38 Frc. pr. Stykke. Prisforskjellen mellem den ringere argentinske og anden første Klasses Vare er saaledes betydelig. Efter de Undersøgelser, som jeg har anstillet i Rotterdam om hollandske Exportfaars Gjennemsnitspris der paa Stedet, kan denne anslaaes til ca. 34—35 Frc. pr. Faar af indtil 25 Kg. Vægt slagtet; medfølger Skindet, regnes der 5 Frc. mere i Pris. Disse Opgaver corresponderer saaledes med Opgaverne over Priserne hertillands, naar Fragt, Told etc. tages i Betragtning.

Saaferst derfor de norske Exportfaar nogenlunde kan tilfredsstille de Fordringer, som, saaledes som antydet, svarer til Fordringerne hertillands til bedste Slags (eller til i hvert Fald meget god) Vare, vover jeg at tro, at der paa disse Kanter af Continentet maa kunne ventes oparbejdet et stadigt og lønnende Marked for prima, ufedede norske Faar.

For i videst mulig Udstrækning at kunne samle Oplysninger angaaende dette Spørgsmaal og for derigjennem at kunne danne mig en saa begrundet Opfatning om de i Forbindelse med samme staaende Forhold som muligt, har jeg besøgt de vigtigste belgiske Afsætningsmarkeder for Faar og dersteds confereret med Importeurer, Slagtere, Direktører for Abattoirer og andre presumptivt kyndige Personer. Efter de Oplysninger, som jeg kunde meddele Vedkommende om norske Exportfaars Qualitet, antog man almindeligvis, at disse Faar vilde komme til at falde i det velhavende Publikums Smag, og at man saaledes burde kunne gjøre Regning paa hertillands at finde stadig Afsætning til forholdsvis gode Priser. Paa alle Hold viste man megen Interesse for Spørgsmaalet om Indførsel af norske Faar.

Allerede i Begyndelsen af forrige Maaned lykkedes det mig saaledes at formaa den betydeligste Importeur her paa Pladsen, Hr. Roas, til at reise til Stavanger for personlig at studere Forholdene og gjøre sig bekendt med vore Faars Skikkethed for det belgiske Marked. Hans Udtalelser om Resultatet af sine lagttagelser er gunstige og tør love godt for Udviklingen af fremtidige Forretninger paa Belgien. For at bidrage til forøget Concurrance om Varen, bevægede jeg videre en anden betydelig Importeur, Hr. Aug. Schmidt i Verviers, (hvis aarlige Omsætning af Faar anslaaes til 60—70 000 Faar pr. Aar) til at sende sin Repræsentant op til Norge for at anstille lignende Undersøgelser. Jeg kjender endnu ikke Resultatet af disse; men det er at haabe, at ogsaa hans Mening om vore Faars Beskaffenhed vil vise sig gunstig; og det er herpaa, at det for fremtidig Export hovedsagelig kommer an; Øieblikkets Prisforholde er i saa Henseende af mindre Betydning. Under enhver Omstændighed tror jeg, at det maa opfattes som et lovende Tegn paa Interesse for Indkjøb af norske Faar hertil, at Landets to fornemste Importeurer uførtøvet foretager Reiser op til Norge for at undersøge Betingelserne for denne nye Trade; man er nemlig almindeligvis hertillands ikke mindre skeptisk ligeoverfor Introduktion af nye uprøvede Varer end de fleste andre Steder.

Som ovenfor antydet og for at søge at gjøre Tanken paa Import hertillands saa almindelig som mulig blandt belgiske Faarehandlere samt for derved muligens at kunne bidrage til at hindre, at en enkelt eller kun et Par Opkjøbere altfor meget skulde søge at samle den fremtidige Indførsel af norske Faar hertil paa sine Hænder og derved øve et kunstigt Tryk paa Priserne, har jeg desuden sat mig i Forbindelse med en Flerhed af andre Importeurer og Forhandlere paa de vigtigere Afsætningsmarkeder samt konfereret indgaaende med dem om denne Sag, d. v. s. om Realisationen af Afsætning af norske Faar hertillands. Nogle af de betydeligste af disse Forretningsmænds Adresser tillader jeg mig at hidsætte i nedenstaaende Forbindelse og tør om samme tilføie, at norske Exporteurer vistnok med Tryghed i Tilfælde kan henvende sig til enhver af dem for Afslutning af Forretninger.

Det vigtigste Marked for Faar i Belgien er uden Sammenligning Brüssel. (Der slagtes dersteds i Høstsaisonen gjennemsnitligt ca. 4 000 Faar pr. Uge). Jeg har der sat mig i Forbindelse med et mig særdeles vel anbefalet Commissionshus for Import og Salg af Faar, nemlig D'Herrer G. Rommelæere & Fils, 61 Rue de la Senne, og faaet det til at tage Interesse i Sagen. Efter de Oplysninger, som jeg kunde meddele dem om vore Exportfaars Beskaffenhed, Størrelse osv., erklærede de, at man for bedste Sort saadanne Faar, der formentlig vilde falde vel i de bedre betalende Kunders Smag, burde kunne gjøre Regning paa stadig Afsætning i Brussel til en Gjennemsnitspris af

ca. Frc. 1.60 pr. Kg. Slagtevægt. For Faar af f. Ex. ca. 23 Kg.s Vægt skulde man saaledes kunne vente en Pris af 36—37 Frc. pr. Stk. Salget af Faar foregaar altid pr. Contant, og Remisse sker umiddelbart efter Salget. I Commission beregnes 1 Frc. pr. Stk.

Liège danner ogsaa et betydeligt Marked for Faar. Som Kjøber dersteds kan nævnes Hr. Th. Pottevin, 15 Place de Carmes. Han gjør forholdsvis store Forretninger i Faar og er mig anbefalet som en meget solid og respektabel Forretningsmand. Han antog ogsaa, at gode norske Exportfaar vilde passe vel for hans mere velhavende Kundekreds. Han oplyste, at han i Høstsaisonen gennemsnitligt omsatte 1 000 Faar pr. Uge.

I Bruges og Gand er der vistnok ogsaa adskillig Omsætning af Faar, men ikke paa langt nær saa stor som i de tidligere omhandlede Steder (Antwerpen, Verviers, Brüssel, Liège). I Gand har jeg bl. a. confereret med Hr. Charles Van Loo, 531 Boulevard du Chateau, der er blevet mig vel anbefalet fra de bedste Hold. Hans Mening om norske Faars Skikkethed for det derværende Marked lød meget gunstig.

Om samtlige de her nævnte Forretningsmænd gjælder det, at de erklærede sig meget villige til at gjøre Forretninger i Faar paa Norge, naar man derfra henvendte sig til dem. Som det fremgaar af tidligere Bemærkninger derom, er de ogsaa af mig gjort saa næie bekendt, som det har været mig muligt, med alle de Omstændigheder, som vedrører og kan have Interesse for en eventuel Export hertil; f. Ex. vore Faars Beskaffenhed, Opdrætningsmaade, Indkjøbstider, Exportsteder, Transportmaader osv. Mulige Exporteurer i Norge tør saaledes gaa ud fra at finde dem forholdsvis vel bekendte med Sagen, om de henvender sig til nogen af dem.

Det bemærkes, at Tolden paa levende Faar, som indføres i Belgien, er 2 Frc. pr. Stykke.

Som ovenfor oplyst, er den af mig meddelte Statistik over Importen af levende Faar til Belgien kun en Opgave over det Quantum, som indføres til Forbrug hertilands; og er Transithandelen saaledes ikke medtaget heri. Denne er imidlertid meget betydelig, idet der gennemsnitlig reexporteres ca. 190 000 Stykker pr. Aar.

Da den største Del af disse Faar gaar til Frankrige — nemlig ca. 150 000 Stk. — og da Handelen med disse for en væsentlig Del foregaar gennem belgiske Importeurer, staar det belgiske Faaremarked i den nøieste og i uadskillelig Sammenhæng med det franske Marked, og maa dette sidste medtages som en meget vigtig Factor ved Spørgsmaalet om Betingelserne for en eventuel Export af norske Faar til disse Dele af Continentet. Jeg har derfor ogsaa for Fuldstændighedens og for Overblikkets Skyld fundet det nødvendigt at undersøge i denne Forbindelse Faaremarkederne i Lille og Paris, og tillader jeg mig at hidsætte de herigjennem indvundne Resultater, som jeg tror kan have Interesse for norske Faareopdrættere og Exporteurer.

Det dominerende Afsætningsmarked for Faar i Frankrige er Paris. Der sælges saaledes dersteds for indenbys Forbrug pr. Uge ca. 20 000 Stk. Heraf

kommer vistnok ikke ubetydeligt fra selve Landet; men en meget væsentlig Del kommer ogsaa fra Udlandet f. Ex. fra Tydskland, Holland, Ungarn, Rusland, Argentina, Nordamerika osv. De amerikanske forholdsvis billige Faar falder imidlertid ikke i det parisiske Publikums Smag, idet man her — i endnu højere Grad end i Belgien — foretrækker Faar af mindre Vægt, men finere Qualitet. Paa Grund af den høje Told — 15 Frc. pr. 100 Kg. levende Vægt — lønner det sig ogsaa mindre at indføre ringere Vare, idet den Vare, der ansees som den bedste, opnaar forholdsvis langt højere Priser. Efter hvad Præsidenten for „le Syndicat du Commerce en gros de la Boucherie de Paris“ har udtalt, skulde Faar af ca. 20 Kg. Slagtevægt samt af god Beskaffenhed, d. v. s. som falder i Consumenternes Smag, kunne almindeligvis gjøre Regning paa en Pris af Frc. 1.80—Frc. 2.00 pr. Kg. Faar af endnu mindre Vægt skulde — saafremt Qualiteten er prima — kunne opnaa forholdsvis adskillig højere Priser.

Den parisiske Smag med Hensyn til Faarenes Beskaffenhed falder paa det nærmeste sammen med den belgiske. Smaa, kjødfulde, jevnt fede Faar foretrakkes. Saa vel her som i Belgien foretrakkes Bukke for Sauer, ligesom unge Dyr opnaar bedst Pris. Man deler heller ikke i Paris den engelske Smag i Henseende til Faarenes Fedning.

Jeg vover derfor at tro, at norske Faar af bedste Qualitet med Held burde kunne optage Concurrancen paa det parisiske Marked ikke alene med amerikanske (argentinske) Faar, men ogsaa med de tyske, hollandske og ungarske, hvilke dersteds er meget efterspurgte, og som altid finder god Afsetning til lønnende Priser. Paa den anden Side maa det bestemt fraraades at søge at afsætte ringere Vare sammesteds.

Saafremt man fra Norges Vestkyst havde regelmæssig Dampskibsforbindelse paa Dunkerque, vilde denne Havn bedst egne sig for Skibninger bestemte for Paris. Men i Mangel af saadan Anledning turde vistnok Rotterdam være at anbefale paa Grund af denne Havns direkte ugentlige Forbindelse med Stavanger. Jernbanefragten Rotterdam—Paris udgjør ca. $1\frac{3}{4}$ à 2 frcs. pr. Stk.; herom forøvrigt nedenfor.

I Paris foregaar omtrent al Handel med Faar ved Salg paa det offentlige Marked pr. Commissionær; altid pr. Contant og øieblikkelig Remisse. Efter hvad man derom har forsikret mig, er denne Salgsmaade saa almindelig, at man i Paris neppe engang vil finde solide Kjøbere, som vil indlade sig paa at opkjøbe Faar paa Forhaand i Norge (eller andetsteds). Jeg har derfor for det Tilfældes Skyld, at man i Norge skulde agte at forsøge Afsetning for sine Faar direkte paa det parisiske Marked, gennem nævnte President erholdt Adresserne paa nogle af de betydeligste Commissionærer i denne Branche og tillader mig at hidsætte samme:

A. Stigelmans, Rue Etienne-Marcel, Pantin.
 Penot Frères, Rue des 7 Arpents, Pantin.
 Volker, Guillaume, Rue de Paris, Pantin.

Samtlige disse Forretningsmænd er paa det bedste anbefalede som solide og respectable — „Commissionaires sur l'honorabilité et l'expérience des quels on peut compter.“

Som nævnt danner Lille ogsaa et ganske betydeligt Marked for Faar. Der slagtes saaledes dersteds i Saisonen September—Februar ca. 2 000 Faar pr. Uge; heraf kommer en betydelig Del fra Udlandet. Forholdet er her omtrent det samme som i Paris med Hensyn til Fordringerne til Faarenes Kvalitet. Der sælges vistnok ogsaa der adskilligt af argentinske Faar; men man finder dem grove i Kjødet, og de falder ikke i Publikums — særlig det bedre stilledes — Smag, og der er stadigt megen Efterspørgsel efter finere Vare. Salgsprisen i Lille for gode (d. v. s. efter hvad der sammesteds ansees for „gode“) Faar af ca. 50 Kg. levende Vægt opgives at dreie sig om 46—50 Frcs. pr. Stk. Som Importør i Lille er mig anbefalet paa det Bedste Mr. Argile Picquet, med hvem jeg har konfereret om Udsigterne til Import dersteds af levende norske Faar. Han tog megen Interesse i dette Spørgsmaal, og han erklærede, at han særdeles gjerne skulde ville gjøre Forretninger med Norge, naar man henvendte sig til ham derom. Han tilføjede, at han meget skulde ønske at finde Anledning til personligt at gjøre sig bekendt med Beskaffenheden af vore Faar, og at han derfor, saafremt saadanne maatte blive sendte til noget andet fransk eller belgisk Marked, straks vilde begive sig did for at se paa Dyrene.

Angaaende Transportmaaden for Faar til disse Markeder skal jeg tillade mig at hidsætte nogle Bemærkninger:

Da det formentligt maa ansees som en af de væsentligste Faktorer ligeoverfor Spørgsmaalet om en hensigtsmæssig og økonomisk Transport af vore Faar, at denne kan foregaa direkte fra Afskibningsstedet, samt med regelmæssige Dampskibe, og da jeg har bragt i Erfaring, at de Forsøg, som fra Stavanger af har været gjorte for at faa Rutebaadene Christiania—Christianssand—Antwerpen til at anløbe Stavanger for i Tilfælde at medtage Faar hertil, skal have mødt Vanskeligheder, har jeg undersøgt, hvordan Forholdene stiller sig med Hensyn til at lægge den eventuelle Export over Rotterdam. Disse Undersøgelers Resultat gaar i det hele taget ud paa, at denne Havn antages at maatte egne sig meget vel som Landingsplads for Faar bestemte til de belgiske og franske Markeder. Overfarten medtager saaledes kun cirka femti Timer, og Jernbaneforbindelsen fra Rotterdam til Belgien og Frankrige er i enhver Henseende let, hurtig, og kun lidet dyrere end f. Ex. fra Antwerpen. Jernbanefragten til Paris skal saaledes paa Grund af visse Fordele ved de hollandske Waggoner sogar være billigere fra Rotterdam end fra Antwerpen. Jeg har i Sagens Anledning henvendt mig til Eierne af Linien Rotterdam—Stavanger—Bergen, D'Herr Burger & Son i Rotterdam, der erklærede sig meget villige til at tage Faar fra Stavanger til Rotterdam. Fragten, hvorom der selvfølgelig vilde blive nærmere forhandlet med vedkommende Afskibere, vilde ikke overstige 5 frcs. pr. Stykke.

Der existerer vistnok i Holland et almindeligt Forbud mod at indføre — endog pr. Transit — levende Kvæg og Faar, som ikke er bestemte til Slagtning inden Landet. Men da Indreministeriet har Adgang til for de enkelte Tilfælde at give Dispensation herfra, og da jeg har bragt i Erfaring, at Dispensation har været givet „the Netherlands American Steam Navigation Co.“ for Transitimport af Faar fra Amerika, henvendte jeg mig til nævnte Minister med Forespørgsel, om saadan Dispensation vilde blive givet for nævnte Faar.

Ministeren stillede sig meget forekommende, og jeg opnaaede hans Tilsagn herom. Naar derfor visse Formaliteter opfyldes — saaledes Oprindelsesbevis, Sundhedspas, Opgave over Antal etc. —, vil man kunne gjøre Regning paa, at virkelige Vanskeligheder ikke vil frembyde sig i denne Anledning. D'Herrer Burger & Son vil forøvrigt i Tilfælde paatage sig Ordningen af de Formaliteter, som for hver enkelt Gang udfordres. En Lettelse ved Opnaaelsen af Dispensation er det formentligt, at vedkommende Dampskibslinie eies af Høllændere, idet man af naturlige Grunde er tilbøielig at støtte sammes Interesser.

Et andet Spørgsmaal, der ogsaa har megen Interesse ligeoverfor en helt ny Trade, som der her er Tale om, er den Salgsmaade, som man agter at benytte sig af, og tillader jeg mig derfor at henstille nedenstaaende Bemærkninger til vore Producenters og Exporteurs Overveielse.

Skjønt jeg tilfulde indser Betydningen af de Fordele, som den Salgsmethode, der bestaar deri, at Handelen allerede afsluttes forinden Afskibningen — altsaa gjennem Opkjøb fra Udlandet — frembyder med Hensyn til Bequemhed og Tryghed, tillader jeg mig dog at tro, at der i det foreliggende Tilfælde er adskillig Opfordring for de norske Interesserede til at overveie om det ikke — ved Siden af denne Fremgangsmaade — vil vise sig regningsvarende ogsaa at forsøge sig med Consignations-Forsendelser til f. Ex. Brüssel og Paris, paa hvilket sidste Sted, som ovenfor paaapeget, Consignations-salg er den praktisk talt eneste mulige direkte Salgsmaade. Saafremt man derfor sætter sig i Forbindelse med nogen af de mig opgivne eller andre første Rangs Salgskommissionærer, tør man vistnok antage, at saavel selve Forsendelsen som Salget paa Afsætningsstedet vil kunne lade sig arrangere uden synderlig Vanskelighed — iethvertfald naar man har gjort et eller to saadanne Forsøg og deraf høstet Erfaring —, ligesom den Resico, som man paa denne Maade maatte løbe, ikke synes at være synderlig stor. Jeg forudsætter selvfølgelig her, at Varen nogenlunde svarer til de af mig ovenfor opgivne Fordringer til Kvalitet. Varen udsættes nemlig ikke synderlig for Forringelse under den forholdsvis korte Transport, og vil jo altid beholde paa det nærmeste sin virkelige Værdi.

(Om man fra Fisk, slagtet Kjød, Vildt eller lignende Artikler, der ikke blot tager Skade, men som inden kort Tid almindeligvis ganske fordærvs, vil drage Slutninger ligeoverfor Consignationssalg af levende Faar, vil man vistnok komme til lidet rimelige Resultater.)

Selv om imidlertid Enkeltmand skulde finde saadanne Forsøg for resikable, maatte vel en Sammenslutning af Opdrættere — i Begyndelsen kanske i nogen Grad lettet gjennem Bistand fra Staten, Landhusholdningsselskaber etc. — være istand til at gaa i Spidsen for et saadant Foretagende.

De Fordele, som man gennem et saadant Forsøg turde gjøre Regning paa, vil nemlig efter min Formening kunne vise sig at være ganske betydelige. Jeg skal her søge nærmere at paavise nogle af disse.

Efter den uheldige Stilling, hvori vor Faareavl er kommen derigjennem, at man i England nylig har vedtaget Forbudet mod Indførsel af levende Faar, med mindre disse slagtes lige efter Ankomsten, viser formentlig noksom, hvor

precært et Forhold altid er og maa være, naar man anlægger en hel Bedrift eller Næringsvei kun med et enkelt Exportmarked for Øie. Stænges nemlig dette, er det en saare vanskelig Sag i et Nu at skabe sig Afsætning paa et nyt, ukjendt Marked. Især synes dette at maatte gjælde den her omhandlede Vare, der ikke som Korn, Jern etc. har sine faste Mærker, der gjør dem lige gangbare omtrent overalt paa Verdensmarkedet. Tvertimod; Consumenternes tilvante Smag spiller her en væsentlig Rolle, og i Overgangstiden, forinden Varen er introduceret paa nye Markeder, vil Forstyrrelse i Forretningerne og følelige Tab neppe være at undgaa.

Dog, har man som her, undladt i Tide at holde sig aabent andre Markeder, gjælder det hurtigst muligt at indhente det forsømte og at finde Erstatning andetsteds for de Tab, man maatte lide paa det engelske Marked. Nye Markeder maa forsøges og helst i saa vid Udstrækning som muligt. (Jeg ser her bort fra den Eventualitet, at man for at beholde sin tidligere Position paa det engelske Marked, lægger hele Opdrætningen af Exportfaar derhen, at disse opføres efter den engelske Methode; om det lønnende heri vover jeg nemlig ikke at udtale nogen Mening).

Jeg mener altsaa, at man — selv om man i sin Almindelighed og principmæssigt ikke holder paa Consignationssalg — ved at forsøge nogle Prøveskibninger af bedste Sort ufedede norske Exportfaar i Consignation til en dygtig og solid Commissionær i f. Ex. Paris, har megen Udsigt til at kunne oparbejde et nyt og meget betydeligt Afsætningsmarked for vore Faar, paa hvilket Marked man paa anden Maade neppe kan skaffe sig et direkte Indpas; direkte Indpas er det nemlig, hvad der her helst bør være Tale om. Thi den Fremgangsmaade at lade Faar, som virkelig egner sig for det parisiske Marked, først passere gennem f. Ex. belgiske Opkjøbere eller andre fremmede Mellemmænd, som ogsaa maa consignere dem, om de skal afsættes i Paris, resulterer ikke blot deri, at de norske Interesserede gaar tabt af en ikke uvæsentlig Del af Fortjenesten, men ogsaa deri, at man — hvad der er af ikke ringe Vægt — gaar glip af den store Fordel at faa etableret selvstændige og direkte Forbindelser paa et nyt Marked.

Nok en Fordel ved den her omhandlede Consignation, som fortjener at have for Øie: Ved en eventuel Omlægning af vor Faarexport til denne Del af Continentet er det vistnok paa Grund af Omstændighederne at befrygte, iethvertfald i Begyndelsen, at Forretningerne tør have Tendens til at samle sig paa for faa Hænder, hvoraf igjen den naturlige Følge let bliver, at de fremmede Kjøbere saameget lettere vil kunne trykke Priserne efter Forgodt-befindende og paa anden Maade skalte og valte med vort Exportmarked, som de synes. Til Undgaaelse af denne uheldige Position turde det imidlertid efter min Opfatning i ikke ringe Mon tjene, at vedkommende fremmede Importeurer faar et paatageligt Indtryk af, at der staar vore Næringsdrivende andre Udveie aabne end netop at lade den hele Omsætning foregaaa gennem dem.

Med andre Ord, man tør efter min Opfatning i saadanne Consignationer, som her antydtes, se et virksomt Middel til at skabe sig en friere Stilling saavel ligeoverfor de direkte Afsætningsmarkeder som ligeoverfor de fremmede Forretningsforbindelser enkeltvis; eller: jo mere Konkurrence vi kan skabe for denne vor Vare desto mere lønnende og desto sikrere Afsætning samt i lige Grad desto bedre Chancer for hele vor Faareavl, denne for vore sydvestlige Landsdele saa vigtige Næringsvei. En energisk Udvidelse

af vore Markeder og af Kredsen af vore Forretningsforbindelser er ligeoverfor denne Bedrifts sunde Udvikling og sikrere Fremtid ligesaa vigtig som Frembringelsen af første Klasses Vare.

I Forbindelse med Spørgsmaalet om Consignationssalg af Faar bør det her nævnes, at Priserne paa anerkjendt god Vare, hvoraf Tilgangen i Virkeligheden er forholdsvis limiteret, er udsat for Fluctuationer i langt mindre Grad end Priserne paa Masseforsendelser af argentinsk og anden ringere Vare.

Naar jeg her har fremhævet visse Fordele ved Consignationssalg til disse nye Markeder, har det selvfølgelig været min Mening, at denne Afsætningsmethode tør kunne gaa Haand i Haand med fremmede Importeurs direkte Opkøb af Faar i Norge, og bør man vistnok paa ingen Maade underkjennde den store Betydning af de forudnævnte, tvende største belgiske Faareimporteurs personlige Besøg i Norge i disse Dage. Det som jeg i denne Henseende har søgt at hævde, er, at det for vor Faarexport i højeste Grad gjælder at skabe sig en Stilling, der er mest mulig uafhængig af nogens Forgødtbefindende, det være sig Importeurer, Afsætningsmarkeder, Communicationslinier eller andre.

Jeg vil sluttelig ikke undlade at tilføie, at det — selv om man fra vort Vestland ikke skulde finde sig foranlediget til for Tiden at anstille Forsøg med Prøvesendinger, og om anden Indførsel af norske Faar hertil for Nærværende ikke skulde finde Sted — burde være af adskillig Interesse for Fremtiden, om man lod afsende hertil eller til en anden for disse Distrikter bekvem Plads et lidet Antal gennemsnitsgode norske Exportfaar med hvilke Liebhabere fra Belgien eller Frankrige i Tilfælde kunde gjøres bekendt. Flere Forhandlere af Faar, med hvem jeg har konfereret herom, har tillagt en saadan Prøveforsendelse megen Betydning, og samtidigt har de erklæret, at de i Tilfælde vilde gjøre sig personlig bekendt med samme. En saadan Foranstaltning i en vigtig Næringsgrens Interesse turde muligens kunne gjøre Regning paa pekuniær eller anden Støtte fra det Offentliges eller Landbrugs-Selskabers Side. I Tilfælde vil jeg med Glæde paatage mig det nødvendige Arrangement med Hensyn til Faarenes Modtagelse og Indstilling etc.

P. Ottesen,
kst. Generalkonsul.

I n d h o l d: Antwerpen S 821.

Beretninger om Handel og Skibsfart.

Uddrag af Aarsberetninger fra de forenede Rigers Konsuler
for 1895 m. M.,

No. 20.

udgivet ved Departementet for det Indre.

1896.

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

Montevideo.

Aarsberetning dateret 5te Juli 1896.

Norske Skibe.	Med Ladning.		I Ballast.		Tilsammen.				Brutto- fragter. Kr.
	Ant.	Ton.	Ant.	Ton.	Ant.	Ton.	Deraf Dampskibe.		
							Ant.	Ton.	
I. Ankomne.									
Fra fremmede Lande til Hovedstationen	56	33 513	26	16 595	82	49 108	-	-	-
„ fremmede Lande til Vicekonsulsstatio- nerne	5	1 574	3	806	8	2 380	-	-	-
Tilsammen	61	34 087	29	17 461	90	51 488	48	29 220	564 805
II. Afgaaede:									
Til Sverige fra Hoved- stationen	1	616	-	-	1	616	-	-	15 073
- andre Lande fra Ho- vedstationen	58	31 405	19	13 986	77	45 391	-	-	579 347
- andre Lande fra Vice- konsulsstationerne	7	1 885	2	937	9	2 822	-	-	
Ialt	66	33 906	21	14 923	87	48 829	47	29 367	594 420

For Havari eller Ordre ankom 32 Skibe dr. 19 374 Ton.

Af svenske Skibe ankom 5 dr. 1 383 Ton.

Erlagte Konsulatafgifter af norske Skibe ved Hovedstationen Kr. 2 656.46, ved Vicekonsulsstationerne Kr. 179.19. Af svenske Skibe ved Hovedstationen Kr. 65.97, ved Vicekonsulsstationerne Kr. 21.84. Ialt tilfaldt Konsulen Kr. 2 722.43. Expeditionsafgifter svenske Kr. 44.60, norske 691.15.

Ovenstaaende indbefatter kun Skibe ankommet til Montevideo og Paysandu, da paalidelige Opgaver fra andre Havne mangler.

Den norske Dampskibsfart mellem La Plata og brasilianske Havne er tiltaget.

Af norske Seilskibe ankom med Ladning: Fra England 12, dr. 9 515 Ton, Brasilien 9, 2 517 T., Nordamerika 8, 6 643 T., Frankrige 2, 1 096 T., Spanien 1, 327 T., orientalske Havne 1, 199 T. Af disse var 12 lastet med Stenkul, 9 med Yerba maté, 7 med Trælast, 1 med Harpix, 1 med Hvede, 1 med Stykgods, 1 med Salt.

Af norske Dampskibe ankom med Ladning fra Brasilien 17 dr. 9 050 Ton, Argentina 4, 2 433, Nordamerika 1, 804, orientalsk Havn 1, 479 Ton, hvoraf 14 med Yerba maté, 4 med Stykgods, 2 med Farina, 1 med Trælast, 1 med Sukker og 1 med Kjød og Mais.

Af norske Seilskibe afgik med Ladning til England 3 dr. 1 062 Ton, Belgien 3, 599, Brasilien 2, 364, Argentina 2, 792, Tydskland 1, 924, Spanien 1, 199, Sverige 1, 616, Falklandsøerne 1, 327 Ton. Heraf var 4 ladet med salte Huder, 3 med Stykgods, 3 med Hvede, 1 med Talg, 1 med Ben, 1 med Benaske og 1 med Kul.

Af norske Dampskibe afgik med Ladning til Brasilien 36 dr. 20 630 Ton, argentinske Havne 8, 4 338, engelske do. 2, 1 147 Ton. Heraf var 24 ladet med Stykgods, 2 med Hvede og Mais, 5 med Talg og Kjød, 1 med Kjød, 1 med Mais, 1 med Kul, 4 med Kreaturer og Mais samt 8 med Yerba maté.

Ankomne norske Skibe 1891—95:

	1891.		1892.		1893.	
	Antal.	Reg. Ton.	Antal.	Reg. Ton.	Antal.	Reg. Ton.
Med Ladning	89	73 425	52	32 892	47	29 404
I Ballast	7	2 236	4	885	10	2 724
Tilsammen	96	75 661	56	33 777	57	32 128

	1894.		1895.	
	Antal.	Reg. Ton.	Antal.	Reg. Ton.
Med Ladning	33	20 873	61	34 087
I Ballast	12	6 359	29	17 401
Tilsammen	45	27 232	90	51 488

Afgaaede:

	1891.		1892.		1893.	
	Antal.	Reg. Ton.	Antal.	Reg. Ton.	Antal.	Reg. Ton.
Med Ladning	27	12 326	25	13 176	24	8 873
I Ballast	75	70 134	36	24 807	28	17 719
Tilsammen	102	82 460	61	37 983	52	26 592

	1894.		1895.	
	Antal.	Reg. Ton.	Antal.	Reg. Ton.
Med Ladning	21	11 247	66	33 906
I Ballast	27	19 967	21	14 923
Tilsammen	48	31 214	87	48 829

De ankomne ladede norske Skibe er tiltaget betydelig mod 1894, nemlig med 30 pCt., hvilket især skriver sig fra de mange Dampskibe, der har anløbet Hovedstationen i Fart paa La Plata og Havne i Brasilien.

Bruttofragterne for norske Skibe var i 1891—95:

	1891.	1892.	1893.	1894.	1895.
Indgaaende Fragter .	1 702 908	738 125	573 391	463 264	564 805
Udgaaende — .	223 442	285 429	212 450	245 726	594 420
Tilsammen Kr.	2 926 350	1 023 554	785 841	708 990	1 159 225

Fragtfortjenesten var saaledes betydelig mindre end i 1894, nemlig i Gjennemsnit pr. Ton Kr. 17 mod i 1894 Kr. 22.00.

Nedenstaaende Fragter er erholdt af norske Skibe i 1895:

I. Ankomne til:

1. Hovedstationen:

Seilskibe:	Stenkul fra engelske Havne . . .	15 sh.
	Maté „ brasilianske Havne . .	13 sh. 7 d
	Træ „ nordamerikanske Havne	32 sh. 3 d
	Harpix „ — — — — —	23 sh. 8 d
	Salt „ Cadiz	21 sh. 5 d
	„ „ Cette	24 sh. 6 d
	Hvede „ orientalsk Havn . . .	6 sh. 10 d
Dampskibe:	Maté fra brasilianske Havne . .	14 sh. 9 d
	Stykgods fra — — — — —	17 sh. 3 d
	Farina „ — — — — —	11 sh. 2 d
	Sukker „ — — — — —	17 sh. 8 d
	Kjød og Mais fra brasilianske Havne	13 sh. 8 d
	Trælast fra Pensacola	57 sh. 3 d

**

2. Vicekonsulsstationen i Paysandu:

Seilskibe: Stenkul fra England 25 sh. 11 d

II. Afgaaede fra:

1. Hovedstationen:

Seilskibe: Salte Huder til Antwerpen 24 sh. 1 d
 Stykgods „ Brasilien 20 sh.
 Hvede „ — 22 sh. 6 d
 — „ Malmø 26 sh. 11 d
 — „ Hamburg 21 sh. 8 d
 Ben og Benaske til Kanalen f. O. 24 sh.
 Salte Huder „ — „ 40 sh.
 Talg til Sevilla 29 sh.

Dampskibe: Stykgods til brasiliansk Havn 18 sh. 6 d
 Mais „ London 34 sh. 5 d

2. Vicekonsulsstationen i Paysandu:

Huder og Uld til Kanalen f. O. 31 sh. 5 d
 Hvede „ — 37 sh. 1 d
 Korn til Pernambuco 27 sh. 1 d

Besætningerne paa de ankomne norske Skibe var, iberegnet Førerne, 1 622 Mand. Der paamønstredes 124, afmønstredes 91 og rømte 8 Mand.

Paa herværende Barmhjertighedsindretning forpleiedes afgiftsfrit fra norske Skibe 15 Mand, hvoraf 9 norske.

Maanedshyrer var for Styr mænd Kr. 60—80, Kok og Stuert 45—72, Matroser 40—55, Letmatroser 35—40, Jungmænd 30—36 Kroner.

Som frivilligt Bidrag til Reise hid for Sømandspræsten i Buenos Ayres i Aaret er oppebaaret Kr. 92.64.

Den tiltagende norske Dampskibsfart mellem La Platas og brasilianske Havne foranledigedes for en stor Del ved Befragtninger i Europa paa Spekulation af Mæglere, hvis Respektabilitet er i høieste Grad tvetydig. Da Skibene var overladt til Personer, som ikke kan opfylde Bestemmelserne i Certepartierne, opstod i alle Havne Vanskeligheder for Kapteinerne, og Rederierne led tilsidst store Tab uden Udsigt til Erstatning paa nogen Kant. Derfor har ogsaa næsten alle Dampskibe forladt disse Farvande paa Grund af den Modgang og de Vanskeligheder, hvori de blev indviklet ved visse Mægleres og Befragteres Ansvarsløshed, samt de yderst usle Fragter, der tilbødes ved Aarets Slutning.

I Gulfeber-Perioden i Brasilien ankom til Karantænepladsen paa Flores-Øen flere norske Skibe fra Rio og Santos med Febertilfælde ombord, hvoraf særskilt kan nævnes Dampskibet „Aigi“ fra Bergen, hvis Fører og to Mand af

Besætningen blev syge, Fregatskibet „Prince Amadeo“ af Christiania, hvoraf landsattes 11 Mand, samt Barksbib „Heimdal“ af Lillesand, hvis Fører døde paa Hidreisen, en Mand strax efter Ankomsten og to landsattes meget syge. Førerne af de to førstnævnte Skibe modtog efter Karantenetidens Udløb saa overdrevne Regninger for Sygepleien, at de maatte overlevere disse til Konsulatet, efterat Skibenes Agenter havde erklæret ikke at kunne neddrive Priserne. For at det skulde kunne tillades Skibene at afgaa, maatte jeg personlig give Garanti for de nævnte Regninger. Skjønt nu allerede et Aar er forløbet, har jeg endnu ikke kunnet afslutte denne ubehagelige Affære. Heller ikke har jeg anseet det klogt at optræde altfor fordringsfuldt, saameget mere, som Rederiet endnu ikke har udbetalt Noget, hvorfor jeg taalmodig afventer Resultatet, der, efter hvad der meddeles mig, vil blive ganske i vor Favør. Faa Ting er i den senere Tid bleven saa omtalt i Pressen som Regningerne fra Floresøen.

Til Republikens Havne ankom i 1895:

	Orientalske.		Udenlandske		Total.	
	Antal.	Reg. Ton.	Antal.	Reg. Ton.	Antal.	Reg. Ton.
Fra Havne udenfor La Platafloden . . .	13	2 945	1 265	1 855 644	1 278	1 858 589
Fra Havne i La Plata og dens Bifloder . . .	6 033	1 581 232	5 610	1 953 066	11 643	3 534 298
Tilsammen	6 046	1 584 177	6 875	3 808 710	12 921	5 392 887
mod i 1894 . . .	6 209	1 513 970	8 466	4 390 748	14 675	5 940 748

Til Montevideo ankom 1 278 Skibe dr. 1 858 589 og afgik derfra 949 dr. 1 507 864, hvoraf med Ladning resp. 1 177 og 908.

Af de ankomne var Seilskibe: Italienske 102, 62 506 Ton, engelske 75, 70 386, norske og svenske 63, 34 255, spanske 55, 17 427, nordamerikanske 19, 14 988, tyske 12, 9 000, danske 6, 1 680, østerrigske 4, 2 285, uruguayiske 6, 1 273, franske 4, 2 138, hollandske 2, 2 031, brasilianske 2, 327, argentinske 1, 142 Ton.

Af Dampskibene var:

Engelske 468, 908 866 Ton, tyske 169, 290 124, franske 94, 181 654, italienske 82, 169 551, norske 38, 24 564, brasilianske 32, 24 461, argentinske 18, 9 951, orientalske 7, 1 672, spanske 6, 10 376, belgiske 5, 8 198, østerrigske 5, 6 566, nordamerikanske 1, 1 817, portugisisk 1, 1 209, dansk 1, 1 125.

Antallet af de ankomne Skibe var i 1895 mindre end i 1894, men Tonnagen større, idet den i Gjennemsnit var 1 512 Reg. Ton mod 1 430 i 1894.

Frugtmarkedet i Montevideo stillede sig saaledes:

Dampskibe:

	Tørre Huder.	Salte Huder.	Talg i Fæde.
England	—	30 sh.	25—30 sh.
Antwerpen	50 fr.	30 fr.	25—30 fr.
Hamburg	56 M.	28 M.	24 M.
Havre 60 fr.	30—35 fr.		25—30 fr.
Dunkerque	—	—	—
Bordeaux 50 fr.	—		25—30 fr.
Marseille 60 fr.	—		25—30 fr.
Genua 70 fr.	—		20—30 fr.
Valparaiso	—		30 fr.
Forenede Stater . . . 50 lbs.	—		—

	Talg i Baller	Ben og Benaske.	Korn.
England	10—15 sh.	—	10—20 sh.
Antwerpen	12 $\frac{1}{2}$ —20 fr.	—	14—20 fr.
Hamburg	10—20 M.	—	—
Havre 12 $\frac{1}{2}$ —20 fr.		—	12 $\frac{1}{2}$ sh. 15—20 fr.
Dunkerque 12 $\frac{1}{2}$ —20 fr.		—	15—25 fr.
Bordeaux 27 $\frac{1}{2}$ —30 fr.		—	—
Marseille 27 $\frac{1}{2}$ —30 fr.		—	17 $\frac{1}{2}$ —25 fr.
Genua 10—12 fr.		—	12 $\frac{1}{2}$ —20 fr.

Seilskibe: Salte Huder, England, Antwerpen, Havre 32 $\frac{1}{2}$ —37 sh., Talg i Baller, forenede Stater \$ 4.50 og 5 pCt., Ben og Benaske, England, Antwerpen, Hamburg & Bremen 14—19 sh., Korn, England, Antwerpen 16—19 sh.

Floden: Seilskibe, England, salte Huder 32 $\frac{1}{2}$ —45 sh., Ben og Benaske 20 sh.

Hidfragterne sank i Aaret betydeligt, og Returfragterne var i Almindelighed lavere end i tidligere Aar. Fragtfarten mellem Rio Grande og La Platas Havne, som før indehavdes af mindre Seilskibe (mest norske eller svenske) er i den senere Tid fuldstændig tilintetgjort ved Dampskibstrafiken, og deri har i Aaret deltaget en stor Del norske Dampskibe tjenlige for denne Fart. Export af levende Kreaturer til brasilianske Havne tiltager daglig, og antagelig kan dertil tjenlige mindre og grundgaaende Skibe paaregne en efter Omstændighederne ganske god Fragtfortjeneste.

Handelen.

Aar.	Import.	Export.	Total.
1891 . . .	18 978 420	26 998 270	45 976 690
1892 . . .	18 404 296	25 951 819	44 356 115
1893 . . .	19 671 640	27 681 373	47 353 013
1894 . . .	23 800 170	33 479 511	57 279 881
1895 . . .	25 386 106	32 543 644	57 929 750

Handelen udvikler sig stedse mere fra den prokære Stilling, hvortil politiske og finansielle Vanskeligheder har trykket den, og skjønt Exporten i Aaret var næsten en Million mindre end i 1894, var dog den samlede Export og Import Pesos 700 000 mere end i 1894. Nedgangen i Exporten er især at tilskrive Karantænen, der paabyrdes Skibe kommende fra brasilianske Havne. Desuagtet gaar Republikens Udvikling stadig frem paa Grund af dens Rigdom og de nye Arbeidskræfter, som daglig tilstrømmer.

Efter specielle Opgaver var følgende Lande interesseret i Republikens Import og Export med efterstaaende Tal:

	Fortoldet.	Import. Toldfrit.	Total.
England	6 939 904	950 316	7 890 220
Tydskland . . .	2 493 466	474 827	2 968 293
Italien	2 085 260	93 671	2 178 931
Frankrige . . .	2 327 136	54 696	2 381 832
Spanien	2 000 146	30 903	2 031 049
Brasilien	1 407 806	810 681	2 218 487
Argentina . . .	903 292	1 337 190	2 240 482
Nord-Amerika . .	1 487 757	271 943	1 759 700
Belgien	1 267 766	98 596	1 366 326
Cuba	213 688	320	214 008
Chile	57 741	80	57 821
Paraguay	46 953	14 505	61 458
Portugal	14 614	—	14 614
Holland	2 307	368	2 675
Indien, China, Japan	174	—	174
Tilsammen	21 248 010	4 138 096	25 386 106

	Fortoldet.	Export. Toldfrit.	Total.
England	3 385 894	1 563 943	4 949 737
Tydskland . . .	1 616 736	53 640	1 670 376
Italien	628 722	66 471	695 193
Frankrige . . .	5 690 230	139 990	5 830 220

	Fortoldet.	Toldfrit.	Total.
Spanien	294 352	4 102	298 454
Brasilien	5 437 366	1 444 741	6 882 077
Argentina	3 651 781	424 650	4 076 431
Nord-Amerika	3 041 997	15 929	3 057 926
Belgien	4 153 631	209 776	4 363 407
Cuba	200 131	3 195	203 326
Chile	283 669	693	284 362
Portugal	116 732	4 233	115 965
Canariøerne	27	3 967	3 994
Øen Mauritius	100	—	100
Indien, China, Japan	100	—	100
Venezuela	7 763	—	7 763
Antillerne	—	4 916	4 916
Malvinøerne	—	3 691	3 691
Gode Haabs Forbjerg	—	4 191	4 191
Australien	550	—	550
Peru	—	210	210
Andre Lande	—	90 655	90 655

Tilsammen	28 504 751	4 038 893	52 343 644
-----------	------------	-----------	------------

	1895.	1894	Mere under 1895.	1894.
Import . .	25 386 106	23 800 370	1 585 736	
Export . .	32 543 644	33 479 511	—	935 867
Tilsammen	57 929 730	57 279 881	15 857 736	935 867

Ingen direkte Indførsel fandt Sted fra de forenede Riger. Dog ankom betydelige Kvantiteter Klipfisk over Hamburg, og mindre Sendinger Fiskelevertran, Ansjois, Sild, Punsch og Brændevin, hvorom dog paalidelige Opgaver ikke kan faaes. Grunden til, at vore Produkter hidtil ikke har faaet Afsætning hersteds, er især Mangel paa direkte Dampskibsforbindelse med disse Lande, at vore Produkter ei er kjendt paa Markedet, samt Vanskeligheden i at konkurrere med tyske Varer i det Hele. Derfor er det absolut nødvendigt, saa meget mere som en, tysk Linie skal opretholde Trafik mellem Stockholm og La Plata Landene, at Prøver paa vore Industriprodukter hidsendes, og det bør nøie paasees, at alle Varer, som hidsendes, har smagfulde Etiketter og Omslag, thi man kan trygt sige, at her tages fuldkommen saa meget Hensyn til et smukt Ydre som et godt Indhold. For at vore Exportører og Fabrikanter kan se, hvilke Varer her i Almindelighed afsættes, er nedenstaaende Tabel opsat over Importartikler, fortoldet i 1895. Derhos staar Undertegnede til Tjeneste med alle Oplysninger, som Kjøbmænd behøver til Begyndelse af Export til dette Land.

Sprit, alle Slags, 2 781 896 Liter, Cognac 154 025, Øl 31 081, Genever 45 355, Likører 30 481, Rom 30 481, Rød- og Hvidvin 12 817, Champagne 30 789, Whisky 18 557 Liter, Senep 15 877 Kg., engelsk Sauce 3 054, Pickles 30 898, Nødder 141 821, tørrede Æbler 97 025, Byg 17 623, Havremel 5 637,

Potetes 2 567 256, Hvede 31 600, Ansjovis 14 136 Kg., Sild 828 Kasser, Klipfisk 311 497 Kg., Østers og Hummer 17 018, Sardiner i Olje 70 226, Chokolade 91 083, konserverede Frugter 54 680, Skinke 20 593, kondenseret Melk 770, Smør 5 419, Ost 86 539, Fint Salt 158 377, Flesk 203 Kg., Edike 7 252 Liter, Yerba Maté 8 945 474 Kg., Sækkelærred 3 054 707, Casimir 366 314, Flanel 29 729 Kg., Bomuldstøier 2 591 364 Meter, do. 3 035 901 Kg., Lintøier 17 577 Kg., do. 120 670 Meter, Uldtøier 258 354 Meter, do. 44 027 Kg., Halvuld 473 437 Meter, do. 25 152 Kg., Silketøier 2 290 Kg., do. 1 947 Meter, Halvsilke 3 618 Kg., do. 120 858 Meter, Voxdug 1 543 metr. Ctr., do. 36 488 Meter, Seildug 196 094 Kg., Tøier, ikke før nævnt, 111 090 Kg., Impregnerede Tøier 7 707 Kg., Underbenklæder i Lin 649 Dusin, do. i Bomuld 611, do. i Uld 702, Bomuldstøier 25 966, Uldtrøier 5 146, Kraver og Manschetter 22 069, Bomuldsstrømper 193 018, Uldstrømper 4 966, Bomuldsvanter 2 521, Lømmetørklæder, Bomulds-, 166 138, do., Lin-, 6 951 Dusin, do., Silke-, 2 552 Kg., Handsker af Gjedeskind 2 905 Dusin, Uldfilter 679 Kg., Paraplyer 3 202 Dusin, Haandklæder og Servietter 23 490 Dusin, do. 14 029 Kg., Plouge 8 505 Stkr., Spader 25 406 Kg., Ljaaer 14 998 Kg., Harve 180 Stkr., Plougjern 2 248 Dusin, River 1 115 Dusin, Tærskemaskiner 38 Stkr., Høstmaskiner 470, Bindemaskiner 44 Stkr., Øxer 743 Dusin, Skovler 1 227 Dusin, Hakker 3 371 Kg., Sagbrugsmaskiner 29 Stkr., Symaskiner 4 759, Maskiner for Fyrstikfabriker 8 Stkr., Ceder, Valnød og Eg 34 761 metr. Ctr., Stolper 250 807 Stkr., Pine Spruce 1 773 036 metr. Ctr., Pikes 1 003 847 Stkr., Gulvbord 6 721 metr. Ctr., Bjelker 4 141 Stkr., Tjære, Beg etc. 2 467 237 Kg., Bomolje 4 284 Liter, do. 1 029 959 Kg., Maskinolje 360 449, Staal 14 976, Oxyder 124 467 Kg., Terpentin 151 072 Liter, Gjerdetraad 9 875 710 Kg., Svovl 259 133, Kobber i Stænger 11 038, Messing- og Kobberrør 262 405, Messing 578 Kg., Stenkul 114 851 Ton, maltet Korn 128 651 Kg., Pap 350 303, Jernlasker og Piller 1 662 756, Jern i Stænger 4 100 278, galvaniserede Tagplader, 3 704 524 Kg., brændte Teglsten 89 155 Stkr., Sarmuntos (vintelning) 371 550 Stkr., Trykpapir 1 031 683 Kg., farvet Papir 14 234, Bogtrykker-svæerte 9 943, Rails 411 950, Bly 78 588 Kg., Vinduesglas 9 845 Kasser, Cement 6 292 020 Kg., Zinkplader 210 980, Vægte 90 692 Kg., Velocipeder 103 2tkr., tjærede Sække 7 257 Stkr., tomme Sække (sædvanlige) 105 010 Kg., do. 3 500 Stkr., Papirposer 5 482 Kg., Flasker 83 833 Dusin, Jernskabe 41 726 Kg., do. 1 Stk., Trækul 310 499 Hl., Økonomikjøkkener 4 508 Kg., Jernkaminer 5 435 Kg., Pengeskrin 147 Stkr., Vogne 50 Stkr., Papir, hvidt 152 582 Kg., Omslagspapir 524 211, Silkepapir 1 260, Trækpapir 4 611, Krudt 23 932 Kg., Pistoler 155 Par, Revolvere 600 Stkr., Sabler 16 Stkr., Stearinlys 95 602 Kg., Voxlys 287 Kg., Hornkvæg 265 943 Stkr., Faar 33 082, Heste 2 683, Møllesler 175, Svin 27 Stkr.

Følgende Oversigt viser Udførselens Fordeling i 1895 sammenholdt med 1894:

	1894.	1895.
Drikkevarer	\$ 2 966 835	\$ 3 259 066
Fødevarer, Specier, Korn	- 3 888 916	- 4 140 018
Tobak og Cigarer	- 254 646	- 218 629
Manufacturvarer	- 5 014 993	- 4 856 114
Færdige Klæder etc.	- 1 527 065	- 1 380 871
Industriprodukter, Maskiner	- 6 193 138	- 6 428 994
Diverse	- 3 025 276	- 3 246 744
Kvæg	- 929 501	- 1 855 670

Tilsammen \$ 23 800 370 \$ 25 386 106

Prisnoteringerne for de fornemste Artikler af Interesse for vore Exportører var i Aaret:

Klipfisk pr. Kvintal, fortoldet	\$ 9 à 11.
Cadizsalt for Fanega, Montevideo	- 0.505 à 0.720
Do. - " Floden	- 0.600 à 0.780
Staaltraad til Stængsel pr. Rulle No. 7, 8, 9	- 1.250 à 1.500
Jerntraad - " - " 5 & 6	- 1.225 à 1.400
Stenkul fra Cardiff pr. 1 000 Kg.	- 5.750 à 7.500
Kjøkkenkul fra Cardiff pr. 1 000 Kg.	- 5.750 à 6.750
Galvaniserede Jernplader (fortoldet) pr. 50 Kg.	- 3.350 à 3.750
— — i Oplag —	- 2.650 à 2.750
White Pine „Clair“ pr. 1-000 løbende Fod	- 56 à 58
— I - 1 000 — „	- 45 à 46
— II - 1 000 — „	- 35 à 36
— II - 1 000 — „	(Dækslast) - 30 à 32
Pitch Pine	- 26 à 30
Spruce	- 24 à 26
Portland Cement „Elefant“ pr. 135 Kg.	- 2.600 à 2.700
— — — - 125 „	- 2.450 à 2.700
— — „Gresham“ XXV- 129 „	- 2.600
— — „Aguila“ - 135 „	- 2.000

Udførselen oversteg Indførselen med £ 7 157 538 og var hele Aaret livlig, skjønt Hvedehøsten ikke gav forventet Resultat. Udslibningen af levende Kvæg til Brasilien tiltog, og der vil antagelig om kort Tid afgaa Prøvesendinger til Europa. Sjelden har Uldmarkedet vist sig saa livligt som i dette Aar. Paa Grund af de høje Priser, som de første Sendinger betingede i Europa, hidsendes uhørte Kvantiteter fra Landet, saa at inden kort Tid alle Depoter var overfyldt; men derved sank ogsaa snart Priserne. Klipningen begyndte alt for tidligt; Resultatet blev, at en stor Del Faar omkom af Regn og Kulde, og Tabet beregnes til ca. 1½ Million Faar.

Kvantiteten af Republikens fornemste Exportartikler var i 1895:

Hornkvæg 95 387 Stkr., Faar 234 898, Heste 26 174, Mølæsler 5 407, Svin 4 025, Gjeder 283, Horn 2 072 782 Stkr., koncentreret Bouillon 1 236 Kg., Tagl 785 247, Ben og Benaske 14 632 378, konserveret Kjød 5 482, tørret Kjød 55 024 873, Kjødextrakt 579 792 Kg., saltede Oxehuder 871 816 Tarra 663 828 Stkr., Faareskind 6 828 581 Kg., Uld 50 765 037, Ister 1 044 994, konserveret Lunge 1 130 026, Talg 19 601 708, Flesk 10 934, Kanarifrø 873 637, Kløver 1 886 679, Korn 657 266, Hvedemel 19 362 588, Mais 67 645 707, Poteter 86 349, Bønner 632 296, Hvede 99 964 568 Kg., Gadesten 1 384 700 Stkr., Sand 104 324 Ton, Kalk 1 292 900 Kg., Teglsten 107 455 Stkr., Stenblokke 20 604 Ton, Kalksten 108 Ton, Tagsten 1 500 Stkr., Jern 95 386 Kg.

Værdien af Exporten var i Forhold til 1894:

	1894.	1895.
Levende Dyr	\$ 871 398	\$ 1 004 479
Kvægprodukter	- 28 189 911	- 27 474 987
Jordbrugsprodukter	- 3 946 625	- 3 735 776

	1894.	1895.
Andre Produkter	\$ 344 523	\$ 107 364
Diverse	- 3 511	- 588
Skibsfornødenheder	- 123 543	- 32 888
Tilsammen	\$ 33 479 511	\$ 32 543 644

Priserne paa Republikens fornemste Exportartikler var i Løbet af 1895:

Salte Oxehuder	pr. 28 Kg.	\$ 2.70 à 3.15
„ Kohuder	- 18 „	- 1.70 à 2.15
Tørre Oxehuder	- 10 „	- 1.220 à 1.950
„ Hestehuder	- 10 „	- 1.30 à 1.65
Mestizuld	- 10 „	- 1.650 à 2.360
Faareskind	-	- 0.140 à 0.200
Saladero Talg	- 99 „	- 9.45 à 11.54
Talg	- 100 „	- 3 à 3.650
Mais	- 104 „	- 1.45 à 2.00
Hvede	- 110 „	- 1.50 à 2.250

Om Agerbruget haves ikke statistiske Opgaver for Aaret. I 1894 var dyrket 349 356 Hektarer, hvoraf med Hvede 203 796; Høsten deraf var god. Maishøsten var større end forventet. Landets Opdyrkning vedbliver, og det beregnes, at ca. 43 000 Personer arbejder i Agerbrugets Tjeneste, 37 200 Plouge anvendes og ca. 60 000 Par Oxer skaffer Drivkraft dertil.

Vindyrkningen har mødt store Vanskeligheder ved Philoxeraens Optræden. Dog modarbejdedes den i sin Begyndelse, saa at ikke altfor store Tab opstod. 2 955 Hektarer er beplantet, hvorpaa findes ca. 16 Millioner Planter.

Tobaksavlens synes endnu ikke at have Fremtid hersteds, og Dyrkningen er høist ringe. Landets ubetydelige Industri er fremdeles i en hensygnende Tilstand skjønt støttet ved uhyre Beskyttelsestold.

I Aaret indførtes til Montevideo 530 380 Hornkvæg, 78 523 Faar, 10 873 Heste, 1 836 Mølæsler, 33 203 Gjeder, 16 267 Svin, hvoraf konsumeredes 140 769 Hornkvæg, 51 701 Faar, 33 203 Gjeder, 16 267 Svin, udgjørende ca. 24 Millioner Kg. eller næsten 100 Kg. pr. Person.

Toldintraderne var 10 624 265 \$.

Landets Befolkning beregnes til 824 500, hvoraf Montevideo og Omegn 258 990. Indvandringen er meget ringe. Hid indvandrer i Regelen kun Italienere og Spaniere, og maa man fraraade ialfald Jordarbejdere fra at komme hid. Duelige Haandværkere kan faa nogenlunde god Sysselsættelse, men i Begyndelsen er der altid Vanskeligheder, før de kan tale Sproget.

Den konsoliderede $3\frac{1}{2}$ pCt. Statsgjæld, der 1893 noteredes til 32, er nu steget til 52. Ingen Forandring i Landets Myntfod er forekommet i Aaret. Prægning af Skillemynt vedbliver, og heraf er nu i Omløb over $5\frac{1}{2}$ Million

Pesos. Her er er saa godt som alle europæiske Guldmynter gangbare og har sin faste Kurs. Republiken har nemlig ikke egne Guldmynter. Af seddel-udstedende Banker findes kun to. For Tiden diskuteres i Kamrene Projekt til en ny Statsbank, hvis Kapital skal blive 5 eller 10 Millioner Pesos. Den skal kaldes „Banco de la Republica“. Man haaber i Almindelighed, at Forretningerne derved atter vil forbedres, især hvis der kommer en dygtig Direktion, villig til at støtte Handel og Industri, der ikke fortsætter som den likviderede Nationalbank, hvilken kun var en Institution til at begunstige politiske Spekulationer.

Vexelkurserne for den uruguayske Peso noteredes saaledes:

	Bank.	Privat.
London	sh. 51—52 $\frac{1}{8}$	sh. 51 $\frac{1}{8}$ —52 $\frac{1}{2}$
Paris	Fr. 5.33—5.46	Fr. 5.35—5.51
Antwerpen	„ 5.34—5.47	„ 5.36—5.53
Italien	Lire 5.80—6.20	Lire 6.00—6.20
Tydskland	Mk. 4.32—4.44	Mk. 4.35—4.47
Rio Janeiro	M. R. 19.000—27.000	M. R. 19.200—27.300

Der forberedes Havneanlæg, og man haaber, at Montevideo inden 7 Aar skal være forsynet med en Havn af første Slags.

Konsulatets Lokale er fremdeles Calle Reconquista No. 164, aabent 10—3.

Carlos Rogberg.

Bangkok.

Aarsberetning dateret 30te Juni 1896.

Af norske Skibe ankom fra fremmede Steder med Ladning 59 dr. 42 538 Ton og i Ballast 42 dr. 24 424 Ton, ialt 101 dr. 66 962 Ton, hvoraf Dampskibe 64 dr. 49 356 T.

Til fremmede Lande afgik med Ladning 101 dr. 66 894 Ton, hvoraf Dampskibe 64 dr. 49 356 T.

For Havari eller Ordre ankom 2 Skibe dr. 662 Ton.

Af svenske Skibe ankom 9 dr. 5 438 Ton.

Erlagte Konsulatafgifter af norske Skibe Kr. 3 112.39, af svenske Kr. 150.

Exporten af Ris fra Siam var 7 680 271 Piculs eller Tons 457 159 eller omtrent som i 1894. En aarlig Export af 8 Mill. Piculs er dog paa langt nær ikke tilstrækkelig til stadig at sysselsætte alle Rismøllerh er. Hertil udkræves 3 Gange denne Kvantitet. Det er derfor tilfredsstillende, at Dyrkningen synes at have god Fremgang i Oplandet.

Nogle Kapitalister oprettede ca. for 2 Aar siden et Kanal- og Vandings-selskab under europæisk Bestyrelse, hvilket synes at have Fremgang.

Med Hensyn til den nævnte Overspekulation i Rismøller bemærkes, at vi for ca. 6 Aar siden havde 17 saadanne, medens der nu i Bangkok og Nabo-pladser er 30. Paddyplanterne har benyttet sig af Møllernes voxende Behov, og Prisen paa Paddy er steget betydelig, medens Møllerne tildels er drevet med Tab.

Den meste Ris gik til Singapore, 2 605 076 Piculs, og Hongkong, 4 324 698 Piculs. Priserne synes at være for høje for Export til Europa og Brasilien, hvortil kun gik resp. 318 981 og 98 076 Piculs.

Hvid Ris har nu større Andel i Exporten end før, da næsten alle de nye Møller er indrettet paa at male hvid Ris.

Ogsaa i Træ og Kvæg har der været stor Omsætning. Af andre Produkter aftager derimod Omsætningen hvert Aar.

Skibsfart. For at befordre alt det Gods, der tilbydes for China og The Straits behøves ofte extra Dampskibe foruden de regulære Linier, og norske og svenske Dampskibe har i 1895 taget den største Andel i denne Extraforretning. De regelmæssige Linier er alle under britisk Flag, men den befragtede extra Tonnage har for det meste været norsk.

Udelukkende norske Skibe er anvendt til at befordre Teak til Europa. Hele Antallet af disse var 45. Ogsaa til Transport af Trælast til Bombay er nogle norske Dampskibe bleven anvendt.

Af Dampskibe ankom 332 engelske, 67 norske og svenske, 33 tyske, 26 franske og 1 siamesisk. Af Seilskibe 5 engelske, 45 norske og svenske, 4 tyske og 2 siamesiske. Den samlede Tonnage var engelsk 280 352, 73 005 norsk og svensk, 43 181 tysk, 10 374 fransk, 1 509 siamesisk.

Fragterne var stadige, og Rederne har vistnok været tilfredse med Bangkokforretningerne.

Importen var meget livlig og da der ikke har været nogen større Falitter, synes alle Handlende at have havt Fremgang. Der er desværre ingen Udsigt til at indføre Artikler fabrikeret i Norge og Sverige, da kun Varer af simplere Kvalitet er gjængse her paa Markedet. Saaledes er f. Ex. Fyrstikhandelen udelukkende i Hænderne paa Japan, idet de japanske Fyrstikker sæt underordnede Kvalitet endnu synes at tilfredsstille den indfødte Ikning.

Forretningerne synes at være i en gunstig Stilling her, hvilket vistnok i stor Udstrækning er at tilskrive den høje Kurs paa Sølv.

Chr. Brochmann.

Georgetown, Demerara (Britisk Guiana).

Aarsberetning dateret 18de Marts 1896.

Fra fremmede Lande ankom med Ladning 54 norske Skibe dr. 33 650 Ton hvoraf 35 Seilskibe dr. 18 147 Ton.

Samtlige afgik til fremmede Lande, heraf i Ballast 26 dr. 14 714 Ton.

Af norske Skibe ankom 5 dr. 2 239 Ton.

Erlagte Konsulatafgifter af norske Skibe \$ 426.86, af svenske \$ 37.14.

Sidst i 1894 gik Prisen paa Stedets Stapelartikel, Sukker, saa lavt ned, at Aaret befrygtedes at ville blive ulykkeligt for Kolonien. Heldigvis slog denne Frygt ikke til. Liden Høst af Hvidbeter og Urolighederne paa Cuba har bragt Artiklen op og med en gennemsnitlig Høst af 110 000 Ton for Aaret har Planterne i de fleste Tilfælde kunnet bringe lidt Udbytte.

Guldindustrien er gaaet noget tilbage, da Produktionen i Aluvialvadske-
rierne kun var 122023 Unzer mod 129670 i 1894. Ingen Grubedrift er endnu foregaaet.

Grændsevenskelighederne med Venezuela, der begyndte saa pludselig, har ikke gjort noget Indtryk i Kolonien, da Folket er sikker paa at dets Rettigheder bliver opretholdt og at dette let kan ordnes, da man ikke er gaaet udenfor Koloniens Territorium.

Der gaar regelmæssig 2 norske Dampskibe mellem New York og denne Havn.

I. H. de Jonge.

Buenos Aires.

I Skrivelse af 18 Mai 1896 indberetter Generalkonsulen, at han af det derværende Handelskammer er blevet ammodet om at gjøre vore Skibsførere bekendte med, at de ved at lade sig optage som Medlemmer af Børsen vil kunne faa opstaaede Tvistigheder med andre Medlemmer afgjort uden Omkostninger og uden Tidspilde.

Denne af Handelskammeret fattede Beslutning vil, udtaler Generalkonsulen, være af ikke uvæsentlig Interesse for vor Skibsfart, da derved ikke alene opnaaes, at enhver Sag om Liggedagspenge eller om den rette Forstaaelse af Bestemmelserne i Certepartiet eller Konnossementet vil kunne indbringes for Handelskammerets Retsudvalg, men ogsaa, at de opstaaede Spørgsmaal vil blive underkastede kompetente og uinteresserede Personers Kjendelse uden Omkostninger for Parterne.

Da Rettergangsmaaden — bemærker Generalkonsulen videre — i Buenos Aires er overmaade langsom, indviklet og kostbar, ligesom Retsforholdene i sin Almindelighed er saa lidet tilfredsstillende, at Processer som Regel maa fraaades, har ingen anden Udvei hidtil staaet vore Skibsførere aaben end gennem privat Voldgift at søge at faa ordnet opstaaede Tvistigheder. Vægrer Modparten sig for at indgaa herpaa, maa Skibsføreren frafalde sin Fordring.

Som Medlem af Børsen vil man neppe være udsat for dette, idet Handelskammeret i Henhold til Statuterne har at kjende og dømme i Tvistemaal i kommercielle Anliggender mellem Medlemmer af Børsen, efterat Parterne paa Forhaand har vedtaget at underkaste sig Kammerets Voldgift. Skulde noget Medlem negte en saadan Vedtagelse af Voldgift, bliver han ifølge Statuterne suspenderet og senere udvist som Medlem af Børsen.

Generalkonsulen antager derfor, at det vilde være i Rederiernes Interesse, om Skibsførerne i paakommende Tilfælde benyttede sig af den dem nu givne Anledning til at blive Medlemmer af Børsen.

Ifølge Børsreglementets § 5 erlægges der i Indtrædelsespenge \$ 50.00 Papir; den maanedlige Kontingent er \$ 2.50, der erlægges kvartalsvis og i Forskud. — Ifølge § 6 er ethvert Medlem, som midlertidig forlader Byen og herom indsender skriftlig Meddelelse til Direktionen, fritaget for at betale Medlemskontingent under sit Fravær.

Honolulu.

Aarsberetning dateret 27 Mai 1896.

Med Ladning ankom fra fremmed Havn et norsk Seilskib dr. 1 116 Ton. Bruttofragt Kr. 21 528.

Intet Skib afgik.

Intet svensk Skib ankom.

Frå norske Skibe afmønstredes 1 Mand.

Exporten udgjorde i 1895 \$ 8 474 138 mod i 1894 \$ 9 678 794. Importen var i 1895 \$ 5 714 017 mod i 1894 \$ 5 104 481. Exporten oversteg i 1895 Importen med \$ 2 760 120.

De forenede Stater optager det Meste af Handelen nemlig 91 pCt.

De væsentligste Udførselsartikler i 1895 var: Sukker 294 784 819 $\mathcal{H}$, Værdi \$ 7 975 890, Ris 3 768 762 $\mathcal{H}$, \$ 161 547, Kaffe 118 755 $\mathcal{H}$, \$ 22 823, Bananer 105 000 Bundter, \$ 102 599, Uld 228 000 $\mathcal{H}$, \$ 18 000, Huder 19 000 Stkr., \$ 47 000, Ananas 65 000 Stkr., \$ 8 800, Gjedeskind 6 500 Stkr., \$ 2 800, Faareskind 6 600 Stkr., \$ 800, Molasse 45 000 Gallons, \$ 3 000, Betelblade 119 Kasser, \$ 640, Awa 12 600 $\mathcal{H}$, \$ 1 304.

Exporten af Sukker aftog i 1895 med 11 900 174 $\mathcal{H}$. Følgende andre Exportartikler viser Nedgang med efterstaaende Beløb: Ris 4 Mill. $\mathcal{H}$, Kaffe 70 000 $\mathcal{H}$, Bananer 18 000 Bundter, Uld 33 000 $\mathcal{H}$, Huder 2 400 Stkr.

Under hawaisk Flag var i Aaret registreret 52 Skibe dr. 21 678 Ton.

I Aaret ankom 318 Skibe dr. 337 817 Ton, hvoraf amerikanske 219, 182 876 Ton, britiske 60, 119 841 T., hawaiiske 28, 22 592 T., tyske 9, 10 805 T., norske 1, 1 116 T., nicaraguiske 1, 587 Ton.

Hval- og Sælfangernes Antal er stedse gaaet ned. I 1895 ankom kun 10.

Det kommende Aar vil blive bedre end det forløbne, idet Landets Indtægt for 1896 vil blive 2—3 Mill. \$ mere end i 1895. Udsigterne er derhos til fuldstændig Frihed for politiske Uroligheder, Tørke, Epidemier og andre Ulykker. Derhos vil Turisttrafikken atter blive normal. Oceanfarten over Øerne tiltager, Penge anvendes paa Kaffeplantager og langsomt men sikkert indfinder de smaa Landbrug sig. Statens Udgifter i de første 11 Maaneder af 1895 svarede næsten til Indtægterne.

Der herskede i 1895 alvorlige Forstyrrelser og Forretningerne var to Gange afbrudt i ugevis. Ikkedestomindre virker Finantserne godt og Skatterne erlægges villig. Regjeringen har afholdt sig fra at optage særlige Laan saavel af Hensyn til Insurrektionen som Epidemier. De herved forårsagede Udgifter er opført paa det ordinære Budget. Herved formeres Evnen til at bære forøget Gjæld.

C. S. Weight,
fung.

Marseille II *).

Aarsberetning dateret 15 August 1896.

Marseilles Handel og Skibsfart.

Aaret betegnes som ugunstigt i alle Henseender.

Nedenstaaende Tal angiver hele Skibsfarten paa denne Havn.

	Antal.	Ton.	Ton Varer.
1895	15 958	9 699 891	4 922 294
1894	16 024	9 640 755	4 991 976

En Nedgang er saaledes indtraadt i Antallet af 66 og i Mængden af Varer af 69 682 Ton, hvorimod Tontallet er forøget med 59 136.

Da imidlertid 1894 i Forhold til 1893 kunde opvise en gjennemgaaende Tilvæxt, nemlig i Antal 343, i Tontal 188 163 og i Kvantiteten af Varer 103 522 Ton, er de nævnte Tal ikke opmuntrende.

En Fordeling mellem Damp- og Seilskibe giver følgende Resultater

	Antal.	Tontal.	Ton Varer.
Dampskibe	10 658	8 952 319	4 218 411
Seilskibe	5 300	747 572	703 883

Nedgangen for Seilskibene vedbliver. Siden 1875 er Tontallet gaaet ned med 1 023 000, medens det for Dampskibene er tiltaget med 5 674 000. Medens i 1875 af Seilskibene 810 var franske, var Antallet i 1895 kun 40, naar særligt Hensyn tages til Langfart.

Af de ovennævnte Skibe var franske 11 691, dr. 5 644 130 Ton, medbringende 2 537 465 Ton Varer, og fremmede 4 267 dr. 4 055 871, med 2 385 829 Ton Varer.

Af de fremmede Skibe var engelske 1 210, dr. 2 054 809 Ton, spanske 749, 525 062 T., italienske 865, 318 657 T., græske 458, 313 809 T., østerrikske 417, 266 622 T., nederlandske 152, 242 489 T., tyske 113, 129 698 T., norske og svenske 173, 120 246 T., danske 62, 38 958 T., tyrkiske 33, 21 346 T., russiske 32, 20 924 T., belgiske 2, 2 498 T.

*) Se Hefte 13 Pag. 602.

Følgende franske Dampskibsselskaber har Hovedstation i Marseille :

1) Compagnie des Messageries Maritimes 50 Dampskibe dr. 85 329 Ton. Selskabets Skibe gaar paa: Constantinopel, det sorte Hav, London, Lille-Asien, Egypten, Afrikas Østkyst og Øerne Madagaskar, La Reunion og Mauritius, Australien, Ny Caledonien, Indien, Kina og Japan.

2) Compagnie Générale Transatlantique 31 Dampskibe dr. 26 147 Ton. Disse Skibe gaar paa: Algeriet, Tunis, Antillerne, Cartagena, Colon anløbende Barcelona, Malaga og Teneriffa.

3) Compagnie Marseillaise de Navigation à vapeur (Fraissinet & Co.) 23 Dampskibe dr. 16 758 Ton hvilke Skibe gaar paa: Korsika, Italiens Vestkyst, Grækenland, Tyrkiet, det sorte Hav, Kanariske Øer, Senegal, Gabon, Guinea og Congo.

4) Société Générale de Transports Maritimes à vapeur med 18 Dampskibe, dr. 22 489 Ton, som opretholder regulær Forbindelse med Algeriet, Italien, Brasilien og Laplata.

5) Compagnie Française de Navigation à vapeur, (Cyp. Fabre & Co.) eier 16 Dampskibe dr. 19 630 Ton gaaende regulært paa: Oran, Syrien, New York anløbende Neapel og La Plata anløbende italienske og spanske Havne.

6) Compagnie de Navigation Mirte (Tonache) 12 Dampskibe dr. 10 447 Ton, som betjener Algeriet, Tunis og Afrikas Vestkyst anløbende Tanger og Las Palmas.

7) Compagnie Nationale de Navigation eier 7 Dampskibe dr. 13 048 Ton som delvis befragtes af Staten for Troppetransporter paa Tonkin og derfor betjener indisk Kina, New-York, Brasilien og La Plata.

8) Compagnie Arménienne et Marocaine (N. Paquet) eier 8 Dampskibe dr. 7 326 Ton. Som Navnet angiver gaar disse Skibe paa det sorte Hav, Gibraltar, Marokko og de kanariske Øer.

9) Compagnie Caillol et Saintpierre eier 6 Dampskibe dr. 3 936 Ton, som gaar paa Algeriet, spanske Middelhavshavne, det sorte Hav og Syd-Amerika.

10) Compagnie Française de l'Afrique occidentale eier 1 Dampskib dr. 1 040 Ton, som gaar mellem Marseille og Havne paa Afrikas Vestkyst.

11) Compagnie Castaldi 5 Dampskibe dr. 656 Ton, som opretholder udelukkende Trafik mellem franske Middelhavshavne.

Følgende fremmede Selskabers Skibe anløber Marseille med Anløb af efternævnte Havne:

1) Svenska Lloyd. Svenske, norske, danske og Østersøhavne.

2) Det Forenede Dampskibsselskab, Kjøbenhavn, anløbende sydengelske Havne.

3) Finska Ångfartygsbolaget, St. Petersburg, Reval, Stockholm, Helsingfors.

4) Compagnie Havraise Peninsulaire, Diep-Suarez, Tamatave, Mauritius, Réunion, Alicante, Valencia og Palma.

5) Cie Péninsulaire et Orientale Anglaise, Calcutta, Bombay, Port Said og London.

6) Cie Florio Rubattino, Sardinien, Sicilien, Alexandria og Tunis.

7) Cie Sevillane, Barcelona, Valencia, Alicante, Carthagena, Almeria, Malaga, Cadiz og Sevilla.

8) Cie Fluviale et Maritime, do.

9) Transatlantique de Barcelona, Barcelona, Antillerne, Mexico, Venezuela, Claudia, Montevideo, Buenos Aires, Dakar, Rio de Oro, Monrovia, Fernando Po og Gabon.

10) Valenciana, spanske Havne.

11) Ibarra de Sevilla, do.

12) Rotterdam Lloyd, nederlandsk Indien.

13) Johnston Line, Constantinopel og Odessa.

14) Bibby Line, Rangoon.

15) Glynn Line, Livorpool.

16) Cie Hall Line, Kurrachee.

17) Cie The Persian Gulf Steamship, London, Port Said, Bunder Abbas, Buschire, Bassorah Bagdad etc.

18) Cie Puglia, Genua, Livorno, Neapel, Messina, Catania, Gallipoli, Brindisi, Bari, Barleta og Venedig.

19) Cie Hambourgoise (Sloman), Hamburg.

20) Cie Anchor Line, Bombay, Liverpool, Glasgow, Newyork.

21) Cie Royale Hongroise (Adria), Fiume, Triest og italienske Havne.

22) Wilson Line, Hull.

Følgende Artikler spiller en fremragende Rolle paa Marseilles Børs (Op-gaverne er fra 1895):

Korn og Mel: Indførsel til Marseille 847 519 Ton eller næsten $\frac{1}{3}$ af hele Importen til Frankrige. Hvede indtager første Plads med 663 655 Ton, derefter Havre, 92 000 T., Mais 56 487 T., Byg 33 000 T. og Rug 486 T. Af Mel indførtes kun 1 800 Ton. De Lande, som især forsyner dette Marked med Hvede, er Rusland (det sorte Hav) 487 943 T., Tyrkiet 47 627 T., Algeriet 41 065 T., Tunis 30 547 T., Rumænien 27 150 T., engelsk Indien 23 440 T., den argentinske Republik 3 815 T., Nordamerika 2 973 T.

Af Korn udførtes herfra i det Hele 170 600 Ton og af Mel 93 395 Ton.

Sukker. De herværende betydelige Raffinaderier arbejder under ugunstige Toldforhold, som gjør Konkurrentsen med Udlandets Produkter vanskelig med Hensyn til Exporten. Af Raastof indførtes hid 106 600 Ton og udførtes 10 525 T. Af raffineret Vare indførtes 37 675 T. og forbrugtes 42 782 T. Importen foregik især fra de franske Kolonier Guadeloupe, Martinique, Réunion, Mayotte og Nossi-Bé samt fra Egypten, Mauritius og hollandsk Indien.

Af Kaffe indførtes 19 128 Ton fra Brasilien (8 800), engelsk Indien (2 300) og Venezuela, Cuba, Porto Rico og Haiti.

Peber, Import 1 773 Ton fra engelsk Indien (Singapore) 1 020 T. og de franske Besiddelser i Kina — Indien 600 Ton.

Oliefrø er af særlig Interesse for Marseille paa Grund af de betydelige Oliefabriker, som her er i Virksomhed. Af de forskjellige Frøsorter indførtes 461 563 Ton, hvoriblandt forekommer: Arachide (135 800 T.), Sésame (97 700 T.), Coprah (87 300 T.), Coton (23 000 T.), Mowras (15 030 T.), Palmistes (14 100 T.), Lins (10 900 T.), Colzas (8 700 T.), Pavets (2 900 T.), Chanvre (2 900 T.), Niger (1 400 T.), Ravisous (759 T.), Frugt og andre Slags (28 870 T.). Indførselen sker især fra Syrien, Bombay, Calcutta, Kurrachée, Coromandel, Mozambique, Sénégal, Congo, stille Havs Øer.

Olieproduktionen paa Stedet var i Aaret 211 625 Ton, hvoraf udførtes 30 000 T. Af de forskjellige Oliesorter indførtes 26 380 T., samt derhos Olivenolie, 19 350 T.

I umiddelbar Forbindelse med Oliemarkedet staar Produktionen af Oliekager, der ialt udgjorde 234 800 T. En betydelig Export deraf finder Sted herfra, og betydelige Kvantiteter finder Vei til Skandinavien.

Bomuld. Importen deraf var 59 619 Baller. Heraf kom for den franske Industri fra Amerika 2 400 Baller, hvilket ikke er hændt paa 20 Aar. Man haaber, at denne Transitimport vil tiltage, da denne Industri i den senere Tid er tiltaget betydeligt, især i de østlige Departementer.

Silke er af Betydning for Marseille. Ialt indførtes af „Cocons Bourre“ og „Gréges“ 9 479 Ton, især fra Kina, Japan, Tyrkiet, Rusland, Italien, Indien, Østerrige, Grækenland og Spanien.

Uld. Markedet har en vis Betydning, men viser Tegn til Nedgang, da Varen finder større Fordele paa andre Veie. I Aaret ankom 135 700 Baller, hvoraf 70 200 i Transit. Det er eiendommeligt, at endog Algeriet finder sin Fordel i at expedere sine Produkter heraf over nordfranske Havne.

Exporten af Tøier af forskelligt Slags var 29 000 Ton, hvoraf den største Del gaar til Algeriet og de østeuropæiske Middelhavshavne. Af Bomuldstøier var 8 400 Ton bestemt til China og Japan, af en Totalexport af 20 000 Ton.

Store Mængder levende Kvæg indkommer aarlig fra Algeriet samt i de senere Aar fra Tunis og Marokko, ligesaa Faar fra Rusland. Ialt indførtes 1 892 282 Dyr, hvoraf 1 522 968 Faar.

Af Faareskind ankom hertil fra La Plata 18 600 Baller, fra Australien 24 000 og fra andre Lande 9 000. Der indførtes 21 718 Baller Gjedeskind fra Marokko, Levanten, Algeriet, Tunis etc.

Vin- og Spirituosa indtager en betydelig Plads saavel blandt Import- som Exportartikler. Importen var i det Hele 95 157 108 Liter og Exporten 28 527 262 Liter. Markedet har tydelig lidt af de usikre Toldforhold i de sidste Aar, hvorfor ovennævnte Tal ikke er gunstige. Til Norge skal være afsendt 3 000 Liter.

Stedet forsyner sig især fra Spanien (18 Mill. Liter mod 55 Mill. i 1891), Algeriet 61 906 500 L., Tunis 1 861 800 L., Grækenland 1 226 900 L., Italien 1 072 000 L.

Import af Talg 3 970 887 Kg., Export 905 111 Kg. Fedt, Import 2 602 862, Export 1 751 549 Kg. Lys, af Marseille Fabrikat, Export 5 352 260 Kg. Petroleum, Import 75 462 Fade til Marseille, 38 259 til Port de Bouc.

Jernmalm. Import fra Spanien Kg. 7 206 070, Italien 740 000, Algeriet 16 256 057, andre Lande 2 640 513, ialt 26 842 640.

Takjern. Import fra England Kg. 770 632, Italien 1 163, andre Lande 36 891.

Kobber. Import 4 161 613 Kg., Tin 2 113 434 Kg., Bly 29 359 773 Kg.

Kul. Import 1 071 000 Ton, Export 487 313 Ton. Af Importen var engelsk Vare 495 368 Ton. Stedets Forbrug var ca. 309 000 Ton og Omegnens 224 000 Ton.

Lerindustrien er af stor Betydning for Marseille; særlig tilvirkes store Mængder Tegl, Tagsten og de i varme Klimater meget anvendte Gulvplader. Ialt udførtes 104 775 Ton. Paa Grund af Traktatvanskelighederne med Spanien og Italien samt de ugunstige Forhold i flere Dele af Sydamerika er denne Industrigren betydelig aftaget.

Klipfisk. To Tørreindretninger, en i Nærheden af Marseille og en i Port de Bouc, findes, hvortil indførtes af fransk Vare resp. 519 900 og 2 750 715 Kg., modsvarende i tørret Tilstand tilsammen 2 660 220 Kg. Middelpriisen for tørret Vare opgives i Aaret at have været fra 58 til 80 frcs. pr. 100 Kg.

Sæbefabrikationen er meget udviklet paa Stedet. Produktionen i Aaret var 113 838 000 Kg., modsvarende en Værdi af frcs. 50 618 000. Heraf udførtes 12 709 543 Kg., hvoraf til Sverige 16 786 Kg., Intet til Norge.

Hvedegryn. Export 51 144 000 Kg., hvoraf til Norge 5 135 Kg.

Svoel. Import 35 160 T. fra Sicilien. Salt. Export 61 700 Ton.

Trælast. Totalimporten var efter Handelskammerets Opgaver 165 602 Kubikmeter, hvoraf fra Sverige og Rusland (Østersøen) 94 973, Canada 28 177, Østerrige 19 694, Amerika (Pitchpine) 16 797, Galatz og Odessa 5 961.

Af Stav, for det meste af Eg, indførtes fra Fiume, Triest og Odessa 9 778 200 St.

Totalimporten af alle Handelsvarer til Marseille var 2 923 133 Ton og Exporten 1 743 980 T.

Fra Norge indførtes til Marseille i 1895:

Tougværk 6 723 Kg., Filspeen 2 000 Kg., Tørfisk 6 233 Kg., Tran 5 970 Kg., Klipfisk 2 250 Kg.

Til Norge udførtes fra Marseille i 1895:

Gryn 26 225 Kg., Olier 483 669 Kg., Frugter, tørre (Mandler, Nødder, Rosiner) 13 796 Kg., Okker 43 648 Kg., Vin og Likører 16 919 Kg., Flasker, fulde 9 062, Sæbe 3 986 Kg., Lakrits 2 119 Kg., Gummi 2 688 Kg., Konserver 985 Kg., Hvedemel 39 700 Kg., Salt 765 000 Kg., Farver 5 300 Kg., Cigaretter 245 Kg.

Den fhv. norske Undersaat Otto Knap er antaget som Skibsmægler for de skandinaviske Sprog.

Claes G. Peyron.

Stettin.*)

Aarsberetning dateret 12te August 1896.

Ligesom den almindelige Tilstand blandt Massen af den tyske Befolkning var gunstig i 1895 paa Grund af de rige Høster 1894 og 1895, viser ogsaa Tydsklands Handel og Industri i 1895 betydelig Udvikling. Beregnet i 1 000 Tons indførtes 32 537 Tons med 32 023 i 1894 og 29 281 i 1893, og udførtes 23 830 Ton mod 22 884 i 1894. Følgende Varer viser Forøgelse i Indførselen mod 1894: Bomuld og Bomuldsvarer, Kemikalier, Træ og Trævarer, Kul, Tjære etc.

Nedgang har fundet Sted i Indførselen af Affald, Jord og Malme, Korn, Sten og Stenvarer, Kvæg.

Udførselen fremviser Tilvæxt for Jern og Jernvarer, Jord og Malme, Korn Træ og Trævarer, Papir og Papirvarer, Kul og Lervarer, men Nedgang for Sten og Stenvarer.

Værdien af Tydsklands Ind- og Udførsel i Aarene 1892—95 var (i 1 000 Mark):

	Indførsel.	Udførsel.
1892	4 467 973	3 476 977
1893	4 483 262	3 554 055
1894	4 544 984	3 349 901
1895	4 565 894	3 768 670

Efter den engelske Statistik var Værdien af Englands Ind- og Udførsel (i 1 000 Mark):

	Indførsel.	Udførsel.
1894	8 166 896	5 475 717
1895	8 333 753	5 722 799

*) Se Hefte 4 Pag. 103.

Til Stettin indførtes søværts 1 820 677 Ton og udførtes 610 350 Ton, visende en Tilvæxt i Indførsel mod 1894 af 111 606 Ton, men en Nedgang i Udførsel af 70 180 Ton; førstnævnte skyldes forøget Import af Kul, sidstnævnte formindsket Export af Raasukker og Mel.

Tydslands Kornhøst i 1894 oversteg Middelhøsten 1890—94 med 16 pCt., og Høsten 1895 synes at have været endnu rigere.

Tydslands Indførsel af Kornvarer var 1895 4 469 983 Ton og dets Udførsel 438 955 Ton. I Indførselen deltog følgende Lande: Rusland med 63.5 pCt., Østerrige med 7.5 pCt., Rumænien med 8 pCt., de forenede Stater med 9.7 pCt. og Argentina med 8 pCt.

Der udførtes til England 54 000, Danmark 43 000, Sverige 35 000, Nederlandene 21 000 og Schweiz 37 000 Ton Korn.

Stettins Indførsel af Korn og Mel var 143 366 Tons og dets Udførsel deraf 31 582 Ton.

Af Mel udførtes mindre til Norge end før, da fransk Mel havde vundet Adgang til det norske Marked. De forhøiede Toldsatser i Sverige bevirkede Nedgang i Udførselen dertil. Medens Tydslands Agrarer med Held har arbejdet paa at hindre Udførselen af Mel, er de franske Møller ved fordelagtige Toldbestemmelser i Frankrige kommet i den heldige Stilling, at de har berøvet Tydskland flere Afsætningsomraader for Korn og endog i England med Held optaget Konkurrencen med de amerikanske Møller. Fra Frankrige udførtes til England i 1895 56 300 Ton.

Uagtet den formindskede Export af Mel, stillede dog Priserne sig bedre end i 1894.

Af Klid indførtes 32 196 Ton, deraf fra Norge 7 782 Ton eller 4 164 Ton mere end i 1894, og fra Sverige 3 132 Ton. Priserne var for Rugklid fra M. 3.65, M. 4.20, og for Hvodeklid fra M. 3.45—4.

Til Stettin indførtes 13 664 Ton, hvoraf atter udførtes til Sverige 6 434 Ton. Afsætningen af Rapskager hindredes ved, at flere Undersøgelsesanstalter for Fodermidler havde fraraadet Anvendelsen deraf, hvilket dog af Mange ansees som en Fordom, da Lande med betydelig Kvægdrift, som Danmark og Sverige fremdeles køber saadanne. Priserne var først i Aaret M. 5, sidst M. 4.10 pr. 50 Kg.

Fra Stettin udførtes til Norge 28 Ton Kløver- og 16 Ton Græsfrø.

Fabrikationen af Gjødningstoffer var i en mislig Stilling paa Grund af stærk Prisnedgang paa Raastoffet, der maatte indkjøbes længe før Anvendelsen, hvorved hele Konjunkturtabet faldt paa den nye Fabrikation. Prisnedgangen bevirkedes delvis ved, at en stor Mængde Svovlsyre paa Grund af tiltagende Benyttelse af Elektrolys for Sodafabrikationen maatte anvendes til Fabrikation af Superfosfat, som derved betydelig tiltog. Forbruget af Benmel gaar stedse tilbage. Exporten til Norge udgjorde kun nogle Ton.

Sild. Til Stettin indførtes 1895 603 894 Tdr. mod 616 101 i 1894 og 651 897 i 1893. Omsætningen var 588 621 Tdr. i 1895, 638 010 i 1894 og 659 689 i 1893.

Det vilde dog være urigtigt, om man af den mindre Omsætning i 1895 vilde udlæde en almindelig Nedgang i Stettins Sildehandel. I 1893 steg Afsætningen paa Grund af den usædvanligt gunstige Sildefangst og de fordelagtige Priser med 74 629 Tdr. mod det hidtil rigeste Afsætningsaar 1890. Den lille Tilbagegang, som siden har fundet Sted, er at tilskrive de i de to sidste Aar fuldstændigt feilslagne Fangster af Fedsild; dog forbliver Omsætningen for 1895, naar undtages Aarene 1894 og 1893, større end nogensinde før.

I 1895 omsattes i norsk Sild:

12 214	Tdr. gammel Fedsild	imod	52 228	Tdr. i 1894
65 449	” ny	—	31 672	” - —
4 093	” Slo- og Vaarsild	”	9 809	” - —

Ved Aarets Begyndelse fandtes kun paa Lager 5 129 Ton, der overveiende bestod af de mindst eftersøgte mindre Sorter MK og M. Tilførselen om Vinteren var af ringe Betydning og af meget underordnet Kvalitet. Affæren forløb derfor uafbrudt roligt og fra April næsten livligt. I Begyndelsen af Januar noteredes for KKK M. 30—35, KK M. 34—38, K M. 32—35, MK M. 17—19, M M. 12—14, i Marts omkring M. 30—31 for de tre største Mærker og uforandret for de mindre Sorter.

I Juni kom et Par Tusinde Tønder ny Forfangstsild paa Markedet; disse fandt hurtig Afsætning, KK M. 30—32, K M. 27—29. Hovedfangsten af Nordlandssild begyndte i August, men gav først mod Slutningen af September rigere Resultater. Fangsten beregnes til ca. 600 000 Tdr. At Omsætningen i Stettin, 65 449 Tdr., ikke har været større, er at tilskrive sin Ankomst, utilfredsstillende Kvalitet og høje Priser. Priserne var i de følgende Maaneder for:

	August.	September.		Oktober.	
	Midten.	Begyndelsen.	Midten.	Begyndelsen.	Midten
KKK	36/39	27/30	24/28	23/25	23/26
KK	37/40	28/32	25/29	24/26	26/28
K	33/36	24/30	22/26	20/22	20/22
MK	22/29	16/23	15/20	15/18	14/15
		November.		December.	
		Begyndelsen.	Midten.	Begyndelsen.	Midten.
KKK		20/23	20/21	19/20	18/20
KK		23/25	20/22	19/21	17/20
K		19/21	18/19	16/18	14/17
MK		12/14	12/13	9/11	9/10

For Storsild var under Vinteren god Efterspørgsel, og Priserne steg fra M. 21—23 til M. 26, men faldt om Høsten, da Efterspørgselen aftog, fra M. 21—22 til M. 18.

I svensk Sild udviklede der sig i Aarets første Maaneder en livlig Affære med stigende Priser. Fulls opnaaede M. 21—22, medium fulls M. 19—

21 $\frac{1}{2}$, spents M. 9—12. Ogsaa i Høstmaanederne havde godt konserveret gammel Fedsild god Efterspørgsel til noget lavere Priser. Høstfisket var imidlertid ikke særdeles stort, men trængende Anbud trykkede Priserne, og ved Aarets Slutning var de gaaet tilbage til for fulls M. 26—27, medium fulls M. 16—17, spents M. 8—9 $\frac{1}{2}$.

Omsætningen af skotsk Sild var:

65 902	Tdr. gammel Østkystsild	imod	66 135	Tdr. i 1894
21 041	„ ny Matjessild	„	23 410	„ - —
306 396	„ ny Østkystsild	„	329 209	„ - —

Forretningen i gammel Østkystsild var i Begyndelsen af Juni tilfredsstillende. For Crownfulls var Priserne mellem M. 24 og 27, for Crownmatfulls mellem M. 24 og M. 26 og for Crownspents mellem M. 20 og 21. Matjessilden fandt i Regelen godt Marked, skjønt virkelig fin Vare var meget knap. Priserne var efter Kvaliteten mellem M. 25 og 75; i enkelte Fald opnaaedes lige til M. 110 ufortoldet. Omsætningen i ny Shetlands og skotsk Sild var betydelig og kun overtruffet af Aarene 1894 og 1890. Priserne var højere end i de sidste Aar, uden dog at kunne kaldes høie, og dreiene sig for Crownfulls mellem M. 27 $\frac{1}{2}$ og 30, for ustemplede Fulls mellem M. 36 og 23, for Crownmatfulls mellem M. 25 og 19, for ustemplede Matjes mellem M. 22 og 14 og for Crownspents mellem M. 21 $\frac{1}{2}$ og 17.

Hollandsk Sild havde i Aarets første Maaneder livlig Efterspørgsel; Priserne var for fulls M. 24—26, liden fulls M. 22—23 $\frac{1}{2}$, ihlen M. 20—21 $\frac{1}{2}$. Om Høsten var Kjøbelysten ringe paa Grund af de hollandske Indehaveres høie Fordringer. Priserne stillede sig for prima fulls M. 26—27, for smaa fulls M. 23—24 ufortoldet.

Fersk Fisk. I 1895 indførtes til Stettin 3 554 Ton fersk Fisk mod 3 329 i 1894. Fra Sverige indførtes 3 373 Ton, hvorimod Indførselen fra Norge ganske udeblev. Den ferske Fisk, der indføres til Stettin, bestaar næsten udelukkende af fersk Sild, der indføres fra Sverige. Priserne paa fersk svensk Sild dreiede sig mellem 3.75—2 Mark pr. Kasse exkl. Fragt.

Indførselen af fersk Sild er Aar fra Aar tiltaget og turde fremdeles tiltage, hvis det ikke lykkes den tyske „Seefischerei“-Forening at gennemdrive paa Rigsdagen sine Anstrengelser for at udvirke Told paa fersk Sild. Skulde dette ske, kan man vente en Nedgang til $\frac{1}{3}$ af Indførselen, alt efter Toldens Størrelse. Da imidlertid fersk Sild alene konsumeres af den fattigere Befolkning, tør man formode, at der ikke vil blive lagt Told derpaa.

Tran. Tilførselen var:

1895	2 043	Ton	1892	. . .	2 468	Ton
1894	. 1 831	„	1891	. . .	1 622	„
1893	. . 2 611	„	1890	. . .	2 815	„

I Tilførselen indgik fra Norge 379 Ton, Danmark 1 178 Ton, England 123 Ton. Markedet for Bergenstran var hele Aaret temmelig fast. De første Noteringer M. 19.50 for fortoldet brun Berger og M. 23.50 for fortoldet brun-blank Berger mødte paa Grund af Beretninger om daarlig Fangst og forhøjede

Noteringer i Bergen en efterhaanden voxende Stigning, saa at Priserne i Marts var M. 3 resp. M. 1.50 høiere. De da indtræffende nye Ladninger virkede beroligende. I Mai steg Priserne paany, og i Juni havde brun Berger naaet M. 24, som til Oktober blev fast Pris, medens brunblank Berger, der i Løbet af Sommeren var knap, i Juli steg til M. 28—30. For brun Berger var Stemmningen i de to sidste Maaneder roligere, saa at Priserne sluttede med M. 23. Noteringerne for Kjøbenhavns Tran bevægede sig den største Del af Aaret omkring M. 25; kun i de sidste Maaneder viste sig svagere Tendents og Priserne gik tilbage til M. 23.50 ved Aarets Slutning.

Træløst. Til Stettin indførtes søværts 128 768 Ton mod 109 904 i 1894, foruden Tilførselen til Oder. Udførselen var 42 937 Ton. Træhandelen var i 1895 meget livligere end før, men Resultatet stod ikke i Forhold dertil, nærmest fordi Udførselen til England, der begyndte meget rimeligt, aftog paa Grund af Modtagernes (Jernbaneselskabernes) overdrevne Fordringer til Egetømmerets Dimensioner og Kvalitet. Udførselen af Furu til Frankrige, Belgien og England var ringe, hvorimod Indlandet viste et stort Behov. Efterspørgselen efter Grantræ var betydelig; fra Norge indførtes og forsendtes videre til det Indre af Landet 472 Ton mod 23 Ton i 1894.

Hele Stettins Udførsel af Træløst i 1895 udgjorde i Værdi M. 2 239 924 hvoraf til England for Rm. 1 384 576, Frankrige Rm. 32 900, andre Lande 46 619 og til Indlandet M. 775 829. Af Udførselen repræsenterede Egetræ M. 982 688.

Af Sukker udførtes fra Tyskland i 1895 892 900 Ton, hvoraf Raasukker 477 500 og raffineret 415 400. Fra Stettin udførtes 111 300 Ton. I Exporten fortrænger det raffinerede Sukker mere og mere Raasukkeret. Priserne for Raasukker begyndte med M. 8.50—9.50 pr. Kg., men steg under Indtrykket af Efterretningerne fra Cuba og Rapporter om Høsten til M. 11.25, og var ved Aarets Slutning M. 11. Priserne for raffineret Sukker var lave og Afsetningen ringe.

Jern. I 1ste Kvartal var Priserne paa Stangjern og Jernblik næsten uhørt lave. Senere indtraadte en stadig Prisstigning, nemlig for schlesisk Schweisseisen fra M. 95 til 110, for rhinsk-westfalsk do. fra M. 95—M. 108, fra do. Flusseisen fra M. 90—103. En betydelig Prisstigning i Amerika bevirkede større Bestillinger dertil fra Tyskland, og selv fra Rusland, der nu stræber at gjøre sig uafhængig af Udlandet og har begyndt at anlægge større industrielle Foretagender. I Indlandet viste sig forøget Behov for Jernbaner og Skibsbyggerier. Priserne for svensk Takjern var i Aaret fra M. 9.50—M. 11.50 og for svensk Stangjern fra M. 22.50—24. Importen til Stettin af svensk Jernmalm er tiltaget ogsaa i 1895 og udgjorde 173 364 Ton. Al Jernmalm gaar paa Jernbane videre til Schlesien eller Østerrige.

Kul. Indførselen til Tyskland var 12 760 000 Ton og Udførselen 12 673 000 Ton. Til Stettin indførtes søværts 837 437 Ton. Den meste Indførsel gik til Berlin, hvortil Afsætningen af schlesiske Kul indskrænkede sig paa Grund af Oderens lave Vandstand og deraf betingede høie Fragter. Paa Grund af, at de schlesiske Kulgruber ligger 500—510 Km. fra Udskibningsstederne og maa betale fra ca. M. 7½ pr. Ton i Fragt, er nogen større Udførsel derfra til

Norden ikke at vente, især da Fragten tilsøs ikke er synderlig høiere fra England end fra Tyskland. Priserne paa schlesiske Stenkul var fra 77—93 pf. pr. 50 Kg., for Brunkul fra 58—80 pf.

Sten. Fra Norge indførtes 5 903 Ton og fra Sverige 127 347 Ton. Indførselen er gaaet noget ned mod i 1894, antagelig nærmest fordi Berlin i Forventning af et større Tilløb af Fremmede til Udstillingen i 1896, i 1895 har indkjøbt saa lidet som muligt for ikke at hindre Trafiken ved mere end høist nødvendige Gadearbeider. Da der stedse stilles høiere Krav paa god Gadestien, og da tyske Stenhuggerier uafslædig med største Iver arbeider paa saa meget som muligt at søge at udestængè fremmed Fabrikat, maa vore Stenhuggerier ved godt Arbeide og Paapasselighed søge at beholde Markedet.

Feltspat og Kvarts. Ialt indførtes til Stettin 10 000 Ton Feltspat, hvoraf fra Norge 3 000, fra Sverige 7 000 Ton. Fra 1896 synes Behovet at være større, da Fabrikationen ved Porcelænsfabrikerne formedelst større Bestillinger fra Udlandet har maattet forøges. Priserne var pr. Ton for prima Feltspat M. 23—26, sekunda M. 13½—16.

Af Kvarts indførtes ca. 700 Ton fra Norge og 800 fra Sverige. Priserne var M. 11—12.

Tyttebær. Til Stettin indførtes fra Sverige 319 Ton friske Bær, næsten alt Tyttebær. I 1894 indkom 219 Ton. Paa Grund af god Høst i Tydskland blev Priserne noget lave, og i flere Tilfælde fandt mindre god svensk Vare ikke egentlige Kjøbere, som maatte bortauktioneres for ialfald at dække Fragten. Derimod finder god svensk Vare altid Kjøbere, hvorfor Exportørerne maa være yderst forsigtige med Forsendelserne. Priserne for god Vare varierede mellem M. 6.50 og M. 13 pr. 50 Kg. Paa Grund af de store Vanskeligheder, der er forbundet med Forretninger i Tyttebær, og som ofte har ledet til Tab for herværende Opkøbere, har de mere ansete Kjøbmænd trukket sig væk derfra. Man maa derfor paapege Nødvendigheden af, at Sælgerne før Salg og Afsendelse af Tyttebær gjør sig nøie underrettet om Kjøbernes Renomé og Evner.

Colberg. Havnen besøgte af 10 norske Skibe, dr. 2 704 Ton, der indførte Kul fra England og afgik i Ballast samt 26 svenske Skibe med Sten paa Sverige.

Indførselen til Colberg var 36 594 og Udførselen 5 941 Ton. Der indførtes især Kul fra England, Sten fra Sverige, Sild fra Norge, Korn, Gjødningsstoffer og Træ. Der udførtes Trælast, Rug, Potetes, sidstnævnte til en Pris af ca. M. 30 pr. 1 000 Kg.

Rügenwalde. Der ankom 2 norske og 10 svenske Skibe, hovedsagelig med Aspetræ fra Riga. Ialt ankom 144 Skibe.

Stolpemünde. Der ankom 3 norske og 7 svenske Skibe, som indførte Kul, Gadestien og Fosfat, og alle afgik i Ballast.

Svinemünde. Der ankom 410 Dampskibe, dr. 319 743 Ton, og 45 Seilskibe, dr. 961 Ton, hvoraf 8 Dampskibe, dr. 7 057 Ton, norske, samt 116 Dampskibe, dr. 22 094 Ton, og 1 Seilskib, dr. 57 Ton, svenske.

Regelmæssig Forbindelse mellem Svinemünde og Carlskrona er opretholdt af de svenske Dampskibe „Baltic“, „Carlshamn“ og „Osvar Odd“, der ialt gjorde 97 Reiser. Lasterne til Svinemünde bestod af Gadesten; tilbage gik Skibene i Ballast. Importen i det Hele bestod af engelsk Kul og svensk Gade- sten samt 61 060 Kasser fersk og 1 200 Tdr. saltet Sild. Fra Norge var ingen direkte Indførsel. Der var livlig Efterspørgsel efter fersk Sild. Priserne var fra M 4—M. 14½ pr. Kasse. Exporten bestod af Sukker, Mel, Papir, Zink, Cement og Sprit. Fra Sverige kom 2 500 Ton Jern, der gik til Newyork.

Stralsund. Der ankom 2 norske Skibe, dr. 577 Ton, og 100 svenske, dr. 21 266 Ton. Importvarerne var Træ, Gjødningsstoffer, Linfrø, Petroleum, Stenkul, Tjære og Beg, og Udførselen Raasukker, Hvede, Melasse og Oliakager.

Wolgast. Der ankom 5 norske Skibe med Farvetræ fra Amerika og 17 svenske med Sten fra Sverige. Alle afgik i Ballast.

F. L. P. Ivers.

Adelaide.

Aarsberetning dateret 23 Juli 1896.

Til Hovedstationen ankom fra Norge med Ladning 3 norske Skibe dr. 1 890 Ton og fra andre Lande med Ladning 11 dr. 10 726 Ton og i Ballast 1 dr. 794 Ton. Til Vicekonsulstationen ankom fra fremmede Lande med Ladning 2 Skibe dr. 2 437 Ton og i Ballast 5 dr. 3 869 Ton. Ialt 22 dr. 19 716 Ton hvoraf Dampskibe 2 dr. 2 812. Bruttofragter £ 13 801.

Til fremmede Lande afgik fra Hovedstationen med Ladning 6 norske Skibe dr. 5 620 Ton, Bruttofragt £ 5 494 og i Ballast 5 dr. 3 754 Ton og fra Vicekonsulsstationen med Ladning 5 dr. 3 603 Ton, Bruttofragt £ 6 060 og i Ballast 1 dr. 1 333 Ton. Ialt 17 dr. 14 310 Ton, hvoraf Dampskibe 2 dr. 2 812 Ton.

For Havari eller Ordre ankom 7 norske Skibe dr. 5 851 Ton.

Af svenske Skibe ankom 4 dr. 3 002 Ton.

Erlagte Konsulatsafgifter af norske Skibe ved Hovedstationen £ 34—8—4, ved Vicekonsulsstationerne £ 17—15—9; af svenske Skibe ved Hovedstationen £ 6—1—6. Expeditionsafgifter, svenske £ 18, norske £ 5—14—2.

I 1895 udlossede 4 norske og svenske, og 5 fremmede Skibe Ladningen direkte fra Norge og Sverige i sydaustraliske Havne, væsentlig bestaaende af Planker, Battens og Bord. Da Beholdningerne af Trælaster var smaa ved Aarets Begyndelse, var Efterspørgselen om forudsagt i forrige Aarsrapport, betydelig for Planker af blandet og tredje Kvalitet, men paa Grund af den store Import af Oregon var der ringe Efterspørgsel efter 4 a, derimod god for Bord. Priserne var omtrentlig følgende: Red deals 4—5 d, White deals 2½—3½ d pr. Fod, 9 × 3, 1⅓" Bord 8 sh. 6 d—10 sh. 6 d ⅞" do. 6 sh. 3 d—7 sh. 6 d, ¾" do. 5 sh. 9 d—6 sh. 3 d, ½" do. 3 sh. 9 d—4 sh. ¾" do. 3 sh. 3 d—3 sh. 6 d, Weather boards 3 sh. 9 d—4 sh. 3 d, alt pr 100 løbende Fod.

Hele Importen af Trælast fra Norge og Sverige i 1895 var £ 38 614 eller £ 19 109 mere end i 1894. Derhos har der som sædvanlig været indirekte Indførsel fra Norge og Sverige over London og andre Havne, hvis Størrelse ikke nærmere kan opgives.

Fragtfarten fra Sydaustralien er fremdeles stagnerende, og det er vanskeligt at finde Sysselsættelse for Skibene.

Aabningen af Guldgruber i Vestaustralien har givet et betydeligt Fremstød til Sydaustraliens Handel med dette Land, og med Tiden vil uden Tvivl mange af vore Skibe finde Veien did paa Grund af tiltagende Efterspørgsel efter Trælast.

Hvedehøsten i 1895/96 var i Gjennemsnit 4 bushels 22 lb. pr. Acre, der skulde give et Overskud af ca. 98 000 Ton til Export til de østlige Kolonier og Sydafrika. Det er ikke sandsynligt, at Australasien vil sende Korn til Europa i 1896, hvilket ikke er indtruffet siden disse Kolonier begyndte at udføre Korn. Næsten ingen Befragtning foregaar i Korn, og mange Skibe, der ellers paa denne Tid vilde blive befragtet med Korn, tager nu Malm fra Port Pirie.

Den væsentlige Export fra Sydaustralien i 1895 udgjorde: Uld 159 726 Baller, Værdi £ 1 438 776, do. fra andre Kolonier 44 058 Baller, £ 441 738, Hvede 3 527 033 bushels, £ 445 461, Mel 56 972 Ton, £ 392 974, Klid 7 030 Ton, £ 25 608, Skind og Huder 17 579 Bundter, £ 182 012, Læder, 1 799 Bundter, £ 53 517, Talg 1 528 Ton, £ 30 196, Sølv, rafineret 7 972 764 Unzer, £ 1 025 953, Sølvbly eller Matte 45 256 Ton, £ 258 828, Sølv og Bly i Barrer 25 750 Ton, £ 605 394, do. Guld 18 587 Unzer, £ 67 977, Bly 20 439 Ton, £ 192 244, Kobber 5 168 Ton, £ 226 494, do. Malm 212 Ton, £ 1 607, Bark 7 158 Ton, £ 48 781, Vin 343 405 Gallons, £ 58 826, Hø etc. 37 118 Ton, £ 102 369, Smør 1 733 420 lbs., £ 70 459.

Hele Exporten var £ 7 177 038 og Importen £ 5 586 601.

R. Barr Smith.

Singapore.

Aarsberetning dateret 24 August 1896.

Fra fremmede Lande ankom til Hovedstationen med Ladning 46 norske Dampskibe dr. 36 373 Ton og 2 Seilskibe dr. 988 Ton, og i Ballast 1 Dampskib dr. 1 639 Ton og 1 Seilskib dr. 435 Ton. Til Penang ankom 1 Dampskib dr. 958 Ton. Ialt 51 dr. 40 393 Ton hvoraf Dampskibe 48 dr. 38 970 Ton. For at indtage Kul anløb 25 Dampskibe dr. 32 557 Ton.

Til fremmede Lande afgik fra Hovedstationen med Ladning 40 Dampskibe dr. 28 966 Ton og 4 Seilskibe dr. 2 127 Ton, og i Ballast 7 Dampskibe dr. 9 046 Ton samt fra Penang 1 Dampskib dr. 958 Ton. Derhos fra Hovedstationen de ovennævnte kulindtagende Skibe.

Af svenske Skibe ankom 2 dr. 1922 Ton.

Paa norske Skibe afmønstredes 7 Mand.

Erlagte Konsulatafgifter: Af norske Skibe \$ 858.15. Af svenske: Intet.

Det er ingen Omsætning her af norske Produkter. Et Forsøg har været gjort med at indføre vort Øl, hvilke er mislykket paa Grund af den tyske Konkurrence.

Fragter: Til London, Seilskibe: Sagomel 20 sh. pr. 20 Cwt. d. w. Rattans l. f. 22 sh. 6 d pr. 7 Cwt. sort Peber & Kopra 20 sh. pr. 12 Cwt. Bøffelhuder 22 sh. 6 d pr. 10 Cwt., garvede Huder 22 sh. 6 d pr. 12 Cwt. Dampskibe: Gambier og Sagomel 17 sh. 6 d pr. 20 Cwt., Sago og Perle Tapioca 17 sh. 6 d pr. 18 Cwt., Flake Tapioca 17 sh. 6 d pr. 14 Cwt. d. w., l. b. Copra og sort Peber 20 sh.—17 sh. 6 d pr. 12 Cwt., Bøffelhuder 22 sh. 6 d pr. 10 Cwt., garvede Huder 22 sh. 6 d pr. 12 Cwt., Guttapercha 22 sh. 6 d pr. 12 Cwt., Rattans 17 sh. 6 d—20 sh. pr. 7 Cwt., Gummi, Muskatnødder 20 sh.—22 sh. 6 d pr. 50 Kubikfod.

Til Liverpool: Dampskib: Dead weight 20 sh. l. f. 22 sh. 6 d pr. Ton efter Tarif. Havre og Hamburg resp. 17 sh. 6 d og 20—22 sh. 6 d pr. Ton.

Af Seilskibe lastede 2 fra Londen til antagen Fragt ialt 16 sh. 3 d pr. Ton, 1 fra Liverpool, 17 sh. 6 d pr. Ton, 2 fra Marseille 17 sh. 6 d pr. Ton, 3 fra Boston 22 sh. 6 d pr. Ton, 11 fra New York 20 sh. pr. Ton. Derhos 15 med Trælast fra Hongkong, Shanghai og Foochow og 4 med Planker fra Mauritius.

Der ankom i 1895 8 669 Skibe dr. 5 840 475 Ton, hvoraf til Singapore 4 437, Penang 2 748 og Malacca 1 484. I 1894 8 567 dr. 5 534 761 Ton.

Der indførtes i 1895 til Singapore for \$ 137 386 209, Penang \$ 45 965 859 og Malacca \$ 1 999 422.

Den væsentlige Indførsel bestod af, Bomuldstøjer 4 347 701 Piculs, Silketøjer 277 344 Piculs, Opium 12 455 Halvkasser, Kul 468 105 Ton, Ris 6 728 020 Piculs, Petroleum 1 015 861 Kasser

Indførselen af Kul fra England til og med ca. 30 000 Ton mod 1894. Andre Steder viser endnu større Tal, saasom Borneokul en Tilvæxt af ca. 25 000 Ton, australske 12 000 og bengalske 14 000 Ton.

Indførselen af Petroleum fra Amerika og Sumatra er gaaet ned med resp. ca. 90 000 og 330 000 Kasser, mod en Tilvæxt fra Rusland med ca. 200 000 Kasser. Nedgangen for Sumatra skyldes vistnok direkte Export derfra til Steder, der for forsynedes over Singapore. Fra Burma indførtes 7 525 Kasser.

Der udførtes, i 1895: Gambier 858 826 Piculs, Copra 615 940 Piculs, Kaffe 81 302 P, Gummi 209 866 P., Perlesago 118 562 P., Sagomel 659 489 P., Tapioca 702 857 P, Ris 5 509 015 P, Tin 885 795 P, Specerier 969 930 P, Rattans 450 134 P.

Det nye Fyr paa Sultan Shoal blev færdigt 31 December 1895.

Kurser: Bankvexler paa London 4 M. S. høiest 2 sh. $2\frac{3}{4}$, lavest 1 sh. $11\frac{1}{2}$, Slutning 2 sh. $1\frac{1}{8}$, Sovereigns do. do. \$ 10.30 \$ 9.3 \$ 9.40, Bankvexler paa Paris D. francs 2.79, 2.45, 2.71, do. Calcutta Rupees $195\frac{3}{4}$ pCt., 182 pCt., $183\frac{1}{2}$ pCt., do. Java, Gylden $134\frac{1}{2}$ pCt., 118 pCt., 130 pCt.

I. R. Cuthbertson.

Stuttgart.

Aarsberetning indløbet i Oktober 1896.

I Agerbruget har der vist sig en mærkbar Bedring. Høsten var i det Hele god. Møllerne lider af Konkurrence med udeneuropæiske Lande, samt de store rhinske Møller, der nu kan forsyne Sydtyskland. Søndagshvilen skader ikke Dampmøllerne, men meget Vandmøllerne. Humlehøsten var god, men paavirkedes af mindre omsorgsfuld Indhøstning. Man haaber, at Ølexporten fremdeles vil udvikle sig paa Grund af Indførelsen af Afkjølingsmaskiner i de varme Lande.

Byghøsten var stor og Varen meget god. Priserne gik op paa Grund af indbyrdes Konkurrence mellem Fabrikerne.

For Øl regnes Aaret blandt de bedste. Konsumtionen var paa Grund af flere Omstændigheder betydelig. De smaa Bryggerier kan snart ikke længere konkurrere med de store, der drives af mægtige Selskaber. Arbejderne er i denne Branche mere disciplineret paa Landet end i Byerne, men Oprettelse af Arbejdskontorer til Anbringelse af Arbejdere har gjort megen Nytte. De smaa Arbejdsgivere klager over de høje Bidrag til Arbejderne, til Syge-, Ulykkes- og Alderdomsforsikring.

Æblehøsten slog feil, og Underskuddet maatte dækkes fra Udlandet.

Vinhøsten var omtrent Halvdelen af den i 1894, men Kvaliteten god og Udbyttet tilfredsstillende, ialt antagelig 350 000 Hektoliter til Værdi $18\frac{1}{2}$ Mill. Mark mod 13 Mill. i 1894. Priserne var høje paa Grund af Vinens gode Kvalitet. Af mousserende Vine var Exporten næsten ophørt. For Brændevin var Aaret kun middels; men led under store Beholdninger og rig Poteteshøst.

Tilberedelsen af Cognak synes at gaa frem i Tydskland.

Sukkerproduktionen, der opgik til 9 Millioner Kvintaler, blev opveiet ved Exporten, der udgjorde 6 Millioner, hvoraf til England en Tilvæxt af 3 Millioner.

Amerikansk Svinefedt har aldrig havt et mindre Marked end i 1895. Den store Produktion af Margarin og kunstige Fedtstoffer har reduceret Priserne, ligesom Svineavlen er tiltaget i Amerika og Sydtyskland.

Indførselen af Æg fra Østerrige og Italien er betydelig tiltaget og oversteg i 1895 200 000 Kvintaler à 100 Kg.

Dyrkningen af Tobak var ikke lønnende, og Produktet stod tilbage for det i 1894. Den tunge og mindre værdifulde amerikanske Tobak konkurrerede stærkt med indenlandske. Fabrikationen af Cigarer har overvundet de Vanskeligheder, der fulgte af det sidste Forslag om Skat paa Tobak.

Begivenhederne i Orienten har indført en Bedring i Prisforholdene for de Drogeriprodukter, som man erholder herfra, som Kamfer, Glycerin, Tran etc.

De i de sidste 10 Aar slette Priser for Kinin har ikke forbedret sig. Indførselen fra Ceylon, Indien, Sydamerika og Afrika overstiger betydelig Konsumtionen.

Den kemiske Industri har gjort store Fremskridt i Tyskland. Saavel Udførsel som Indførsel er tiltaget. I Würtemberg har Salget af Droger, medicinske Vine og mineralske Vande været fordelagtigt. Indførselen af mineralske Olier fra Rusland har været hindret ved Oversvømmelser i Kaukasus.

Lys-Markedet lider af Overproduktionen af Parafinlys og Priserne var lave. I Sæbe var der en Prisnedgang; man klager over Overproduktion og Indføsselstolden paa Soda.

I Bomuldspriserne var en Opgang, støttet af Spekulationen; en Tid af Aaret var Forskjellen 50—60 pCt. Af farvede Tøier var Udførselen ikke stor, da de gode Stoffe, der fabrikeres i Würtemberg, ikke er billige nok til at kunne konkurrere med Sachsen og Schlesien. Faareuld naaede i 1895 efter 3 Aars Nedgang sin laveste Pris. Prisen gik op med 10 pCt., men heraf kunde Würtemberg ikke drage nogen Fordel, da Ulden fra Australien og La Plata passer bedre for de Stoffe, der nu er paa Moden. Produktionen af Uld fra Tydskland gaar stedse tilbage, medens Behovet stadig tiltager. For Tricotindustriens Vedkommende har man bemærket, at af de afsluttede Handels-traktater er det alene den med Rumænien, der har ydet nogen Fordel. Man gjør ingen Forretninger med Østerrige og Rusland, der under Beskyttelse af sine Toldsatser selv udvikler denne Industri. Fabrikanterne af Silkestofte havde i 1895 paa Grund af Moden god Afsætning, og Priserne gik op med 20 pCt. Senere paa Aaret var Markedet lidet belivet. Konfektionsforretningen i Dameartikler var lidet gunstig, derimod bedre i Herreartikler. Exporten til Holland og Schweiz aftager stadig, enten paa Grund af disse Landes Industri eller formedelst Toldsatserne. Handelen med Møbelstoffer og Bordtæpper lider af Konkurrencen med Frankrige og Belgien. Priserne for Metalvarer steg ved Aarets Slutning paa Grund af betydelige Bestillinger fra Nordamerika. I Artikler af Støbejern, Møbler etc. af Jern har Opgangen været 7 pCt. Handelen har været fremdrevet ved Reklame og talrige Reisende. En Fabrik af Pengeskabe har havt stor Udførsel til Tyrkiet og Lilleasien. Betydelige Bestillinger er skeet fra Udlandet paa Oliepresser, Hurtigpresser m. fl. Maskiner. Fabrikationen af Træforædlingsmaskiner har faaet et Opsving ved Handelstraktaten med Rusland og Tarifkrigen med Frankrig og Schweiz, hvorefter Sydtydskland drog Fordel; men de høie Importtarifer i Østerrige har været til Skade for den. I Elektrotekniken hersker stor Konkurrence mellem Fabrikanterne af elektriske og Lysapparater m. M. Publikum vil kun have billige Varer, og disse bliver derfor mindre gode. For Bygnings-

virksomheden medførte den milde Vinter i 1895 et godt Aar. I Cement har der været en Prisnedgang med aftagende Export.

Forretningen i Skind og Huder har ikke været saa livlig siden 1850. Et Syndikat forhøiede Priserne med indtil 100 pCt. i et Fjerdingaar. Men Konsumtionen kunde ikke følge denne voldsomme Bevægelse, og sidst i Aaret var Priserne de samme som i Begyndelsen. Handelen med Glacéhandsker skadedes af en 3 Maaneders Arbeiderstrike. Handelen med Peltsværk lider af en stærk Konkurrence med Frankfurt og Paris. Den tydske Boghandel lider af Overproduktion, og der publiceres neppe et Værk, før et andet om samme Gjenstand annonceres. I 1895 var Antallet af trykte Bøger i Tydskland 23 607. Fra Stuttgart expederedes ca. 4 Mill. Kg. I Tydskland synes Salget af Bøger at være mindre og Publikums Fordringer større end i andre Lande. Papirindustrien lider ogsaa af Overproduktion.

Indhold: **Adelaide** S. 857. — **Buenos Aires** S. 844. — **Bangkok** S. 842. — **Georgetown, Demerara (British Guiana)** S. 843. — **Honolulu** S. 845. — **Montevideo** S. 831. — **Marseille** S. 846. — **Singapore** S. 858. — **Stuttgart** S. 860. — **Stettin** S. 851.

Beretninger om Handel og Skibsfart.

Uddrag af Aarsberetninger fra de forenede Rigers Konsuler
for 1895 m. M.,

No. 21.

udgivet ved Departementet for det Indre.

1896.

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

Continuations-Indberetning

angaaende norsk Faareexport til Belgien, afgiven af konstitueret
Generalkonsul i Antwerpen P. Ottesen*).

Siden min Indberetning af den 15de September d. A. angaaende Betingelserne for Afsætning af norske Exportfaar i Belgien har den i samme nævnte Faareimporteur M. Aug. Schmidt i Verviers indført hertil 2de Faareladninger paa tilsammen ca. 3000 Stykker. Faarene har været indkjøbte i Norge for M. Schmidts Regning gennem en af ham derop sendt Fuldmægtig, der har været assisteret af en norsk Forretningsmand.

Om det endelige økonomiske Resultat af denne første Forretning med norske Faar hertil er det endnu fortidligt at udtale sig med nogen Bestemthed, idet den største Del af Faarene maatte sendes paa Græsgang til det Indre af Landet forat fedes og vil endnu ikke paa længere Tid blive afsættelig paa Markedet. Deres Realisationspris vil selvfølgelig derefter afhænge af deres Vægt samt Markedets Tilstand.

Jeg har imidlertid saavel ved Faarenes Ankomst hertil som senere baade personligt og gennem Sagkyndige erkyndiget mig om deres Beskaffenhed samt om den Modtagelse, de her har faaet, og kan herom meddele følgende:

Begge Ladninger, særlig den første, indeholdt en meget blandet Vare, og det maa desværre siges, at en meget stor Del af Faarene ikke paa langt nær tilfredsstillede de Fordringer, som man hertillands — saaledes som i min forrige Indberetning nærmere paapeget — sætter til god og let afsættelig Vare. Istedetfor nemlig at veie 20—25 Kg. Slagtevægt, holdt Størsteparten tildels betydeligt under denne Vægt; ja der var sogar et betragteligt Antal smaa, magre Dyr, som knapt nok holdt 12—14 Kg.

*) Se Hefte 19 Pag. 822.

Saavidt jeg har kunnet bringe i Erfaring, er ogsaa Dommen blandt belgiske Faarehandlere, som har taget Sendingerne i Øiesyn, enstemmig den, at det har været et stort Feilgreb at medtage hele denne undervægtige Del af Exporten; og man har forundret sig over, at en med det herværende Marked presumptivt kjendt Mand, som Hr. Schmidts Fuldmægtig, har kunnet indlade sig paa at indkjøbe saadan uskikket Vare. Forklaringsgrunden hertil er vel imidlertid for en stor Del at søge i den Omstændighed, at man istedetfor at faa Faarene sendt med Rutebaad og isaafald i et Antal, som convenerede Indkjøberen, fandt at maatte befragte til en bestemt, formentlig knapt afmaalt Tid en hel Dampbaad, der skulde tage ca. 1500 Faar efter en bestemt Fragt pr. Stykke. Da det saa kanske har vist sig vanskeligt til en rimelig Pris at opdrive et complet Antal passende Faar, har man formentlig tyet til den Udvei at fylde det manglende op med de Faar, man i Øieblikket kunde skaffe tilveie.

Hvori man nu end vil søge Grunden til dette Fænomen, : at en herværende Importeurs specielle Udsending opkøber et saavidt stort Antal Faar, der delvis er ganske uskikkede for dette Marked, saa staar dog det beklagelige Faktum tilbage, at hverken Hr. Schmidt eller de øvrige belgiske Faarehandlere, som har havt Interesse for Sagen, og som har taget Dyrene i Øiesyn, har kunnet faa det Indtryk af vore Exportfaar, som disse i Virkeligheden fortjener; hvad et saadant mindre heldigt første Indtryk har at betyde for fremtidig Afsætning, behøves formentlig ikke nærmere at paa-vises. Saalangt det har staaet til mig, har jeg vistnok søgt at berigtige den herved fremkaldte Misopfatning og haaber ganske vist, at den ikke vil afsætte uoprettelige Følger; men godt vilde det have været, om Introductionssendelsen i sin Helhed kunde have været et rigtigt og et heldigt Udtryk for jevnt gode norske Exportfaar. Det glæder mig forøvrigt i denne Forbindelse at kunne nævne, at Hr. Schmidt har erklæret sig villig til næste Aar atter at forsøge Indkjøb af norske Faar hertil; Opkjøbet vil han da lade foretage gennem sin Søn, der er Participant i Forretningen.

Efter hvad jeg hidtil har kunnet erfare om den i Høst forsøgte Import hertil, tror jeg — uden at jeg som ovenfor bemærket endnu kan paa-vise den endelige Facit — under enhver Omstændighed at turde udtale:

- a. at paa den ene Side den Del af Importen, som bestod af jevnt fede, kjødfulde Dyr paa 20—25 Kg. Slagtevægt, og som har kunnet sendes til Slakterierne lige efter Ankomsten, har faldt meget godt i Kjøbernes Smag, saavel hvad Kjødets som Skindets*) Beskaffenhed angaar, samt at de har været realiserede til Priiser, der tør ansees som lønnende d. v. s. til ca. frcs. 1.50 til frcs. 1.60 pr. Kg. Slagtevægt. Kan man saaledes i Norge indkjøbe et jevnt kjødfuldt Faar paa ca. 23 Kg. til ca. 16 Kr. eller . . . frcs. 22.50 og lægger man hertil de øvrige Omkostninger, der andrager til henved „ 8.00 kommer et saadant Faar hertil paa ca. . . . frcs. 30.50 Naar saa Realisationsprisen er ca. . . . „ 35.00 skulde der blive en Fortjeneste af ca. . . . frcs. 4.50 pr. Stykke af gode norske Exportfaar. Saafermt Forholdene

*) De gode norske Faars Skind er saa overlegent f. Ex. de amerikanske (argentinske) Faars Skind, at de blot af den Grund bør kunne realiseres til 2—3 frcs. højere Pris.

ikke skulde forandre sig meget, synes der saaledes at være gode Udsigter for fremtidig Export af saadan Vare til Belgien;

- b. men at paa den anden Side Importen hertil af de forholdsviis mange smaa, magre og undervægtige Faar, som disse Gange har været sendte hertil, har maattet resultere i Tab, ligesom lignende Faar vistnok ogsaa stedse vil bringe Tab, om man for Fremtiden vil sende dem hertil. Fraseet den Omstændighed, at deslige Faar overhovedet kun vanskeligt finder Afsætning hertilands, bør det i denne Henseende erindres, at samtlige Omkostninger til Transport, Told, Quarantaine, Røgtning og Commission til Opkøbere — de væsentlige Udgifter altsaa — altid regnes pr. Stykke, og at de saaledes bliver de samme for fuldvægtige som for smaa magre Faar. Et Faar, som f. Ex. veier ca. 23 Kg. og som udbringes til ca. 35 frs., har altsaa ikke større Omkostninger at bære end et Faar, som knapt nok veier eller kan udbringes til Halvparten heraf. Omkostninger, som det første Slags kan bære, kan umuligt bæres af det andet.

Spørgsmaalet om, hvorvidt det iaar gjorde Forsøg med at importere Faar hertil fra Norge, har faldt heldigt ud for Importeuren, beror saaledes paa Forholdet mellem passende og ikke passende Vare eller paa Antallet af fuldvægtige og undervægtige Faar; med andre Ord: er Fortjenesten paa de første tilstrækkelig stor til at dække Tabet paa de sidste? Herom er det imidlertid, som nævnt, endnu fortidligt at udtale sig med Bestemthed. Af den Grund kan det heller ikke ofte nok og stærkt nok lægges de i Faarexporten interesserede paa Hjerte kun at exportere hertil for Fremtiden fuldvægtig Vare. Det, at den fremmede Importeur denne Gang har havt det direkte og øieblikkelige Tab af at have faaet sig tilsendt en Mængde uskikkede Faar, forhindrer nemlig ingenlunde, at det tilslut bliver den norske Faarebedrift, som i Virkeligheden bliver den mest lidende ved, at vore Faar delvis er blevet bragt i Miskredit paa et stort nyt Marked, som det netop nu havde været af stor Vigtighed at have været vel introduceret paa. Det forekommer mig, at Sammenslutning mellem Opdrætterne i dette Stykke maatte kunne udrette meget i Fremtiden.

Naar nu vort hidtil omtrent eneste Marked, England, fra næste Aar af praktisk talt stænges for vore Faar, og vore Opdrættere saaledes bliver nødsagede til at ty til nye Afsætningssteder, blandt hvilke Belgien og Nordfrankrige formentlig bliver de vigtigste, maa det tilraades, at man betids og i saa høj Grad som muligt søger at indrette sig paa at møde de specielle Krav, som det nye Marked stiller. Særligt gjælder det i saa Henseende at kunne byde en Vare, som passer de nye Kjøbere; og selv om dette i Begyndelsen kun kan ske med endel Opofrelser, saa maa det dog tilslut til. Man kan dog paa ingen Maade gaa ud fra, at Faar, som har fundet Afsætning i England, eo ipso finder Marked her. Hvad Faarenes Art angaar, er det vistnok saa, at den Art, som har vist sig at passe for England, ogsaa vil passe her, specielt de større Faar. Men med Hensyn til Dyrenes Fedningstilstand er Forholdet temmelig

forskjelligt. Medens man nemlig i England næsten altid har givet Importfaarene en Efterfedning og har været forberedt derpaa allerede ved Indkjøbet, er Forholdet ganske forskjelligt i Belgien og Frankrige. Her vil man nemlig, at Faarene allerede ved Ankomsten skal være i den Stand, at de kan slagtes, med det samme de har gennemgaaet den 3 Dages Quarantæne, som søværts indførte Faar maa gennemgaa. Det er kun i Nødsfald, at man tyr til Efterfedning, f. Ex. naar Faarene har lidt ondt paa en lang Overreise og minket altfor meget i Vægt o. l.; og jo længer det er paa Høsten, desto vanskeligere er det almindeligvis at finde gode Beiter. Efter min Formening bør derfor de norske Opdrættere lægge særlig Vind paa, at de Faar, som bestemmes til Export til disse nye Markeder, allerede ved Afskibningen befinder sig i vægtigst og fyldigst mulig Stand. Hertil behøves paa ingen Maade nogen kostbar Opfedning efter engelsk Mønster. De mange udmærket smukke Faar, som befandt sig mellem de iaar hertil sendte Partier, og som efter samtlige Sagkyndiges Erklæringer passede særdeles vel for det belgiske Marked, vidner noksom om, at vore hjemlige Beiter er fuldt egnede til at opføde Faar, som fyldestgør Fordringerne.

I denne Henseende, nemlig at kunne bringe direkte til Consumenterne en fuldt færdig prima Vare, har ogsaa vore Opdrættere en meget væsentlig Fordel fremfor sine oversøiske, specielt argentinske Concurrenter; og dette er en Fordel, som man hjemme hos os af al Magt bør se til at udnytte. Medens saaledes vore Faar har en Overreise paa et Par Døgn, har de argentinske en Overreise paa ca. en Maaned, og hvad denne Omstændighed har at sige ligeoverfor den Tilstand, hvori man kan forudsætte Dyrene kommer frem til sit Bestemmelsessted, kan let forstaaes.

Med Hensyn til Fedningstilstanden maa desuden tages i Betragtning, at — foruden de ca. 3 frcs., som et Par Kilogram extra Vægt direkte øger et Faars Salgsværdi med — disse Par Kilogram gjør, at Dyret kommer op i en højere Klasse. Medens saaledes f. Ex. et Faar af en vis Størrelse, som veier ca. 18 Kg., kun vil kunne sælges efter en Pris af ca. frcs. 1.30 pr. Kg., vil samme Faar, om dets Vægt øges til ca. 20 Kg., realiseres efter en Pris af frcs. 1.50; paa et og samme Faar altsaa en Salgsforskjel af ca. 6½ frcs. Medens de særegne Forhold ved den engelske Import med efterfølgende Fedning efter engelsk Methode har medført, at vore Faars Fedningstilstand hidtil har spillet en forholdsvis mindre Rolle for Opdrætteren, bør efter min Mening Sagen herefter stille sig anderledes og den norske Opdrætter bør af al Magt søge at høste Fordelen af den store Prisforøgelse, som en bedre Fedning medfører for dette Marked. Det turde derfor herefter vise sig lønnende at lægge Vægten mere paa at fremstille fuldvægtig Vare end paa Masseproduktion af magrere Faar.

I denne Forbindelse maa det ogsaa nævnes, at det vil være af Vægt saa tidligt som paa nogen Maade muligt at forberede sig paa Skibning af ensartet god Vare, saaledes at det under Skibningstiden altid kan paaregnes, at et tilstrækkeligt Antal passende Dyr er disponibelt. Herved vil man blandt andet i væsentlig Mon kunne bøde paa de Ulemper, som er forbundne med paa Forhaand at maatte fragte et helt Dampskib til Lastning til bestemt Tid, hvilket man iaar har maattet betale dyre Lærepenge for. Sammenslutning mellem Opdrætterne maatte ogsaa i denne Henseende kunne udrette meget.

En heldig Omstændighed for Udviklingen af vor Faareexport hertil vilde det naturligvis være, om man havde en Linie med regulære Skibe mellem det norske Vestland og Antwerpen, som til en rimelig Fragt paatog sig at transportere Faarene med regelmæssige Mellemrum.

*

*

*

Som ovenfor bemærket, beregnes omtrent samtlige Udgifter, som falder paa Faareimporten hertil (Fragt, Told, Quarantaine, Røgtning, Commissioner etc.), efter Stykke. Anderledes er imidlertid Forholdet med det i nøie Forbindelse med det belgiske Marked staaende franske Marked, idet nemlig Tolden, som her spiller en meget større Rolle end i Belgien, beregnes efter Vægt (15 frs. pr. 100 Kg. levende Vægt*). Medens saaledes i Belgien Udgifterne bliver ganske de samme for vægtige og for lette Faar, bliver Forskjellen for Frankriges Vedkommende af denne Grund ikke ubetydelig. Naar saaledes 20 Kg. Slagtevægt maa sættes som Minimumsvægt for Exportfaar beregnede paa Belgien, kan denne Vægt passe bedre for Frankrige og specielt for Paris, hvor, som gjort opmærksom paa i min forrige Rapport, Smagen netop er for mindre, men kjødfulde og fine Faar.

*

*

*

Med Hensyn til den Concurrance, som de argentinske Faar byder, maa det vistnok forudsættes, at store Masser af saadanne Faar fremdeles vil blive sendte hertil. Herfra at slutte sig til noget større Prisfald paa Faar, turde imidlertid være forhastet. Foruden nemlig, at disse Markeders Consumptionsevne unægtelig i den senere Tid paa Grund af Opsvinget i de allerfleste industrigrene har steget ganske betydeligt, maa det ogsaa tages med i Betragtning, at Pengeforholdene i Argentina har bedret sig overordentligt, og at Guldets Kjøbeevne inden Landet er faldt i samme Forhold. Indkjøbspriserne paa Faarene, der hidtil har været et Lavmaal, skulde derfor have Udsigt til at stige; og naar hertil kommer, at Skibsfrakterne i den senere Tid har steget ikke ubetydeligt, og Transportomkostningerne paa Faarene altsaa bliver saa meget større, synes Frygten for ruinerende Faarepriser for det kommende Aar neppe at være vel begrundet. Som forud gjort opmærksom paa, er desuden gode norske Exportfaar saa meget overlegne de oversøiske Faar med Hensyn til saavel Kjødets som Uldens Beskaffenhed, at Concurrancen allerede af den Grund neppe behøver at virke afskrækkende, saalænge som man i Norge lægger Hovedvægten paa Opdrætning og Udførsel af prima Vare. Det er kun ligeoverfor Masseproduction vi behøver at være underlegne.

*

*

*

Jeg finder det sluttelig at være min Pligt at henlede de i vor Faarebedrift interesseredes Opmærksomhed paa de tildels meget uheldige Følger, som kan flyde af visse mere eller mindre misvisende Avismeddelelser, som — allerede længe forinden noget Positivt derom kunde vides — har søgt at udbrede den Opfatning, at norsk Faareimport hertil har vist sig sogar

*) Mod 2 frs. pr. Stk. i Belgien.

„totalt“ mislykket. Fraseet deslige forhastede Meddelelsers*) trykkende Virkning paa Faarepriserne, er det nemlig at befrygte, at den Opfatning gjennem samme kan komme til at slaa Rod, at disse Markeder overhovedet ikke egner sig for norsk Faareexport, samt at vore Opdrættere derfor kan holdes tilbage i sine Bestræbelser forat imødekomme Kjøbernes Fordringer til Exportfaars Beskaffenhed. Specielt efterat England nu fra næste Aar aflukkes, vilde det være meget at beklage, om en paa denne Maade udbredt Misopfatning skulde stille sig hindrende iveien for en lykkelig Udvikling af vor Faareavl, — denne for den vestlandske Landmand saa store Velfærdssag.

Antwerpen den 9de November 1896.

P. Ottesen,
 cst. General-Consul.

*) Som betegnende for saadanne Efterretningers virkelige Værd kan det blot nævnes, at der tidligere i Høst ogsaa stod at læse lignende Meddelelser om mislykket Faareexport til Scotland; men ikke destomindre sees den samme scotske Importeur i disse Dage atter at have ladet indkjøbe 2000 nye Faar fra vort Vestland.

Beretninger om Handel og Skibsfart.

Uddrag af Aarsberetninger fra de forenede Rigers Konsuler
for 1895 m. M.,

No. 22.

udgivet ved Departementet for det Indre.

1896.

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

Nürnberg.

Aarsberetning dateret 4de August 1896.

Bankforretningerne stillede sig tilfredsstillende og medførte i de første 9 Maaneder et betydeligt Opsving i Kursen. Senere viste sig en Kursreaktion. Rentefoden for sikre Værdipapirer er gaaet ned, og de bayerske Hypothekbanker har konverteret vældige Summer 4 pCts Obligationer mod $3\frac{1}{2}$ pCts.

Jernhandelen har vist Fremskridt, især paa Grund af større Bygningsvirksomhed. For Trævarer steg Priserne. Saakaldt Rundholz af 18—35 cm. Gjennemsnit betaltes med M. 16—18, 12—16 cm. med M. 12—14 pr. Kubm. franco Banegaard her. Sagede Trævarer, der nu anvendes til næsten alle Nybygninger, betingede M. 30—36 pr. Kubm.

Behovet for Granit tiltager aarlig, og især efterspørges polerede Stene. Forædlingen af svenske Stene voxer stadig paa det indenlandske Materialer Bekostning. Firmaet W. Frank & Reul, Granitværk og Sliberi i Kirchenlamitz, beretter: „En flot Omsætning til trykkede Priser kan konstateres. Af Mangel paa Arbeidere var vi i 6 Maaneder nødt til at arbeide til Kl. 10 hver Aften, især i Sliberiet for at forfærdige Gravmonumenter af svensk Granit. Værket sysselsætter 140 Mand.“

Blyantfabrikation. Indførselen af bedre Sorter til Amerika hindres ved den høie Told. Sekunda Vare, eller Blyanter til Skoler, erstattes mængdesteds ved østerrigsk Fabrikat. I Østerrige-Ungarn benyttes tyske Blyanter hverken i Skoler eller af Embedsmænd paa Grund af direkte Forbud mod at anvende andet end indenlandsk Fabrikat, og hidtil er der ikke taget Hensyn til Ønsket om at belægge østerrigsk Vare med samme Indførselstold, som den tyske der betaler.

Elektricitetsbranchen viser Fremgang paa Grund af stigende Efter-spørgsel efter Dynamomaskiner og Elektromotorer. Elektriske Baner til Godstransport i Bjergværker og Fabriker og Persontrafik i Byerne er betydelig tiltaget, ligesaa elektrisk Belysning. Nürnberg har faaet en omfangsrig Gadebelysning med 130 Buelamper.

*

Inden Maskinfabrikationen er Stillingen forbedret, men Affæren lider under for høje Jernbanefragter for Jern og Kul, beroende paa Nürnbergs uheldige geografiske Beliggenhed uden anden Søkommunikation end Donau-Mainkanalen. Exporten udenfor Europa lider fremdeles under Følgerne af de sidste Aars Kriser og Uroligheder i Sydamerika. Industrien i Velocipeder gaar hurtig frem, skjønt lidende af Mangel paa Raastof, da de tyske Staalværker paa Grund af Opkøb fra England og Amerika ikke kunde tilfredsstille Efterspørgselen herfra. Derhos lider Velocipedaffæren i Tydskland fremdeles af Mangel paa passende Beskyttelsestold, samt Konkurrencen med England og Østerrige.

I elektro-medicinske Apparater var Tilvexten betydelig. Ligesaa gav Metalgetøi-Branchen et tilfredsstillende Resultat. Exporten af Pensler og Børster til Amerika er tiltaget, men der klages over Toldsatserne i andre Lande, saasom Rumænien og Portugal.

For Textilindustrien var Aaret gunstigt paa Grund af god Efterspørgsel efter Garn, fremkaldt ved stærk Tilvæxt i Exporten af Bomuldsartikler, som Strømpevarer, Tøier, Kniplinger og Gardintøier. Neue Baumwollen-Spinnerei i Bayreuth gav 10 pCt. og Spinderiet og Væveriet i Damberg 15 pCt. Derimod arbejdede Uldspinderierne med ringe Udbytte.

Humlehøsten var ikke saa stor som i 1894, men Kvaliteten bedre. Paa Grund af de store Forraad fra den foregaaende Høst kunde en livlig Handel ikke ventes, og det endelige Resultat var ikke gunstigt. Hele Udførselen fra Bayern var 188 796 Ctr., hvoraf til Norge 1 444 Ctr. For Bryggerierne var Aaret gunstigt, dels paa Grund af de talrige Byggeforetagender og andre Forberedelser til Landsudstillingen i 1896, dels paa Grund af tiltagende Export.

Handelen med Korn og Landprodukter var i det Hele ikke tilfredsstillende. Rughøsten var daarlig. Brændevins- og Eddikefabrikationen var lønnende paa Grund af Raastoffets normale Pris og Restitution af Brænderiskatten. Margarintilvirkningen lider af de billige Priser for Natursmør, samt Mistanke mod Varen, udspredd i visse Blade, og især ved Agrariernes Manøvrer, der ved sine Andragender til Regjeringen helst vil udestænge Margarinen ganske.

Expeditionsafgifterne i Nürnberg var M. 454.10 for svenske og M. 110 for norske Expeditioner. Konsulatets Lokale er fremdeles Marienplatz 11.

Bernhard Lang.

Genf.

Aarsberetning dateret 15de August 1896.

Aaret 1895 var i det Hele et godt Aar for Handel og Industri i Schweiz, væsentlig paa Grund af Gjenoptagelsen af Handelsforbindelsen med Frankrige. I 1892 udførte Schweiz til Frankrige 6 300 Guld- og 40 000 Sølvuhre.

samt 89 000 af Nikkel. I 1894 gik disse Tal ned til 3 000, 14 000 og 43 000, men steg i 1895 til 4 370, 19 000 og 46 000. Toldkrigens Slutning har paany gjort Schweiz til et Handelscentrum for det omliggende Distrikt, Gex og Øvre Savoien.

En Fordel, som Schweiz har havt af Brudet med Frankrige, er, at det har sluttet talrige Handelsforbindelser med andre Lande; dog har Indførselen af spanske Vine skadet Handelen med Landets ordinære Vine. Vinhøsten i 1895 var ringe i Kvantitet, men udmærket i Kvalitet.

Turisttrafikken gav lidet tilfredsstillende Resultater, og som Følge deraf ogsaa Detailsalget af Uhre.

Udførselen af Chokolade var god. Schweizisk Fabrikat er ligesaa godt eller bedre end andre Landes.

Handelen med Guldsmedvarer viser følgende Tal: Indførsel fra Tydskland 4 390 000, Frankrige 1 030 000, Italien 472 000, Belgien 309 000, England 85 000, Østerrig 97 000. Udførsel til Tydskland 800 000, Frankrige 121 000, Italien 484 000, Belgien 211 000, England 177 000, Østerrige 165 000.

Handelsomsætningen med de forenede Riger udgjorde i 1895:

Vinsten	Kvintal netto	87	frcs.	13 109
Tjærefarver	—	218	”	110 961
Videnskabelige Instrumenter	—	2	”	6 793
Uhre med Nikkelkasser	—	16 501	”	160 821
— „ Sølvkasser	—	73 315	”	1 020 556
— „ Guldkasser	—	7 408	”	408 231
Uhrdele, særskilte	—	4	”	33 775
Dynamoelektriske Maskiner	—	176	”	55 944
Snedkerimaskiner	—	596	”	66 098
Andre Maskiner	—	276	”	54 002
Aluminium	—	34	”	12 273
Almindeligt Smedejern	—	6	”	2 940
Værktøi til Uhrfabrikation	—	14	”	15 586
Chokolade	—	371	”	121 222
Ost, haard	—	2 567	”	452 933
Tobak, raa, Sauce	—	108	”	17 010
Tøier, farvet, tunge	—	107	”	44 473
— trykkede „	—	127	”	74 273
— af ren Silke	—	59	”	369 719
— af Halvsilke	—	13	”	53 229
Silkebaand	—	7	”	65 631
Strømpevarer, Uld	—	27	”	43 557
Isenkramvarer	—	7	”	5 587

A. de Mansbach.

Algier.

Skibsfarten 1895.

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 Hoved- stationen	2	965	-	-	2	965	-	-	20 550
” Norge til Vicekon- sulsstationerne . . .	4	1 258	1	1 013	5	2 271	-	-	24 600
” Sverige til Hoved- stationen	1	1 368	-	-	1	1 368	-	-	5 940
” Sverige til Vicekon- sulsstationerne . . .	1	1 272	-	-	1	1 272	-	-	9 400
” andre Lande til Ho- vedstationen	6	5 499	-	-	6	5 499	-	-	64 160
” andre Lande til Vice- konsulsstationerne . .	7	5 549	1	988	8	6 537	-	-	62 490
Ialt	21	15 911	2	2 001	23	17 912	15	14 238	187 140
II. Afgaaede:									
Til Norge fra Vicekon- sulsstationerne . . .	-	-	1	264	1	264	-	-	-
” andre Lande fra Ho- vedstationen	2	2 640	7	5 192	9	7 832	-	-	-
” andre Lande fra Vice- konsulsstationerne . .	7	6 344	6	3 472	13	9 816	-	-	40 450
Ialt	9	8 984	14	8 928	23	17 912	15	14 238	40 450

Af svenske Skibe ankom 13 dr. 10 173 Ton.

Erlagte Konsulatafgifter af norske Skibe ved Hovedstationen frcs. 634.70, ved Vicekonsulsstationerne frcs. 889.20, hvoraf tilfaldt Konsulen frcs. 444.60. Af svenske Skibe ved Hovedstationen frcs. 367.88, ved Vicekonsulsstationerne frcs. 416.35, hvoraf tilfaldt Konsulen frcs. 208.17. Ialt tilfaldt Konsulen frcs. 1 675.35. Expeditionsafgifter, svenske frcs. 30.70, norske frcs. 168.85, fælles frcs. 98.

Aarsberetning dateret 20de Oktober 1896.

Af norske Skibe ankom til Algier 9, dr. 7 832 Ton, Oran 8, 6 233 Ton, Bone 4, 2 503 Ton, Sousse 1, 971 Ton, Sfax 1, 373 Ton. Til Havne i Distriktet, hvor Vicekonsuler ikke er ansat, ankom 8 Skibe, dr. 7 746 Ton.

Ialt ankom til Distriktets Havne 31 norske Skibe, dr. 25 658 Ton mod i 1894 24, dr. 15 481 Ton.

Af de norske Skibe var Dampskibe 22, dr. 21 413 T., og Seilskibe 9, dr. 4 245 Ton.

Af de norske Skibe indførte 5 Is fra Norge, 3 Træ fra Sverige, 1 do. fra Rusland, 1 do. fra Østerrige, 8 Kul fra England, 2 Svovl fra Italien.

Fragterne har holdt sig paa samme lave Standpunkt som i 1894 og delvis gaaet yderligere ned. Medens saaledes i 1894 Træfragterne fra Sundswalls og Hernøsands Distrikter til Havne i Algeriet betaltes med 55—60 frcs. pr. Std., sank de i 1895 ned til 52—55 frcs. og kun undtagelsesvis opnaaedes i enkelte Tilfælde 60 frcs.

Isfragterne fra Christiania, der i Aaret udelukkende var optaget af Seilskibe, var 18—20 frcs. pr. Ton.

For Kul fra Swansea og Glasgow fik vore Dampskibe resp. 8 og 7 à 7.50 frcs. pr. Ton.

Af de hid ankommende norske og svenske Skibe, ialt 50, fik, saavidt vides, kun 7 Udfragter, nemlig 4 med Kork og Fosfat fra Bone og 3 fra Oran med Alfa og crin végétal.

Hele Søfarten paa Algeriet, deri ikke iberegnet Kystfart, udgjorde i 1895 1 793 Skibe, dr. 1 009 722 Ton, hvorefter ankom med Ladning 933, dr. 617 917 Ton. Af de ankomne Skibe var engelske 466, dr. 490 216 Ton, franske 446, 162 464 T., tyske 63, 114 204 T., spanske 373, 59 733 T., belgiske 33, 42 351 T., danske 37, 37 319 T., hollandske 28, 33 209 T., italienske 227, 22 435 T., østerrigske 26, 12 597 T.

Foruden disse anløb 1 356 Dampskibe, dr. 1 992 849 Ton, Algier for at indtage Kul, Vand og Provisioner. Heraf var norske 66, dr. 78 368 T.

Algeriets Import fra Udlandet udgjorde 52 380 328 frcs. og Exporten 38 551 954 frcs. Den samlede Værdi af Import og Export, iberegnet Transit, udgjorde 117 679 531 frcs.

Omsætningen med Moderlandet Frankrige opgaar til et langt større Beløb, nemlig 413 167 780 frcs.

Hele Algeriets Vareudbytte udgjorde saaledes ca. 531 Mill. frcs.

Af Indførselsartiklerne kan nævnes Fisk Kg. 1 914 894, Træ, rundt og firhugget Ton 13 762, saget Virke Ton 29 731, Øl Kg. 2 978 950, Papirfabrikater Kg. 5 074 452, Jern, Staal og Støbegods Kg. 13 148 361, Maskiner og mekaniske Arbejder Kg. 3 855 379, Metalarbejder Kg. 11 720 760.

I de nedenfor givne Meddelelser om Trævarer indgaar ikke Import af Eg.

Rundt Virke. Fra Italien 42 Ton, andre Lande 26 Ton, ialt 68 Ton, Værdi 3 740 frcs.

a. Firkantet eller saget Virke af 80 m/m Tykkelse og mere. a. Jernbanesviller fra Rumænien 12 Ton, fra Canada 681 Ton, ialt 693 Ton, Værdi 38 115 frcs. b. andet Virke fra Sverige 1 206 Ton, Østerrige 754

Ton, Rumænien 172 Ton, andre Lande 58 Ton, ialt 2 190 Ton, Værdi 153 300 frcs.

Saget Virke af 80—35 m/m Tykkelse fra Rusland (Østersøhavn) 1 457 Ton, Sverige 8 056 Ton, Norge 1 599 Ton, engelsk Nordamerika 1 144 Ton, andre Lande 60 Ton, ialt 12 316 Ton, Værdi 985 280 frcs.

Saget Virke af 35 m/m Tykkelse og derunder fra Rusland (Sorte Hav) 709 Ton, Sverige 609 Ton, Østerrige 4 029, Rumænien 2 656 Ton, andre Lande 558 Ton, ialt 8 561 Ton, Værdi 770 490 frcs.

Angaaende det i Toldstatistiken som russisk optagne Virke bemærkes, at det kun er det fra Østersøhavne kommende, der i Almindelighed holder mellem 35 og 80 m/m i Tykkelse, som virkelig er russisk. Under Rubriken russisk indbefattes ogsaa det finske.

Det „russiske“ Virke, der er indført hid fra det sorte Havs Havne er derimod i Virkeligheden østerrigsk, skjønt det er indladet i russisk Havn. Det samme er ogsaa Tilfældet med det rumænske Virke, der for Størstedelen er fra Østerrige.

Nedenstaaende følger en summarisk Oversigt over Trælastindsførselen til Algeri i 1893—95. (Se S. 875).

Importen til Algeriet fra de forenede Riger bestaar fremdeles især af Trælast, der dog har at bestaa en stærk Konkurrence med østerrigsk og russisk Virke, hvorhos i de senere Aar Pitch pine og endog Granplanker fra Canada har vundet Terræn paa dette Marked.

Fra Sverige indføres aarlig indirekte noget Jern, i 1895 angivelig til en Værdi af 27 300 frcs.

Fra Norge er indført 12 150 Ton Is til Værdi 43 000 frcs. Samtlige fra Norge direkte indførte Varer repræsenterer en Værdi af 188 000 frcs.

Af Udførselsartikler fra Algeriet i 1895 kan særskilt nævnes:

Fosfat Kg. 113 044 146, Alfa 74 805 496, crin végétal 23 309 131, Korkebark 10 132 081, Korn 2 925 892 Kvintal, levende Kvæg 1 272 872 Stkr., raa Huder 2 912 374 Kg., Jernmalm 318 380 Ton, Kobber, Bly og Zinkmalm 21 736 T., Vin 3 150 830 Hl.

Handelsforholdene i Algeriet beror ganske af Vinhøstens Udfald og fordelagtige Afsætning. Er Høsten daarlig eller Afsætningen vanskelig i Europa formedelst rig Høst dersteds og lave Priser, virker dette ufordelagtigt paa Koloniens Handel saavel med Frankrige som Udlandet. Saaledes var Stillingen i 1894, da „vin ordinaire“ solgtes til den urimeligt lave Pris 8 frcs. pr. Hektoliter frit paa Kai i Havnestæderne. Høsten 1895 var baade rig og af god Beskaffenhed, og Prisen næsten det Dobbelte af den i 1894 eller 15 frcs. pr. Hektoliter. Kjøbelysten og Kjøbeevnen inden Landet tiltog paa Grund deraf betydeligt. Virkningerne af den gode Vinsæson 1895 sporedes i høi Grad i 1896 for samtlige Affærsbrancher, og Priserne paa større Exportartikler, som crin végétal og Kork, viser Tendents til Stigning.

Vinhøsten 1895 anslaaes til 3 797 690 Hektoliter, hvoraf det Meste gaar til Frankrige, i 1895 ca. 3 Mill. Hekt. Dog har de algierske Vine nu ogsaa fundet Marked i andre Lande. I 1895 udførtes til Danmark 1 931,

1893.	Sverige.	Norge.	Østerrige.	Rumænien.	Rusland.	Canada.	Engelsk Nord- Amerika.	Amerikas forenede Stater.	Andre Lande.	Summa
Rundvirke									42	42
4-hugget og saget af 80 m/m Tykkelse og over	1 600		1 058	217		429			756	4 060
4-hugget og saget af 80— 35 m/m	7 575	1 646	581	1 207		932	804		183	12 928
4-hugget og saget af 35 m/m og mindre . . .		460	3 924	1 362					372	6 118
Høvlet Virke	30	58							10	98
	9 205	2 164	5 563	2 786		1 361	804		1 363	23 246
1894.										
Rundvirke	32								28	60
4-hugget og saget af 80 m/m og over	1 172		659					955	257	3 043
4-hugget og saget af 80— 35 m/m	10 851	34		578	1 663	1 222			150	14 498
4-hugget og saget af 35 m/m og mindre . . .	702	69	3 501	1 852					162	6 286
Høvlet Virke	133								2	135
	12 890	103	4 160	2 430	1 663	1 222		955	599	24 022
1895.										
Rundvirke									68	68
4-hugget og saget af 80 m/m og over	1 206		754	184		681			58	2 883
4-hugget og saget af 80— 35 m/m	8 056	1 599			1 457		1 144		60	12 316
4-hugget og saget af 35 m/m og mindre . . .	609	48	4 342	2 656	709				618	8 982
Høvlet Virke	137								6	143
	10 008	1 647	5 096	2 840	2 166	681	1 144		810	24 392

Tydskland 5 713, Nederlandene 4 652, Belgien 4 902 Hekt. De Vine, som gaar til Frankrige, er bestemte til „coupage“, og de til andre Lande bestemte til direkte Forbrug, og de vinder som saadanne stedse større Afsætning.

Høsten 1896 er noget mindre end i 1895, og Kvaliteten antages meget god. Priserne vil antagelig blive de samme som i 1895 eller lidt højere paa Grund af den bedre Kvalitet.

Det ser ud til, at Algeriet er paa Vei til at komme ud af den svære Krise, som det i de sidste Aar har gennemgaaet, og at Verdensmarkedets Opsving i sin Helhed i 1896 ogsaa vil virke fordelagtigt for Kolonien. Flere Foretagender er paabegyndt, der viser Troen paa bedre Tider, saasom de af Handelskammeret i Algier opførte Oplagsmagasiner, der ligger paa Kaien lige ved det Sted, hvor Træ- og Islaster almindelig losses. Taxten for Benyttelsen er nu reduceret, men er indtil Videre kun gjældende provisorisk for en Tid af 18 Maaneder. Ogsaa denne Taxt synes dog at være for høj, især for Varer, der tager megen Plads, og specielt for Trævarer, der umuligt kan betale disse høje Afgifter, saa ønskeligt det end kunde være til Undgaaelse af Lagring paa Kaien at bringe dem under Tag strax ved Losningen fra Skibet. De nu gjældende Afgifter er følgende:

For Varer i nederste Etage pr. Dag og Kvadratmeter fra 1—3 Dage frcs. 0.08, 4—8 Dage frcs. 0.10, 9—12 Dage frcs. 0.15, fra og med 13 Dage frcs. 0.25.

For Varer i øverste Etage pr. Dag og Kvadratmeter frcs. 0.02 uden Hensyn til Tiden.

For Varernes Indlæggelse i øverste Etage maa betales en yderligere Afgift for Anvendelse af de faste Løftekræner. Denne Afgift er for Kran af 1—2 000 Kg. Løftkraft frcs. 1.00, 5 000 do. frcs. 2.50, 20 000 do. frcs. 5.00.

Et lignende Pakhus agtes opført i Bône, i hvilken Havn det meste af de Varer, der er bestemt til det Indre af Departementet Constantine, omlastes. Det er ogsaa Meningen der at opføre Pakhuse til Forvaring af de ret betydelige Kvantiteter Fosfat, der fra Bruddene i Tebessa udskibes over Bône.

Opmærksomheden bør henledes paa den Adgang til Udfragter, der kan erholdes i Bône i større Grad end i nogen anden Havn i Algeriet. Foruden Fosfat, hvoraf alene fra Bône udskibedes $\frac{12}{13}$ af Algeriets hele Export af denne Vare, udførtes derfra betydelige Kvantiteter Korkebark, Alfa, Malm og Egebark for Garverier.

Fragterne er vistnok i det Hele temmelig lave, men det turde dog i mange Tilfælde være bedre at faa Returfragt derfra, om end lav, end f. Ex. at gaa tilbage i Ballast til Hjemlandet eller andet fjernt Sted. I første Halvaar 1896 synes disse Anledninger ogsaa at have vakt mere Opmærksomhed end før hos vore skandinaviske Rederier, især de norske. Ikke mindre end 5 norske Dampskibe af ialt over 5 000 Tons Nettodrægtighed — et for denne Havn usædvanlig høit Tal — er nemlig i nævnte Tid afgaaet fra Bône med Ladning af ovennævnte Varer, især Fosfat og Jernmalm.

Et andet stort Foretagende kan nævnes, der tydelig viser, at Tilliden til Fremtiden er større, end den har været i de sidste Aar, nemlig Udvidelse af Algiers Havn ved Bølgebryderens Forlængelse samt Anlæg af nye Kaier som Fortsættelse af de allerede tilværende, der har vist sig ikke at svare til den stadigt voxende Trafiks Krav. Længe har der været klaget over, at Havnen har været utilstrækkelig, især naar den franske Middelhavsflaade eller fremmede Eskadrer har anløbet Havnen for at forsyne sig, hvilke Besøg er til Fordel for Handelen paa Stedet. Omkostningerne ved den paatænkte Udvidelse af Havnen anslaaes til 6½ Million frcs.

Helbredstilstanden var i 1895 og er fremdeles særdeles god.

Tunisien.

Tunisien besøgte i 1895 af 9 573 Skibe, dr. 1 903 107 Ton, deri indbefattet Kystfarten.

Af disse var af Seilskibe franske 177, dr. 2 843 Ton, Dampskibe 1 249, 936 030 T., italienske Seilskibe 1 285, 66 788 T., Dampskibe 797, 651 850 T., engelske Seilskibe 53, 3 719 T., Dampskibe 142, 116 154 T., tunisiske Seilskibe 5 695, 41 359, Dampskibe 7, 257 T., danske Dampskibe 28, 32 568 T., græske Seilskibe 16, 4 828 T., Dampskibe 8, 8 604 T., belgiske Dampskibe 16, 11 498 T., norske og svenske Seilskibe 2, 943 T., Dampskibe 10, 8 551 T., tyske Dampskibe 5, 4 276 T., spanske Seilskibe 35, 2 807 T., Dampskibe 2, 772 T., tyrkiske Seilskibe 21, 1 920 T., Dampskibe 1, 1 096 T., hollandske Dampskibe 2, 2 748 T., østerrigske Seilskibe 15, 1 748 T., Dampskibe 1, 917 T., montenegrinske Seilskibe 6, 831 T. Ialt Seilskibe 7 305, 127 786 T., Dampskibe 2 268, 1 775 321 T.

Hvad de forenede Rigers Søfart angaar, bemærkes, at disse officielle Opgaver ikke stemmer med de af Vicekonsulaterne opgivne Tal. Efter disse skulde vor Skibsfart paa Tunis i 1895 være følgende:

Norske Fartøier.

	Seilskibe.		Dampskibe.		Summa.	
	Antal.	Ton.	Antal.	Ton.	Antal.	Ton.
Tunis	1	571	2	1 823	3	2 394
Sousse			1	971	1	971
Sfax			1	373	1	373
Bizerte			2	2 219	2	2 219
	1	571	6	5 386	7	5 957

Svenske Fartøier.

	Dampskibe.		Summa.	
	Antal.	Ton.	Antal.	Ton.
Tunis	2	1 952	2	1 952
Sfax	1	774	1	774
Bizerte	1	726	1	726
	4	3 452	4	3 452

altsaa ialt 11 Skibe, dr. 9 409 Ton mod i 1894 14 Skibe, dr. 8 669 Ton. Tilvexten vedkommer udelukkende det norske Flag, der er gaaet frem i Antal fra 6 til 7 og i Drægtighed fra 2 735 til 5 957 Ton.

Den hele Værdi af Importen til Tunisien var i 1895 frcs. 44 951 969 mod i 1894 frcs. 50 480 831, heri iberegnet Værdien af myntet Guld og Sølv. Med Fradrag heraf var Importen i 1895 44 085 945 frcs. og i 1894 42 635 166 frcs.

I Importen deltog i 1895 følgende Lande: Frankrige og Algeriet med 24 691 033 frcs. eller 56 pCt., England og Malta 9 328 023, 21.02, Italien 4 974 433, 11.03, Belgien 1 834 868, 4.1, Rusland 1 037 349, 2.4, Tripolis 490 861, 1.1, Østerrige 468 870, 1.1, Norge og Sverige 451 081, 1, Spanien 235 873, 0.5, Tyrkiet 196 096, 0.4, Ægypten 179 618, 0.4, andre Lande 197 840 frcs. eller 0.05 pCt. Tilsammen 44 085 945, 100 pCt.

De fornemste Importartikler var: Korn af Værdi 1 270 330 frcs., Mel og Gryn 5 244 231, Sukker 1 649 666, Kaffe og The 1 078 376, Træ og Trækul 1 233 212, Jern, Staal og Støbegods 1 315 077, Maskiner, Værktøi og mek. Arbeider 1 072 584, Manufacturer af Jern og andre Metaller 1 541 552, Huder og Skind, forarbejdede 1 520 847, Silke og Silkevarer 1 081 319, vævede Tøier 8 567 093, færdiggjorte Beklædningsartikler 1 146 874 frcs.

Uagtet Generalkonsulatet har gjort Fremstilling om, at der i den tunisiske Toldstatistik maa blive skjelnet mellem Varer af norsk og svensk Oprindelse, er ogsaa i 1895 begge Lande optaget fælles. Efterstaaende Opgaver er saaledes for de forenede Riger i Fællesskab.

Fra de forenede Riger indførtes i 1895 til Tunisien: Ost 420 Kg., Værdi 150 frcs., Smør 50, 170, tørrede Grønsager 20, 15, Træ, rundt og firkantet 36 800, 3 192, saget 5 459 950, 431 573, andet, ei videre forarbejdet 20 700, 1 316, arbejdet (høvlet etc.) 99 610, 10 471, Jern 26 025, 3 427, Farver 600, 50, Blæk 130, 100, diverse Fabrikater 17, 16, Porcelæn 10, 15, Pap og Paparbejder 400, 125, Papir af alle Slags 93, 100, Maskiner og mek. Arbejder 70, 100, Jernmanufakturvarer 1 500, 91, Kjøreredskaber 100 Kg., 70 frcs. ialt 5 646 495 Kg. til Værdi 451 081 frcs.

Det er saaledes fremdeles kun vore Trævarer, der eier noget større Marked i Tunisien, hvorhos der aarlig forbruges en mindre Del svensk Jern. Der henvises iøvrigt til nedenstaaende Skrivelse fra Vicekonsulen i La Goulette.

Exporten fra Tunisien er i stadig Stigning og vil sikkert stedse tiltage, eftersom Landet opdyrkes og lægges under moderne Kultur med dennes rationelle Metoder. Nogen egentlig Industri til Exportøiemed findes ikke undtagen Tilvirkningen af Olie samt Væveriindustrien. De øvrige større Exportartikler bestaar af Landbrugsprodukter og Raastoffe af forskellige Slags. De fornemste af dem var følgende: Kvæg, levende, Værdi 3 571 601 frcs., Huder, uforarbejdede 1 660 476, Fiskeriprodukter 1 205 866, Svampe 1 506 014, Korn 14 239 201, Dadler 1 048 136, Oljer 6 883 545, Crin og lignende 1 094 023, Farvestoffe og Farver 1 844 643, Vin, Likører og andre Drikkevarer 2 635 298, Malme, Marmor og andre Stenarter 1 164 712, vævede Tøier 1 369 173 frcs.

De Lande, der deltog i den tunisiske Export, var: Frankrige og Algeriet til Værdi 30 927 267 frcs., Italien 4 720 269, England og Malta 2 995 639, Belgien 849 625, Tripolis 690 763, Ægypten 422 925, Østerrige 263 617, andre Lande 376 782 frcs. Ialt 41 246 887 frcs.

Til Sverige og Norge udførtes i 1895 for en samlet Værdi af 10 791 frcs., nemlig Huder 3 170 Kg., Værdi 4 755 frcs., Olivenolie 4 565, 3 196, Svampe 220, 2 640, Trævarer 200 Kg., 200 frcs.

Fiskeriet ved denne Kyst, hvis Resultat er af ret stor Betydning for Landet, var under middels. Hele Vægten af Fangsten var kun 2 932 330 Kg., og Værdien beregnes til frcs. 2 220 653, hvoraf for Ansjoavis, Sardinere etc. 838 230 Kg., 156 653 frcs., Svampe og Blæksprut 288 000, 1 398 000, anden Fisk 1 806 000 Kg., 666 000 frcs.

Flere Forholdsregler er truffet til Lettelse af Søfarten i de tunisiske Farvand. Især har man arbejdet for Forbedring og Fuldstændiggjørelse af Landets Fyrvæsen, hvorom jeg i sin Tid for hvert Tilfælde har indsendt særlig Underretning. Ogsaa paa Forbedringen af Havnene er der uafslædlig arbejdet, og de før gjældende temmelig høje Afgifter er i flere Tilfælde nedsat. Dette gjælder især Bizerte, hvorhen man søger at drage den Del af den Kulhandel, som i sin Tid har skabt Gibraltars, Maltas og Algiers store Opsving. I hvad Udstrækning denne Plan vil lykkes, turde endnu være umuligt at bedømme, da der kun er gaaet saa kort Tid siden den nye Havns Aabning. Sin største Betydning vil Bizerte dog have som Krigshavn paa Grund af dens fra sø-strategisk Synspunkt særlig gunstige Beliggenhed.

Blandt større besluttede Arbejder, der turde have særlig Interesse for vore Rederier, vil jeg paapege Bearbejdelsen af Fosfatfundene i Gafsa. Et fransk Selskab har faaet Koncession derpaa med Forpligtelse til at anlægge en Jernbane fra Gafsa til Sfax samt til aarlig at udbryde mindst 150 000 Ton Fosfat, hvorfor en Afgift af 1 franc pr. Ton erlægges til den tunisiske Statskasse. Jernbanen skal efter Koncessionsvilkårene være færdig senest 15de August 1899. Da efter al Sandsynlighed en betydelig Del af Fosfaten vil blive exporteret, bør vore Rederier have sin Opmærksomhed henvendt paa Anledningen til i Sfax at erholde Fragter for sine Skibe.

Jernbanen fra Tunis til Sousse nærmer sig sin Fuldendelse og vil blive aabnet før dette Aars Udgang, hvorved store Omraader vil blive aabnet for kommerciel Foretagsomhed.

Ogsaa i Tunisien var Helbredstilstanden i 1895 god.

La Goulette. (Vicekonsulens Beretning). Af norske og svenske Varer er hovedsagelig kun indført Træ og Jern samt nogle andre Artikler bestemt for herboende Skandinaver.

Importen af Træ var betydeligt større end i de senere Aar paa Grund af den storartede Bygningsvirksomhed, især i Tunis, hvor der har været bygget 30—50 nye Bygninger om Aaret. Importørerne i Tunis er derhos kommet under Veir med, at visse Varer, der før kun kjøbtes fra Østerrige og Rusland, med Fordel i Pris og Kvalitet, kan hentes fra Sverige. Exemplet

er gjort af et svensk i Tunis etableret Firma, der begyndte at indføre endel mere passende Dimensioner end de før næsten udelukkende anvendte 3" $\times$ 9". Flere Gange er Forsøg gjort af dette Firma paa at erstatte med svensk Træ de Granbord, som kommer fra Østerrige og Rusland, men uden større Held, da Sverige ikke kan producere de større Bredder, der fordres af dette Slags Træ, hvis Kvalitet forøvrigt staar meget under det svenske. En betydelig Kvantitet høvlet Virke indføres nu fra Sverige. „Bois du Nord“ anvendes næsten udelukkende til alle Snedkerarbejder, men til „ställningsvirke“ indføres meget Pitchpine fra Amerika. Furubjælker vilde ogsaa her i Regelen foretrækkes, men kan ikke konkurrere i Pris med Pitchpine. Til de Jernbanebygninger, som foregaar i Tunisien, tages Svillerne fra Landets egne Skove. Meget Eg indføres fra Italien og Østerrige og bruges især til Vinfade og Hjuleger. Bøg kommer fra samme Hold og anvendes i Vognindustrien.

De betydelige Kvantiteter Jern, som anvendes, kommer især fra Frankrige og Belgien. Fra Sverige kommer aarlig kun nogle Ton, og der synes ikke at være Udsigt til forøget Indførsel fra Sverige og Norge paa Grund af det belgiske Jerns Billighed.

Foruden de nævnte Artikler har jeg forsøgt at indføre svensk Punsch, norsk Ost, Hestekosm, Tjære og en Slags praktiske Teltsenge. Ingen af disse Artikler kan dog paaregne noget større Marked her, hvad Hestekosm angaar, af den Grund, at de her anvendte er af en anden Model, end hvad der tilvirkes hos os.

Artikler, som endnu ikke er indført fra de forenede Riger, men for hvilke Marked her turde vindes, er Is, Stokfisk, endel Landbrugsredskaber, Værktøi, Spiger, Cement, Papir, alt paa Betingelse af, at Priserne for disse Sager er billigere end hvad der betales i andre Lande, og at Kvaliteten bliver ialfald ligesaa god. Og da Tunisien Befolkning i Almindelighed har meget konservative Ideer, og det derfor møder store Vanskeligheder at indføre nye Artikler, er det nødvendigt, at Varerne tilvirkes i fuld Overensstemmelse med de her gangbare.

Is. I Tunis konsumeres i Maanederne Juni—Oktober en temmelig stor Mængde kunstig Is, men hvis naturlig Is blev indført, turde den nok kunne faa Marked. Grunden hertil synes dels at være dens vakre Udseende og større Afkølningsevne, dels at ingen Kontrol her findes med den artificielle Istilvirkning, hvorfor Konsumenterne ikke kan være sikre paa, om den gjøres af Kilde- eller Brønd- og Cisternevand. Jeg antager, at der i Tunis og Omegn konsumeres i de nævnte Maaneder ca. 500 Ton Is og tror, da nu snart Jernbanen til Sousse bliver fuldført, at man ogsaa derfra kunde forsyne denne By. Prisen for Kunstis har været 0.10 frcs. pr. Kg., men gik for nogle Maaneder siden paa Grund af en ny Isfabriks Anlæg ned til 0.05 frcs. pr. Kg. For Tiden har jeg hørt Engrospris opgivet til 0.075 frcs.; i Detail kjøbes Isen hos Sælgerne til varierende Priser, 0.10 à 0.15 frcs. pr. Kg. I Tunis findes nu 4—5 Isfabriker.

Af Stokfisk konsumeres temmelig meget, især i Fastetiden. Den kommer især fra Frankrige og Italien, men ogsaa fra Malta. Den burde kunne indføres fra Norge hid saavel som til Italien.

Landbrugsredskaber kommer næsten udelukkende fra Frankrige, men jeg antager, at de forenede Rigers Industridrivende skulde kunne erholde Marked her for simplere Plouge, Hakker, Spader etc.

Værktøii hjemmetra ourde paa Grund af dets Soliditet og Praktiskhed kunne indføres. Det samme gjælder Spiger. Her anvendes runde Spiger, der dog i Holdbarhed og Sammenholdsevne meget overtræffes af vore firkantede.

Cement kommer næsten alene fra Frankrige, men vor Cements gode Kvalitet skulde maaske kunne berettigge den til et Marked her. Forsøg paa at indføre den burde ialfald gøres.

Papir hidkommer for det meste fra Frankrige og Italien. Konsumtionen af brunt Omslagspapir er temmelig stor; derimod forekommer lidet af Papirposer. Da Papirfabrikationen er stærkt opdreuet i de forenede Riger, turde denne Artikel kunne faa en Plads paa Markedet her. Maaske kunde ogsaa Kuverter kunne sælges.

Af Exportartikler fra Tunis til de forenede Riger vil kun blive Tale om Olie og Vin. En god Exportartikel er ogsaa Dadler, og det synes mig, at disse, hvoraf jo meget konsumeres hjemme, burde kunne tages direkte herfra i Stedet for gennem Mellemhænder. Landet producerer ogsaa udmærkede Appelsiner. Svampe og Kork udføres og turde maaske med Fordel kunne tages herfra af Importører hjemme.

Ivar Samzellus.
tf.

Victoria (Hongkong).

Aarsberetning dateret 13de Juli 1896.

Handelen var i 1895 i det Hele livlig, især i den første Del og efter at Freden var sluttet mellem Kina og Japan; senere føltes Følgerne af Krigen i nogen Grad, men skjønt de kinesiske Myndigheder paalagde Korporationer og Kjøbmænd Extrapaalæg og Krigsskat af Varer, der indførtes herfra til det Indre, holdt Priserne sig oppe, og i det Hele maa Resultatet ansees tilfredstillende.

Bubopesten er næsten ganske ophørt, og den eneste Ulykke, der er at nævne, er en stor Hungersnød i de sydlige Provindser, hvilken dog ikke var til stor Hinder for Koloniens Handel.

Skibsfart. Antallet af Skibe, der ankom til Havnen i 1895, var 586, hvoraf 336 britiske og 250 fremmede. Antallet Ankomster var 3 051, dr. 4 114 403 Ton. Heraf var britiske 1 813, 2 639 447 Ton, amerikanske 51, 80 963 T., østerrigske 24, 61 116 T., kinesiske 98, 115 753 T., danske 97, 43 623 T., hollandske 15, 12 898 T., franske 123, 167 809 T., tyske 638, 744 811 T., italienske 14, 18 846 T., japanesiske 27, 48 884 T., norske 127, 145 369 T., russiske 9, 21 244 T., siamesisk 1, 656, spanske 4, 3 844 T., svenske 8, 7 912 T., hawaiiiske 2, 1 228 T.

Af norske og svenske Dampskibe ankom 1892 34, dr. 39 773 T., 1893 60, 65 803 T., 1894 77, 71 133 T., 1895 127, 145 369 T. Dette viser en stadig Tilvæxt af Tonnage i de sidste Aar, og norske Redere har erholdt en god Del af Kystfarten, der var til Fordel for alle Parter.

I den første Del af Aaret fik Dampskibe paa 900—1 000 Register Tons Maanedsbefragtninger for 3—6 Maaneder til mex. Dollars 6 000—6 500 pr. Maaned eller £ 600—700, og passende Dampskibe paa 15—2 000 Tons Dødvægt med Tweendæk, Sideporte og ringe Dybgaende fik endnu bedre Satser. Ved disse Maanedsbefragtninger gjælder altid, at Kul og alle andre Udgifter undtagen Hyre til Skibsfører og Mandskab betales af Tidsbefragterne.

Senere paa Aaret gik Fragterne noget ned, da mange Dampskibe, der var befragtet af Japans Regjering og private Firmaer til Transport af Tropper og Provisioner blev ledige, og der blev Overflod af Tonnage.

Sølv er stadig gaaet frem tilligemed Kursen paa London. Følgende noteredes: Januar 1 sh. $11\frac{7}{8}$ d à 2 sh. $\frac{1}{8}$ d, Marts 2 sh. $1\frac{1}{8}$ d, Juni 2 sh. $2\frac{1}{8}$ d, September 2 sh. $2\frac{1}{4}$ d, December 2 sh. $2\frac{1}{2}$ d à 2 sh. $2\frac{5}{8}$ d.

Brand- og Søforsikring. Det vides ikke, at noget norsk eller svensk Selskab er repræsenteret her. Engelske og tyske Selskaber gjør gode Forretninger baade i kinesiske og europæiske Resikoer.

Importforretningen i Bomuld og Uld var tilfredsstillende i hele Aaret; skjønt Priserne i Europa stadig var gaaet frem, var der altid godt Salg af de indførte Varer til lønnende Priser. Der er saa mange forskellige Artikler af denne Slags, at jeg ikke kan gaa i Detail, men jeg skal med Fornøielse give enhver Underretning, der ønskes om specielle Varer, til Fabrikanter i de forenede Riger.

Fyrstikker. Denne Forretning er næsten ganske i Japanesernes Hænder, og jeg frygter for, at svenske Fabrikanter ikke længere kan konkurrere paa Grund af de nuværende lave Priser, da Japaneserne sælger til \$ 15,50—16 pr. Box à 50 Gros eller ca. 30 sh., Omkostninger, Fragt og Assurance betalt i Hongkong. Kvaliteten er i Regelen tilfredsstillende.

Svensk Stangjern er regelmæssig indført, hvormeget kan ikke siges. Gode Priser erholdtes efter Assortimenter.

Norske Preserver, Drikkevarer, Smør og Melk finder fremdeles let Afsætning, men kun i ringe Udstrækning og især for den europæiske Befolkning.

Exporten til Norge og Sverige er fremdeles meget ringe, skjønt der er betydelig Udførsel til næsten alle Dele af Verden; men naar man skal slutte af de tiltagende Efterspørgsler efter visse Exportartikler til de forenede Riger, synes Kjøbmændene at være mere opmærksomme paa den direkte Import fra Kina i Stedet for at købe gennem Firmaer i London og Hamburg.

Børster. Nogle Spekulanter købte store Kvantiteter tidlig paa Aaret, hvorfor Priserne blev meget faste. Imidlertid blev Høsten meget stor, og Priserne gik efterhaanden ned ialt ca. 10 pCt. Der noteres for 25 % $4\frac{1}{4}$ —5 Tommer, 25 % $3\frac{1}{2}$ — $4\frac{1}{4}$, 50 % 3— $3\frac{1}{2}$, sort 1 sh. 10 d, hvid 4 sh. 1 d pr. lb. engelsk c. f. i. til Europa.

Stjerneanisfrø. Høsten var ringe og Priserne faste hele Aaret. Der noteredes 88 sh. pr. Cwt. cif Europa.

Stjerneanisfrøolie. Paa Grund af meget ringe Høst af Stjerneanisfrø var Produktionen kun nogle hundrede Piculs Olje, og da Efterspørgselen var stor, gik Priserne op fra 6 sh. til 10 sh. pr. lb. engelsk cif.

Cassia lignea. Forretningerne var gode, og Priserne holdt sig godt hele Aaret. Slutningsnotering 30 sh. pr. Cwt. cif Europa.

Cassiaolje. I tidligere Aar var Kvaliteten meget bedre end nu. Den Olje, der nu bringes paa Markedet, indeholder i Gjennemsnit 60—70 pCt. Aldehyd og noteres til 4 sh. 6 d pr. engelsk lb. cif Europa; bedste Olje til ca. 85—90 % Aldehyd noteres til 6 sh. 5 d cif.

Casia buds. Forretningen var ringe til Priser fra 80—73 sh. pr. Cwt. cif Europa.

Ginger. Der var livlig Efterspørgsel fra Europa, især efter Chyloongs og Manloongs Mærker. Priserne var for Chyloong i Foustager à 2 Cwt. 26 sh. pr. Cwt., i Kasser à 6 jars 9 sh. pr. Kasse, do. à 12 jars 11 sh. pr. do., Manloong, Foustager à 2 Cwt. 22 sh. pr. Cwt., Kasser à 6 jars 7 sh. 10 d pr. Kasse, do. à 12 jars 8 sh. pr. do.

Matter. Ca. 400 000 Ruller à 40 Yards er købt til Amerika. Priserne varierer efter Kvalitet og Mønstre.

The. Betydelige Forretninger er sluttet i de billigere Canton Kvaliteter, især for Tydskland til Priser fra 5—8 d pr. engelsk lb. Jeg skal altid med Fornøielse sende Kjøbmænd Prøver og yderligere Oplysninger om alle begjærte Exportartikler. Der er mange andre Varer, som udskibes fra dette Sted, saasom Fjør, Porcelæn, Ibenholt, Soya, Silke, Rattanbark, Vermillion, spansk Flue etc., for hvilke jeg dog ikke kan give paalidelige Noteringer, da de afhænger af Kvalitet og Assortering etc.

Gustav Harling,
fung.

Aden.

Aarsberetning dateret 1ste Oktober 1896.

Der ankom 6 norske Skibe, dr. 6 761 Ton, med Ladning fra fremmede Steder, hvoraf et, dr. 994, udlossede Partladning, medens Resten kun anløb for at indtage Kul.

Hele Handelsomsætningen tiltog fra 1ste April 1895 til 31te Marts 1896 med Rs. 78,73,069 eller 8.14 pCt.. Handelen med Udlandet tiltog med Rs. 1,02,24,739 eller 13.65 pCt. og den med Indlandet med Rs. 2,41,878 eller 3.86 pCt. Hele Værdien af Handelen tilsøs og tillands fra 1895—96 (ekklusive Forraad og Mynt for Regjeringen og Varer med Manifest for direkte Forsendelse ved Import uden Faktura) var Rs. 9,46,75,303 mod Rs. 8,68,02,234 Aaret forud.

Importen af Kaffe-tiltog med 33 Lak Rupees, og Exporten med $38\frac{3}{4}$ Lak. Havnene i det røde Hav bidrog med 17 Lak, Somalikystens Havne med $14\frac{1}{2}$ Lak og Hovedlandruten med $1\frac{1}{2}$ Lak. Hovedårsagen til denne store Tilvæxt skyldes den store Efterspørgsel efter Varer paa alle Kontinentets Markeder.

Gummi. Importen tiltog med $1\frac{3}{4}$ Lak og Exporten med $1\frac{1}{2}$ Lak paa Grund af god Efterspørgsel efter Varen. Importtolden af 5 pCt., der er, paalagt i Indien, synes ikke at have afledet Handelen til Aden, thi foruden de direkte Forsendelser til Bombay fra Mijjerton Somalihavnene udførtes over 1 Laks Værdi til nævnte Havn i Aaret.

Bomuldstøier gik ned i Værdi med $5\frac{1}{2}$ Lak. Importen viser en Nedgang af $6\frac{1}{4}$ Lak, men Exporten en Fremgang af $\frac{3}{4}$ Lak, bestaaende af store Oplag fra foregaaende Aar.

Korn gik ned med $8\frac{1}{4}$ Lak fra Bombay, Karachi og Calcutta især paa Grund af maanedlige Udslibninger fra sidstnævnte Havn til Somalikystens Havn Berberah.

Dyr (Kameler) tiltog med 2 Lak, en i Import og 1 i Export, paa Grund af Indkjøb i Lahaj og Sheik Oshman for den italienske Regjering og Forsendelser til Massowah.

Tilvæxt har fundet Sted i Droger og Medicin, Frugter og Grønsager, Glas, Glasvarer, Stentøi, Jutevarer, Maskiner, Parfumer, Levnetsmidler, Frø, Telegrafmateriale, Træ, Uld m. M., men Nedgang i Kul, Farvestofte, Instrumenter, Skind, Olie, Salt, Skjæl, Sukker og Specerier.

Skibsfart. Skjønt der er en Nedgang af 15, eller 0.52 pCt. i Antallet af Skibe er Netto-Register Tonnagen betydelig tiltaget, nemlig med 149 559 Ton eller 6.02 pCt. mod 1894. Der ankom i 1895—96 1 306 Dampskibe, dr. 2 432 737 Ton og 1 536 Kystfarere, dr. 51 318 Ton. Af de Skibe, der anløb Aden, var britiske 845, østerrigske 52, hollandske 27, franske 128, tyske 90, italienske 80, norske 7, russiske 22, spanske 29, tyrkiske og egyptiske 22, arabiske 4. Ingen svenske ankom.

Geo M. Gordon.

Guayaquil (Ecuador).

Aarsberetning for 1894 dateret 19de September 1896.

I Begyndelsen af Aaret var der endnu endel Agitation paa Grund af den forventede Krig med Peru, hvilken dog ophørte, da Landene indgik paa at overlade Grænsetvistighedernes Afgjørelse til Voldgift. Neppe var denne Vanskelighed over, før den gule Feber optraadte, hvilket bevirkede, at de store direkte Postdampere ikke kunde anløbe her uden Karantæne enten i

Callao eller Panama. Man var saaledes henvist til de to smaa Kystdampere mellem her og Panama og havde kun hver 14de Dag Forbindelse over Panama med den øvrige Verden. Ved Begyndelsen af den tørre Sæson ophørte denne Plage, men Handelen tog ikke Opsving, da Kjøberne fra det Indre holdt sig tilbage, indtil man vidste, at der ikke var Haab om at Kongressen vilde give nogen Lov om Guldmyntfod. Tanken herom blev opgivet ved Kongressens Slutning i August, og fra nu af løb Forretningerne tilfredsstillende af, idet Kjøberne fra det Indre fornyede sine reducerede Beholdninger.

Kongressen tabte megen Tid ved Smaasager, og udrettede i det Væsentlige nærmest kun en Revision af Toldloven. Fra Først af var der stor Opposition mod Guldmyntfod fra Landbrugerne, medens Handelsstanden har gjort store Anstrængelser for at faa denne Reform indført. Resultatet blev dog, at i begge Kamre var Majoriteten derimod.

Toldindtægterne var Sucres 2 210 165, hvoraf Udførselstold S. 186 808.

Af Seilskibe ankom 18 dr. 10 741 Ton, hvoraf 1 svensk, 425 T., 8 tyske, 5 255 T., 2 danske, 1 041 T., 2 engelske, 1 589 T., 2 nordamerikanske, 1 585 T., 3 chilianske, 846 Ton.

Af disse ankom med Ladning 2 fra Malaga, 5 fra Hamburg, 2 fra Liverpool, 1 fra Havre, 1 fra Ship Island, 2 fra Østerrige, 1 fra New York, 1 fra Californien, 1 fra Panama, 2 fra Valparaiso.

Posten med engelsk eller chilensk Dampskib via Panama og Colon til Europa gaar hver Lørdag, og mod Syd til Corral hver Mandag.

Importen var mindre end i 1893 og udgjorde Sucres 8 204 361.

Exporten aftog ogsaa og var S. 12 549 311. Nogen ny Industri kan ikke nævnes i dette Aar. Af Jernbaner vedligeholder Staten den korte Linie mellem Duran og Chimbo. Nye Baner er ikke bygget. Af Gruber drives nu ingen i Zaruma; det engelske Selskab maatte standse, da Gruben ikke lønnede sig. Nu har man kun Guldvaskerierne i Esmeraldas, tilhørende et nordamerikansk Selskab.

Handelen var ikke særdeles god indtil August, men senere meget livlig.

Den gule Feber har som sædvanlig krævet sine Ofre i Maanederne fra December til Mai. Det er i Regelen Søfolkene, som er udsat, uagtet de Forholdsregler, der træffes af Førerne ved at forsyne Skibene med Stenballast ved Afseilingen istedetfor den skidne Sand- og Mudder-Ballast. Dødeligheden blandt Søfolk er ikke standset, men betydelig formindsket ved denne Forholdsregel. I tidligere Aar hændte det, at Skibe med Sandballast tabte hele sin Besætning, nu var der i det værste Fald kun tre Dødsfald. Redere anbefales derfor at tilholde Førerne altid at tage Stenballast istedetfor Sand for at afværge Døden fra Besætningerne.

Bankerne gav følgende Udbytte: Banco del Ecuador 18 %, B. Internacional 11½ %, B. Territorial 10⅓ %, B. del Credito Hipotecario 20 %, Compania Ecuatoriana de Seguros 10.9 %, Compania Nacional de Seguros 10.5 %.

Kurser noteredes: London £ 20, 3 D. S. Sucres 170—200, 90 D. S. 168 $\frac{1}{2}$ —198 $\frac{1}{2}$, Paris frs. 500, resp. 168 $\frac{1}{2}$ —198 $\frac{1}{2}$ og 167 $\frac{1}{2}$ —197, Hamburg M. 400 S. 167—197 og 165 $\frac{1}{2}$ —195 $\frac{1}{2}$, New York Guld \$ 100, 3 D. S. 174—206, 60 D. S. 173—205, Panama pesos febles 100, 3 D. S. S. 90—97, Lima Sølv Soles 100, 3 D. S. S. 86—103, Valparaiso, chil. pesos 100, 3 D. S. S. 40—56.

Kurserne var høiest i Begyndelsen af Marts og lavest i Begyndelsen af Juni.

Cacaohøsten var i 1894 391 289 Quintales à 100 $\mathcal{B}$ spansk = 46 Kg.

Ed. Rickert.

Dresden.

Aarsberetning dateret 28 Marts 1896.

Fra Begyndelsen af 1895 viste sig et gladeligt Opsving i alle Hovedbrancher af Industri og Handel. Børs- og Bankvæsenet paavirkedes især af den fredelige politiske Stilling, Pengenes overordentlige Billighed og den overraskende Udvikling af Guldminerne i Transvaal. Aaret begyndte med en afgjort Hausebevægelse, nemlig paa Wienerbørsen, hvilken dog de tyske Børser nølede med at følge. Denne Tilbageholdenhed viste sig grundet, idet der allerede i Februar indtraf et Krach i Wien. Først efter Løsningen af de østasiatiske Forviklinger begyndte man i Berlin at deltage i den stigende Bevægelse. Samtidig herskede i London og Paris en stærk Hausse, især paa Guldgrubemarkedet, og det er navnlig denne Bevægelse, der tildels gav det forløbne Aar en meget bevæget Karakter, først kun animerende Børserne, men ud paa Sommeren tillige omfattende Privatkapitalen, der begyndte at deltage i Børsforretningen; hertil kom den fornyede Virksomhed i Industri og Export, grundet i den russiske Handelstraktat og store Bestillinger i de forenede Stater. Som Tegn paa forhøiet industriel Virksomhed ansaa man ogsaa Forbedringen af Tydsklands Handelsbalance, idet i de første 9 Maaneder Indførselens Overskud var gaaet ned fra 882 Mill. Mark i 1894 til 634 Mill., Jernbanernes forøgede Indtægter og Jernindustriens bedre Stilling. Overfloden paa Kapital tilkjendegav sig tydeligst ved Rentefodens og Privatudskontoens Nedgang. Der herskede den ivrigste Deltagelse i nye Emissioner og Konversioner, ligesom Kurserne paa ældre Værdier naaede en Høide, som man tidligere neppe havde ventet. Imidlertid havde Overspekulationen i Guldgruber antaget saadanne Dimensioner i London og Paris, at Prolongationen af Engagements allerede paa Efter sommeren begyndte at blive dyr og enhver Likvidation vanskeligere, indtil det uundgaelige Krach indtraf i November. Derefter indtraf Krisen i Konstantinopel, hvis Indflydelse gjorde sig gjældende indtil December, da den amerikanske Præsidents Budskab til Kongressen om Venezuela-Affæren fremkaldte Panik i London og senere Krise i Amerika, hvis Virkninger endnu varer. Disse Omstændigheder har dog ikke haft nogen ødelæggende Indflydelse paa de tyske Forhold. En Skygge viste sig: Lovudkastet om-

Børsreform, der befrygtedes at ville blive skjærpet under Behandlingen i Rigsdagen.

Den sachsiske Seddelbanks (Sachsische Bank) officielle Diskontosats var som Rigsbankens fra 1ste Januar til 11te November 3 pCt. og derefter 4 pCt. Dens Dividende var $4\frac{3}{4}$ pCt. Privatdiskontoen var i Gjennemsnit 2.02 pCt. Dresdner Bank, der arbejder med en Kapital af 85 Millioner, gav en Rente af 8 pCt., Allgemeine Deutsche Creditanstalt i Leipzig, Kapital 42 Mill., $11\frac{1}{2}$ pCt., Leipziger Bank, 24 Mill., $7\frac{1}{2}$ pCt., Creditanstalt für Industri & Handel, 10 Mill., $12\frac{1}{2}$ pCt.

De sachsiske Sparekasser viser for 1895 et Overskud af Indbetalinger over Udbetalinger af 29 567 809. I 1891 var Overskuddet M. 3 082 930. Den overordentlige Fremgang skyldes dels Rentefodens Nedgang, dels ogsaa voxende Sparsomhed hos Befolkningen.

Fra det sachsiske Landbrug høres stedse Klager. Grunden til Landbrugenes slette Udbytte ligger antagelig mindre i de især ved billige Fragttarifer fremkaldte lave Kornpriser end deri at de fleste Eiere er belastet med for store Laan. Kornverdensmarkedet var i 1895 ikke meget belivet. I tidligere Aar vilde den ringere Høst i de vigtigste Produktionsgebetere have ledet til højere Priser, men dette havde nu ingen Virkning, da Børserne holdt sig tilbage advaret af det daarlige Udfald af tidligere Housseforetagender. Omsætningen indskrænkede sig derfor væsentlig til det løbende Behov. Dog viste Priserne ved Aarets Slutning en Stigning mod 1894. Europas Behov dækkedes foruden af de forenede Stater og Rusland af de nedre Donaulande, der havde god Høst og viste en overraskende Produktionsevne. Der vil snart opstaa Konkurrence fra Argentina, og Udsigten til betydelige Afskibninger fra dette Land hindrer vistnok en større Prisbedring. Den sachsiske Stats Bidrag til Landbruget udgjør 530 000 Mark, saasom til Landbrugsskoler, Forsøgsstationer, Udgifter ved Sammenføjning af Eiendomme etc. Ved Forsøgsstationen i Mœckern er ansat en praktisk uddannet Geolog med den Opgave at bringe Resultaterne af den geologiske Undersøgelse af Landet i en oversigtlig Form og gjøre dem nyttige for Publikum, f. Ex. for Private og Kommuner naar der spørges om at skaffe Vand til Husbrug eller Ledning af Affaldsvand, om Udnyttelse af værdifulde Stenarter til Hus- og Veibygning, eller om Ler og Kalkleier. Endnu nyttigere vil dette Laboratorium blive for Landbruget. Bidraget til Kommissionen for Veterinærvæsenet, Dyrlægehøiskolen og den dersteds bestaaende physiologisk-kemiske Forsøgsstation er forøget til 88 470 M., og til Forstakademiet i Tharandt til 72 580 M.

Forstetaten udviser en betydelig Nedgang i Træpriserne i Sachsen.

Haabet om at Ophævelsen af Identitetsbeviserne og Staffeltariferne for Korn atter vilde bringe de sachsiske Møller en lønnende Forretning er ikke gaaet i Opfyldelse. Exporten til Udlandet er høist ubetydelig og Tilbudet af Mel oversteg betydeligt Efterspørgselen, hvorefter fulgte gentagne Salg paa Leverance til unaturlige Priser og slette Betingelser. Herved er Intet at gjøre, saalænge man ikke standser Overproduktionen, der er en Følge af Ny- og Ombygning af Møller i de sidste 10 Aar. En Bedring kan kun ske naar Indehaverne af de større Etablissementer godvillig kommer overens om en frivillig Indskrænkning af Bedriften enten i det

Hele eller dog i særlig stille Tider og herved standser den trykkende Overproduktion. Dette gjøres allerede af Enkelte. Vanskelighederne forøgedes ved Prisnedgangen for Korn og navnlig Klid, for hvilken den udgjorde 20—25 pCt.

Bjergværksdrift. Sølvgruberne i Sachsen har paa Grund af Sølvprisens Stilling paa Verdensmarkedet ingenlunde forrentet sig og saavel Statens Gruber som de mindre Privatindustrier blev drevet i yderst begrændset Maalestok.

For Husbrænd kul var temmelig tilfredsstillende Efterspørgsel og Maskinkul var paa Grund af Industriens Opsving saa søgt, at Priserne steg ikke ubetydeligt og at der ikke er større Oplag i nogen af de store Værker i de sachsiske Revierer.

I Maskinforretningen var en større Fremgang. De større Etablissementer i Sachsen har livlige Forbindelser med Skandinavien og haaber navnlig paa en videre Tilvæxt af Exporten til Norge og Sverige. Fabriken Golzern, der i en Række af Aar har havt livlig Forbindelse med de sidstnævnte Lande og har ansat en fast Agent i Christiania, meddeler Konsulatet, at Forretningen med Skandinavien paa Grund af de mange ofte altfor lave Pristilbud fra andre Kanter stedse har stillet sig vanskeligere og at ogsaa Betalingsmaaden enkelte Steder lader Adskilligt tilbage at ønske, saaat Anstalten i enkelte Tilfælde har maattet ty til Rettens Hjælp.

Bomuldsspinderiet var temmelig tilfredsstillende, især da man efter de tidligere slette Tider har lært at nøie sig med Lidet, hvorhos de har ledet til Besparelse i Driften og mange Fornøyer og Forbedringer i Maskinerierne, saaat Sachsen nu producerer væsentlig billigere end for 4—5 Aar siden, skjøndt Arbejdslønnen ikke er nedsat. Man kan i det Hele være tilfreds med Arbejdsforholdene. Den 11 Timers Normalarbejdsdag for Kvinder og Arbejderforsikringen (Sygdoms-, Ulykkes-, Invalid-) er vistnok tunge Byrder for Industrien, men det kan ikke nægtes at de er af velgørende Virkning for Arbejderne. Af de abnormt billige Bomuldspriser Vinteren 1895 gjorde man sig adskillig Nytte; dog var Forsyningerne meget forskellige. Det sig i Sachsen godt udviklende Fint- og Makospinderi (Garn af egyptisk Bomuld) var godt beskæftiget. Ringere Strømpegarn kunde vanskelig bringe lønnende Priser. I Vævegarn og Bomuldsgarn spundet som „Streichgarn“ var god Efterspørgsel. I fine Numere af Vævgarn og Traad trykkede den ofte meningsløst billige Konkurrence fra England, der ikke altid kunde modarbeides ved de sachsiske Garns bedre Kvalitet. Det sachsiske Bomuldsspinderis Forbindelser med Skandinavien er meget smaa; dog har man i det sidste Aar heldigvis kunnet opnaa smaa Forsøgsforretninger, som forhaabentlig vil lede til livligere Forbindelser. I Sachsen er der nu ca. 800 000 Spindler, der sammen med Vigognespinderiets 6—700 000 i Werdau—Crimmitschau konsumerer ca. 400 000 Baller Bomuld eller over $\frac{1}{3}$ af den hele tyske Bomuldskonsum.

I Farveri- og Appreturbranchen var Forretningen flottere end i 1894. Dog ligger Trikotforretningen endnu ganske nede. Priserne kan ikke bringes op. Skadeligt virker de hyppige Ringdannelser blandt Fabrikkanterne af kemiske Produkter, der delvis streifer ind paa Monopoler og

sættes i Værk uden at tage Hensyn til, om Farverne er i Stand til modsvarende at forhøje sine Priser. Lønningerne er i det Hele som før, men Kundernes Fordringer stiger stedse mere, idet alle nye Fremskridt i Chemi skal anvendes i Farveri og Appretur. Forbindelserne med Skandinavien er uforandret. Disse Lande har for en Del egne Farverier, der indtager en høj Rang, hvorfor man kun kan sende saadanne Varer didhen fra Sachsen; som til sin Frembringelse kræver et Apparat, som det er nmuligt eller ikke lønnende at anvende dersteds. Dette gjælder for Møbelstoffer, hvortil der behøves en saadan Mængde Maskiner og Apparater og saa mange øvede Kræfter, at Skandinavien ikke selv kan præstere disse. Et sachsisk Farveri beklager sig over, at dets Produkter i Sverige urigtig beskyldes for at indeholde Arsenik, medens det benytter ganske samme Farvestof og Beitsning som i Sverige, ligesom det svenske Vand indeholder nøiagtig ligesaa mange Spor af Arsen som det tyske, hvorfor det er ganske umuligt i Sverige som her at opnaa en arsenfri Farvning.

Klædefabrikationen, der især drives i Grossenhain og Lausitz, har stor Export til Norge og Sverige og betegner sine Forretninger i 1895 ogsaa ligeoverfor disse Lande som tilfredsstillende.

Kamgarmsindustriens Raamateriale og Produkt undergik paa Grund af overordentlig stor Efterspørgsel indtil Høsten 1895 en Prisstigning, delvis indtil 30 pCt. Behovet var sundt, da Beholdningerne i Ind- og Udlandet var rømmet, og de derved opnaaede Priser vakte hos Spinderierne den længe savnede Tillid. Garnsalget var ogsaa tilfredsstillende, og de fleste Fabriker skal have havt Bestillinger til langt ind i 1896. I „Leipziger Monatschrift für Textilindustrie“ reises en heftig Protest mod en paatænkt Forhøjelse af Tolden fra 2 til 20 Pfénning for Kammzug, hvilket vilde udgjøre $2\frac{1}{2}$ —7 Gange saameget som Tolden paa det deraf fremstillede Fabrikat, og vilde være til stor Skade for alle Spindere, idet den lave Told paa det færdige Fabrikat bevirker stor Konkurrence, især fra England.

Handskefabrikationen stiller sig uheldigt paa Grund af de enormt forhøjede Priser paa Skind, der ikke kaa følges af en modsvarende Forhøjelse for det færdige Fabrikat. Handelen med Norge og Sverige er temmelig uforandret, men vanskeliggjøres dog stedse mere, dels ved forhøiet Indførselstold, dels ved disse Landes egne, stedse voxende Konkurrence, der stedse tvinger de importerende Fabrikanter til Koncessioner.

Den sachsiske Trikotageindustri er gaaet fremad. Handelen med Strømpevarer var lønnende, skjønt Fabrikatet ikke strax kunde følge Garnprisernes Stigning. Fastere Priser for Strømpevarer kan overhovedet kun opnaaes derved, at Fabrikationen stedse mere indskrænker sig til de med Damp drevne større Fabriker og at Haandstolen stedse mere forsvinder, hvoraf vil følge en ligeartet købmandsmæssig Behandling af Markedet. Handskebranchen viste ogsaa et Opsving. Der manglede Arbeidskraft for finere Varer som f. Ex. de eftersøgte lange Petinethandsker, da nemlig Arbeiderne under den tidligere lange Stilstand er gaaet over til anden Sysselsættelse. Ogsaa for Trikotage stillede Markedet sig gunstigt, dog foranledigede Forholdene i Amerika Standsning af Ordres derfra. For Possementindustrien var Aaret ikke af de bedste, idet Exporten til Amerika er aftaget. Hele Udførselen var i 1895 50 646 DCtr. til Værdi

46 703 000 Mark mod i 1894 50 328 DCtr. til Værdi 47 839 000 M., altsaa en Nedgang i Værdien. Kniplingsbranchen havde en slæbende Udvikling. Man haaber paa en Udvikling af Forretningen med Sydafrika. Møbelstofbranchens Stilling er fremdeles god, men besværes ved for mange mindre Ordres fordelt paa mange Artikler. Klædestoffabrikkerne i Glüchau var fuldt optaget. De tre Jutefabriker var vel situeret. Med Skandinavien var ingen Forretning, da Behovet dækkes af indenlandske Fabriker. Papirpriserne var ogsaa i 1895 trykket, hvorhos dog ogsaa Priserne paa Raastofte gik noget ned. Sidst i Aaret viste der sig nogen Bedring. Straamassebranchen lod tilbage at ønske. Vistnok var Afsætningen livlig, men dette opnaaedes kun ved stadige Prisconcessioner, i Gjennemsnit 10 pCt. Der synes for Tiden ikke at kunne sees nogen Ende paa denne Bevægelse, hvortil Grunden angives at være den stigende Produktion i Skandinavien af Træmasse og Cellulose, der paa Verdensmarkedet konkurrerer skarpt med alle Kontinentets Cellestoffabriker. Afsætningen til selve Skandinavien tiltog noget, men er endnu ikke betydelig. Fabrikationen af finere Papirsorter, hvorfor Straamasse anvendes, er endnu meget begrænset i Skandinavien. Fabrikationen af fotografiske Papirer opnaaede gunstige Resultater ved en Prisforhøjelse bevirket ved et Kartelforbund mellem de større Albuminpapirfabriker i Dresden og den større Celloidpapirfabrik i Weringerode. I Bunt- og Luxuspapirfabrikationen melder Fabrikken i Bischofswerda om tiltagende Bestillinger. Forbindelserne med Norge og Sverige lider af den belgiske Konkurrence, der befordres ved den billige Arbejdsløn dersteds. Fabrikationen af Glasflasker og Kapsler drives især i Döhlen ved Dresden i stort Omfang af en Fabrik, der sysselsætter 3 700 Arbeidere og som havde betydelig Efterspørgsel og Export. Specielt til Skandinavien kan der ikke exporteres paa Grund af høi Indførselstold dersteds samt fordi der findes billigt producerende Glasværker. Undtaget herfra er de i Norge og Sverige patenterede „Hebelverschlüsse“, hvoraf betydelige Poster afsendtes did. Industrien med Musikinstrumenter, saavel i Klingenthaler Egnen, hvor især Børneinstrumenter fabrikeres, som i Marknekirchen og Omgivelser, hvor der forfærdiges de bekjendte gode Instrumenter af alle Slags, viser Bedring. Der udførtes i 1895 46 689 DCtr. til Værdi 21 067 000 M., (1894, 17 675 000 M.). En af de betydeligste Fabriker i Marknekirchen beklager Tilbagegangen af sin tidligere Export til Norge. For Bryggeriindustrien var Aaret 1895 usædvanlig gunstigt, da bedste Raastof kunde faaes til billige Priser og Afsætningen var god. Bryggeriet Felsenkeller producerede 159 858 Hl. og gav en Dividende af 30 pCt., Waldschlösschen 179 425 Hl., 18 pCt., Hofbrauhaus, Dresden 124 455, 10 pCt., Reisewitzer Brauerei 79 193, 28 pCt. og Actienbrauerei Schloss Chemnitz 97 432, 30 pCt. Derimod gav Maltfabrikationen ikke gunstige Resultater. Maltpriserne trykkes ved Konkurrence fra Thüringen, der havde et billigere Raastof. En større Fabrik meddeler, at dens forhen livlige Handel med Norge og Sverige i det Sidste er aftaget. Før Indførselen af den tyske Kornstold havde der været betydelig Omsætning med disse Lande, som dog da ganske ophørte. Siden 1894 efter Indtrædelsen af Udførselsgodtgjørelsen har man forsøgt at knytte de gamle Forbindelser, men dog uden for Tiden at opnaa noget Resultat. Den herværende store Fabrik for Fabrikation af Presgjær og Kornspiritus producerede af førstnævnte ca. 620 000 Kg. og af sidstnævnte ca. 1 150 000 L. Afsætningen var god og Kornpriserne gunstige for Fabrikationen. Den forhøjede Brænderiskat 6 M. pr. Hektoliter angives at være til stor Skade;

den skaffer Fabriken en Merudgift af 50—60 000 M., og dens Produkter kan ikke exporteres til Udlandet, da de er for værdifulde og ikke egnede dertil.

Dampsaagene ved Elben har havt temmelig god Beskæftigelse, men til trykkede Priser. Fabrikerne i Dresden fik i 1895 flere Dampskibsladninger Bord fra Sverige, der bearbejdes i Wismar og derfra sendes til Indlandet. I Møbelfabrikationen var livlig Forretning. Nogle Ladninger sendtes til Sverige. Mindre var Forretningen med Norge, vel især fordi de herværende Fabriker endnu ikke dersteds har skaffet sig passende Agenter. Ovnfabrikationen forløb slæbende, især paa Grund af aftagende Byggevirksomhed. Til Norge og Sverige sendtes fra Meissen Stentøivæggeplader.

I Fisk var Forretningen temmelig tilfredsstillende, skjønt Tilførslerne tildels mærkbart led af Vinterens stærke Kulde. Ikke alene England, Holland og Frankrige, men ogsaa de nordiske Lande meldte om indskrænket Fangst. De herværende Forretninger med Skundinavien i Konserver i Daaser forløb som i 1894 middels, dog er det at beklage, at den begyndte stærkere Indførsel af Ansjos atter maatte opgives, da siden Vaaren 1896 ved ny Lovfortolkning Ansjos i smaa Fade pludselig er paalagt samme Told som for Blikdaaser, M. 12, en Stigning af M. 60 pr. 100 Kg. En saadan Artikel kan ikke bære en saa stor Nybelastning og vil derfor forsvinde eller begrænde sig til et Minimum. Egentlig er Tolden M. 12 for Ansjos i store Fade allerede meget høj, thi f. Ex. $\frac{1}{2}$ Td. Ansjos, af Vægt 70 Kg. Brutto, indeholder i Virkeligheden kun 38 Kg. Fisk, 7 Kg. Tara og 25 Kg. Krydderisauce. For de smaa Fade, for hvilke der for Tiden ikke engang er givet en Norm betræffende Størrelse og Tyngde for Toldpaalægget M. 60 istedetfor M. 12, er der et endnu større Misforhold paa Grund af den forholdsvis større Taravægt.

Den nordiske Sild har endnu ikke i Tydskland opnaaet fortjent Anerkendelse. Blandingen med andre Sorter, der paa uredelig Maade sker i en gros Salg, er ikke gunstig for Salget.

I det Hele antages Fiskekonsumen i 1895 at have naaet en liden Stigning. Hertil kommer vistnok kun direkte Sendinger fra Gøteborg, især bestaaende af fersk Lax og grøn Sild. Tilførslerne af fersk Kolje og Torsk hertil er næsten ganske ophørt, da det tyske Søfiske i Geestemünde, Bremerhaven etc. ved Anvendelse af Fiskedampskibe næsten altid er istand til at levere tilstrækkeligt af disse Fisk, og Fragten naturlig er betydeligt billigere derfra. De svenske Hummere, som stærkt behersker Markedet hersteds, kommer mest gennem danske Forhandlere i Fredrikshavn hertil, de norske vel gennem Firmaer i Hamburg. Den direkte Forsyning fra Norge og Sverige havde derhos, især i den varmere Aarstid, sine Vanskeligheder derved, at Ispakningen ikke holdt ud. Dette maa vel særlig staa i Forbindelse dermed, at Stuingen paa Dampskibene via Lübeck, Stettin etc. ikke har været ganske praktisk, thi ved en og samme Sending hændte det, at f. Ex. Kasser med fersk Lax indtraf hid fuldstændig i bedste Tilstand, medens Indholdet af andre Kasser var fordærvet, efter Afsenderens Udsagn lige fersk Fisk og nøiagtig samme Kvantum Is i den ene som i den anden Kasse. Med Hummer har man f. Ex. gjort den Erfaring fra Christianssand, at man heller kan betale noget højere Priser i Fredrikshavn, da der sker langt mindre Tab ved Transporten gennem Bedærvelse.

Jeg tillader mig at henlede Opmærksomheden paa en Artikel, der for nogen Tid siden var indtaget i „Kölnische Zeitung“ og antagelig hidrørte fra Sachsen, betitlet „Udelukkelse af Udlændinge fra de tekniske Fagskoler“, saalydende:

„Offentlig har der allerede ofte været gjort opmærksom paa det Betænkelige i, at vi uden Videre tilsteder unge Folk fra det europæiske og transatlantiske Udland at besøge vore tildels med store Udgifter underholdte tekniske Fagskoler, gjør dem fortrolige med vor Tekniks Fremskridt og saaledes begunstiger en Omplantning af vor Industri til Udlandet. Trikotagefabrikanterne i en sachsisk By har virkelig ogsaa gjort Skridt for at bevirke Udestængning af fremmede fra Sachsens tekniske Skoler. Af de herom af Indenrigsministeriet anstillede Undersøgelser fremgaar dog, at en saadan sneversindet forekommende Foranstaltning ikke er ønskelig, da man ikke derved vil hindre Industrigrenes Overførelse til Udlandet. Derimod er det fra flere Sider bleven betonet, at man ofte er gaaet for vidt i at optage udenlandske Volontører i Forretninger og for beredvillig har tilladt fremmede Besøgere Adgang til Fabrikerne, medens Udlandet i Regelen sørger for at hemmeligholde sine Fordele ved Fabrikationen. Mangen fremmed Elev i sachsiske Fagskoler, der har slaaet sig paa Handelen, er iøvrigt senere blevet en god Kunde og Aftager for det Sted, hvis Skole han har besøgt. Dog erkjendes det almindelig, at det ikke lader sig forsvare at anvende offentlige Midler til Uddannelse af Udlændinge, og at det derfor er at anbefale, at Skolepengene for disse beregnes efter et Forhold, der fuldt dækker Udgifterne ved Undervisningen.“

Det er glædeligt at disse Skridt fra de sachsiske Trikotagefabrikanter, der vilde medføre Udelukkelse af Fremmede fra Fagskolerne, ikke er lykkedes, da netop i den sidste Tid en usædvanlig stor Mængde unge Folk fra Sverige, og især fra Norge søger og finder teknisk Uddannelse paa den herværende tekniske Høiskole.

Leipzig (af Vicekonsulens Indberetning). Antallet af Boghandlere repræsenterede i Leipzig var 7 572, hvortil kommer de i Leipzig selv etablerede, ca. 500. Dette Antal berettiger til den Paastand, at Leipzig næsten er identisk med hele den tyske Boghandel. Af Hjælpenæringer til Boghandelen var 20 Skriftstøberier, 113 Bogtrykkerier, 57 Stentrykkerier og 19 Bunttrykkerianstalter. I 1894 er aabnet et musikalsk Bibliothek, Peters, paa 10 000 Bind.

Fabrikation af kemiske, pharmaceutiske og fotografiske Præparater beskjæftigede 31 Bedrifter med 378 Arbeidere, Bearbejdelse af Harpix og Fernisser 16 med 206 Arbeidere og ætheriske Olier 15 med 153 Arbeidere; Jern og Jernvarer 20 med 1 279 Arbeidere, Gummivarer 8, 717 Arbeidere.

Kulværket Leipziger Braunkohlenwerke i Albersdorf producerede 1 933 580 Hektoliter. Læderhandelen beskjæftigede 10 Bedrifter med 371 Arbeidere.

Maskinindustrien vinder stadig i Betydning; ligesaa tiltager Exporten til Nordamerika. Med Forfærdigelse af forskellige Slags Maskiner sysselsættes i Distriktet over 100 Bedrifter med over 4 500 Arbeidere, samt

derhos med Landbrugsmaskiner 3 med over 600 Arb., med Fabrikation af matematiske, fysiske og kemiske Instrumenter 13 med ca. 700 Arb. og med Fabrikation af Lamper og Belysningsapparater 7 med ca. 900 Arb.

Leipziger Electricitetværk aabnede Bedriften Sommeren 1895 og fordelte for 1ste Driftsaar $5\frac{1}{2}$ pCt. Dividende. Den 31te December 1895 var anmeldt ca. 40 000 Lamper à 16 Normallys.

Den herværende Fabrik for Træbearbejdsesmaskiner, Ernst Kirchner & Co., der hører til de største i sit Slags, havde god Afsætning.

Af Fabriker for mekaniske Musikværker findes 12 med 1 516 Arbeidere, hvoraf 3 fordelte resp. 17, 20 og 12 pCt. Dividende. Pianofortefabrikationen beskæftiger i 15 Bedrifter ca. 1 200 Arbeidere.

Den her bestaaende Papirprøvningsanstalt har i 1895 udført 591 Bestillinger, hvoraf de fleste angik Askeholdighed, mikroskopiske, samt Rivnings- og Krympeprøver, ligesaa Prøver paa Liming, Udvidelse, Fiberlængde, Gulning, Hensigtsmæssighed og Prøverigtighed.

Den herværende Chromopapir- og Cartonfabrik Gustav Najork gav en Dividende af $8\frac{1}{2}$ pCt.

Den for Leipzig betydningsfulde Textilindustri havde et gunstigt Aar. Bomuldspriserne var efter Marts i stadig Stigning, medens Uldpriserne efterhaanden gik op med 5—10 pCt., hvori ogsaa det tyske Produkt deltog. Paa Uldmarkedet i Juni betaltes for de frembudte ca. 10 000 Kg. i Gjennemsnit M. 120 pr. Centner. Prisstigningen for Uld viste sig ogsaa i Kursbevægelsen paa Kamvareterminmarkedet. Regnskabskassen for Kamvareforretninger, ved hvis Mellemkomst Terminomsætningerne udelukkende bevirkes, opgiver for 1895 3 605 Forretninger med en Provisionsgevinst af 117 460 Mark.

Leipzigs Folkemængde var i 1895 398 448. Den i forrige Aarsberetning omhandlede Forandring i Valgmaaden for Kommunerepræsentanterne har havt den forudseede Virkning; vistnok er nogle socialdemokratiske Elementer kommet ind i Kommunen, men paa en Overvægt af disse er ikke at regne i en overskuelig Fremtid.

(Rapport dateret 5 November 1896). Ogsaa iaar har der været Klager over den nye Messeordning og Agitationer for at gjenoprette den tidligere Tilstand; men da det har vist sig, at de fleste Forretningers Repræsentanter erkjender den nye Ordning som et Fremskridt, har Raadet tilbagevist disse Klager. I dette Aar aabnedes „Messepaladset“ i det gamle Gewandhaus, hvor der foruden de allerede forhaandenværende 40 kunde stilles til Forføjning et endnu større Antal Mønsterlagere og Salgsrum, ialt 100.

Nytaarsmessen ansaaes som normal, og Paaske Formessen meget tilfredsstillende, af mange endog som den bedste i Aarevis; sidstnævnte benyttes hovedsagelig for Exporthandelen, medens den egentlige Paaskemesse,

afseet fra Læder og Pelsværk, mere tjener den udenlandske Handel. Paaskemessen stod i Stemning og Tillid ikke ganske paa Høide med Formessen, delvis bevirket ved slet Veir, Modevexling, Striker etc. Høstmessen betegnes ogsaa som tilfredsstillende. Nogen Virkning paa samme havde vistnok Berliner Udstillingen, der kan have frataget den nogle Ordres.

Forretningen i Læder, raa Huder og Skind led i 1895 ved at Masseindkjøb af raa Huder af et amerikansk Trust hidførte Prisstigning paa dette Raastof for Læderfabrikanterne, der ikke kunde gennemføre tilsvarende Stigning for Læder. Læderpriserne Nytaarsmessen 1896 viste vistnok kun en ringe Nedgang mod Høsten 1895, men Tilførselen var overordentlig stor, især af Kips i sorte Sorter. Prisnedgangen vedblev derfor indtil Paaskemessen, medens Sommeren atter bragte flottere Forretning og noget bedre Priser. Svært Tamsaalelæder og rhinsk Vildsaalelæder var lidet efterspurgt ved Nytaar, medens Lagerne hurtigt blev rømmet ved Paaske og Michaeli. I Vachelæder og Drivremleder var Forretningen temmelig svag ved alle Messer, ligesaa i Kips og Rindoverlæder, hvorfor dog var god Efterspørgsel ved Michaeli. Afrød- og hvidgarvede Faareskind tilføres stedse mindre af prima Sortementer, der opnaar gode Priser; de middels og ringe Sorter, hvortil især de i Struktur og Slagtning underholdige australske Huder leverer Materialet, kunde alene afsættes mod Concessioner. Kalvelæder i brun og sort Tilberedning tilførtes kun i smaa Kvanta ved Paaske med god Afsætning. Det skades meget af et nyt billigt amerikansk Fabrikat, Chromlæder. Raa tyske Oxehuder, Kalve- og Faareskind og Hestehuder opnaaede kun lave Priser ved Nytaar, var mere efterspurgt ved Paaske og Michaeli, dog uden bedre Priser.

Af Børster var større Tilførsel ved Nytaar end ventet. Priserne holdt sig dog kun oppe for hvide, stærke og gode korte, stive Sorter, medens andre i Gjennemsnit tabte 6—8 pCt. og ca. $\frac{3}{4}$ af Tilførslerne blev usolgt. Ved Paaske viste sig en afgjort bedre Tendents, og Priserne var noget høiere; der var talrige Kjøbere fra Frankrige, England og Nordamerika. Resultatet af Høstmessen betegnes som middelmaadig med ringe Omsætning i lange, hvide, stive Sorter.

I Peltsværk er ingen egentlig Omsætning ved Nytaar. Paaskemessen betegnes som god middels; dog var der ikke noget stort Besøg af Kjøbere. Lagrene var meget store. Tibet, en international Modeartikel, kjøbes lige stærkt af alle Lande. Ogsaa Persianer solgtes godt, skjønt Priserne ikke var høie. Af Astrakan begjærttes kun de raa Huder. De lavere Sorter solgtes især til Italien. Shunks, hvoraf der var enorme Kvanta, solgtes godt, derimod manglede næsten al ny Tilførsel af Nutria, hvilket var til Fordel for Bæver. Bisam havde ogsaa god Afsætning, Odder, russisk Zobel, Sødoder, virginsk Ilder, Sort- og Blaaræv opnaaede ikke høie Priser. Af Faar efterspurgtes især sorte; af Hermelin og Chinchilla solgtes ikke lidet. De forventede Indkjøb af Maar fra England og Amerika udeblev.

Ved Høstmessen var Salget af Pelsværk stille, da der kun var faa fremmede Kjøbere. Især efterspurgtes Persianer, Tibet, Chinchilla og Nutria, de sidste dog til noget lavere Priser, dernæst Bisam, Bæver, Hermelin, Kanin og Shunks, sidstnævnte især paa Grund af sin store Billighed.

For Klæde- og Manufakturvarer betegnes Nytaarsmessen som middels med faste Priser. Tilførslerne var ikke betydelige, da Fabrikkerne for Sæsonforretningen indtil Foraaret var fuldt optaget. Navnlig var der af bedre Kvaliteter fra Steder som Forst og Crimitschau lidet paa Markedet, hvilket snart blev ryddet. Især efterspurgtes sorte Tøier, dernæst glatte og tvundne Stoffe, der favoriseredes af Moden.

Paaskemessen i Tøier betegnes som den ugunstigste i de sidste 10 Aar, angivelig paa Grund af den forudgaaende undtagelsesvis milde Vinter, ligeledes uheldige Exportforhold, høje Garnpriser og Streiker. Ligesaa klagedes der over Høstmessen, grundet paa ugunstigt Veir i Sommer. Afsætningen foregik især i billige og ringe Sorter. Af Manufakturvarer var Forretningen tilfredsstillende ved Paaske i Lin- og Bomuldsstoffer, medens Høstmessen var mindre heldig. I Kattunbranchen var ret stort Liv, navnlig ved Paaskemessen, især grundet paa de yderst smagfulde Mønstre, idet Kunstnernes Talent for Farvekombinationen især kommer til sin Ret under den herskende Forkjærlighed for den tyrkiske Genre. Mousselinssstoffe er atter kommet til Ære. Høstmessen har mindre Betydning for Kattun, men selvfølgelig mest for uldne Klædestoffer. I Gennemsnit er Priserne for Manufakturvarer faldt 3—5 pCt. mod de højeste Noteringer i forrige Sæson, især paa Grund af den svagere amerikanske Forretning.

For Korte- og Galanterivarer gav Paaskemessen gunstige Resultater for enkelte Brancher. Brug af Aluminium synes nu mere at træde i Baggrunden. Høstmessens Resultater var i det Hele gunstige. I Glasvarer udviste Paaskemessen god Exportforretning, men ringe indenlandsk. Høstmessen gav normalt Udbytte, især for bøhmiske farvede Glasvarer, samt finere Krystalglas. For mange Glasvarer er indtraadt en Prisforhøjelse af 10 pCt.

I den keramiske Industri var der ved Paaskemessen stor Omsætning. Af Luxusvarer fremhæves navnlig glaseret Porcelæn og Bisquitporcelæn, samt som Specialitet Terrolith. Som Nyhed optraadte „Feinsteingut“, der i Hvidhed nærmer sig Porcelæn. Af Mønsterlagere var 520, hvoraf Glas 170, Keramik 324. Høstmessen besøgte mest af tyske Detaillister.

For Musikværker og Urvarer var Paaskemessen tiffredsstillende, men Høstmessen delvis stille. For Legetøi er Hovedomsætningen ved Paaske Formesse. Af Tinsager bragte især Dresden mange smukke Nyheder. Omsætningerne var livlige paa begge Messer.

For 1897 er Terminerne for Leipziger Messerne følgende: Nytaarsmessen 3—16 Januar, Paaske Formesse 1—13 Marts, Paaskemessen 25 April—16 Mai, Michaelimessen 29 August—19 September.

Rosencrantz.

Smyrna *).

Beretning dateret 6 November 1896.

Den stærke og vedholdende Varme, der varede til medio September, samt nordlig Vind virkede skadeligt paa Aarets Høst, som derhos led ved Regn i sidste Halvdel af September. De nærede store Forventninger slog saaledes feil. I Forhold til 1895 er der en Nedgang i Høsten af Opium, Galæbler, Rosiner, Figen, Sesamfrø og Mais saavel i Kvalitet som Kvantitet. Byghøsten var 40 pCt. større men Kvaliteten betydelig slettere. For Bomuld og Oliven var Høsten god. Bomuldsplantagerne gav ca. 50 pCt. større Høst. Olivenhøsten var særdeles god, dels paa Grund af Sommerens stærke Varme, dels formedelst det rigelige Regn i September.

Af Galæbler (vallonée) anslaaes Høsten til 40 à 50 Mill. Kg., hvoraf kun $\frac{1}{5}$ ansees af god Kvalitet. Den store Efterspørgsel i Udlandet og de daarlige Fremtidsudsigter har gjort Markedet fast. Priserne var pr. Kantar à 56.1 Kg., 1a Vare 80—85, god middels 75—80, let 65—70 Piaster f. o. b. Smyrna.

Prisen paa Opium sank mod Slutningen af September til 78 Piaster pr. Tchéquì à 750 Gram. Markedet samme Måned frembød kun 1 420 couffes (1 couffe = 80 Kg.). Hele Høsten 1896 anslaaes til 3 500—4 000 couffes mod 8 000 i 1895.

Efterspørgselen fra Udlandet efter Byg var ringe, især for de for Bryggerierne bestemte hvide og smukke Sorter. Markedet blev livligere i August. Salgene i 1896 kan anslaaes til ca. $10\frac{1}{2}$ Mill. Kilés (1 Kilés = 36.1 Liter) mod i 1895 $7\frac{1}{2}$ Mill. Sidst i September steg Priserne 10 pCt. for gul og hvid vanlig og udsøgt. Extra Vare solgtes til 14—15 frcs. pr. 100 Kg. f. o. b. Smyrna. Saakaldt Yerlibyg fra Omegnen af Smyrna, der i Regelen ansees værdifuldere end Bygget fra „Ouschak“ er i Aar ringere. Priserne var sidst i September for farvet Vare 10.75—11.75 frcs., hvid vanlig 12.50—13 do., udvalgt 14.50—13.25, do. extra 16.50—18.50, alt pr. 100 Kg. f. o. b. Smyrna. Den ordinære og middels Vare solgtes i Regelen til Belgien og den bedre til England. Lagrene af Byg i England var sidst i September 300 000 Kilés à 36.1 Liter.

Høsten af Hvede var under middels. Sidst i September fandt en mindre Prisstigning Sted. Vanlig Vare solgtes til 44—51 Paras, Ouschak 46—56 Paras pr. Okka à 1 280 Gram.

Høsten af Rosiner, (sultanines) der led meget af Varmen og Regnet, angives til 550 000 Cantars, hvoraf 90 000 af mindre god Kvalitet. De bedre Sorter steg betydeligt i Pris, især saakaldt Yerli, hvorfor betaltes 40 pCt., ligesom for Rosiner fra Tschesmé, Vourla og Karaburun 10 pCt. mere end først i Aarets Marked. Der betaltes for Yerli extra 23—24.50 frcs., do. extrisima 27.50—29, do. udvalgt 32—34, Krisp 36—37.50. For

*) Se Hefte 11 Pag. 519.

delvis af Regnet skadet Vare betales: Sædvanlig Kvalitet 18—18.50 frcs., middels 20—21, udvalgt 22.75—23.25, Tschesmé extra 24.50, extrisima 26.50, Krisp 30, Vourla extra 23, extrisima 28, Kinp 34, Karaburun extra 33—34.50, Kinp 40—43, alt pr. 50 Kg. i Sække f. o. b. Smyrna. Tilførselen fra Høstens Begyndelse til sidst i September opgik til 111 170 Sække.

Høsten af røde Rosiner var 160 000 Cantars (à 2.2 Kg.) mod 330 000 i 1895. Man frygter for at ogsaa denne Vare har lidt meget af Regnet og ikke vil holde sig, hvorfor Prisforskjellen er stor mellem Vare som er bleven vaad og den, som ikke er bleven udsat for stærk Nedbør. Priserne var sidst i September: Vourla prima 22—22.50 frcs., do. extra, tør 24.50—25.25, Kinp, vaad 27—27.50, tør 30—31, Tchesmé blandet Vare 26—27 frcs. Rosiner som ikke har været udsat for Regn, sælges til 2 frcs. mere. Kinp, tør 34—35 frcs., Karaburun, extra tør 33—34.50, Kinp, tør 43—44, optimum 46, alt til 50 Kg. f. o. b. Smyrna.

Høsten af sorte Rosiner beregnes til 245 000 Cantars mod 400 000 i 1895. $\frac{1}{3}$ er skadet af Regn. I de større Sorter er yderst faa Forretninger gjort. For de mindre har derimod Efterspørgselen været ganske livlig. Prisen var for Rosiner i Klaser 17.50 frcs., afplukkede 19.50 frcs., udsat for Regn 3—9 frcs. pr. 100 Kg.

Figenhøsten led ogsaa meget af Regnet og var 75 pCt. mindre end i 1895, hvorfor Prisen steg meget. Indtil sidst i September var 42 000 Kamelladninger ankommet fra det Indre af Landet og betingede følgende Priser: Bordfigen 65 frcs., ordinær Vare 72, prima 86, extra og superfine, indtil 124 frcs. pr. 100 Kg. i Smaakasser à 1—8 Kg. f. o. b. Smyrna.

Upreparerede Figen (figues naturelles) 1ste Kvalitet 23—24 frcs., extra 29 pr. 100 Kg. i Sække à 23—50 Kg. f. o. b. Smyrna.

Hordas (figues de fabrique). Høsten anslaaes til 100 000 Cantars mod 80 000 i 1895. Varen er i Regelen af daarlig Kvalitet paa Grund af det regnfulde Veir. Vaad Vare solgtes til 12.50, tør til 15 frcs. pr. 100 Kg. i Sække.

Høsten af Olivenolie lover at blive særlig rig og god. Den anslaaes til 100 000 Ton (engelske) i Lilleasien, paa Øerne i Archipelaget samt Kreta. Priserne bliver antagelig meget lave.

Herman Zethelius.

Beyrut. (Vicekonsulens Beretning). Aaret 1895 begyndte under ugunstige Forhold for Syrien og med overordentlig Prisnedgang for dets Produkter. Grundene hertil maa søges i den almindelige Prisnedgang paa Raaprodukter i Almindelighed, navnlig de for Syrien vigtige Varer Silke, Oliven, Uld og Korn. Herved maa bemærkes, at Befolkningen kun har faa Næringsveie, og fremfor Alt ingen kraftig Industri. Denne Tilstand varede flere Maanedes som en latent Krise, og der udkrævedes kun, at et stort,

med Beyrut stærkt engageret Hus i Marseille standsede, for at forvandle denne Krise til akut, hvilket viste sig i en Række Betalingsindstillinger, og især fremkaldte Uro i Bankkredse. Derunder viste sig ogsaa først, paa hvilken usikker og usund Basis siden 1894 mange Grene af det offentlige Liv havde udviklet sig i en de faktiske Forhold ikke modsvarende Maalestok. Det viste sig, at visse store Banker havde givet Handelsstanden Kredit paa en vanvittig Maade og at sidstnævnte, givende efter for Fristelsen, mere havde arbejdet med fremmede end med egne Midler. Først nu indstillede Bankerne for en stor Del sin Kredit, og Handelen saa sig pludselig næsten ganske anvist til sine egne Hjælpemidler. Den fandt sig dog bedre tilrette i denne Situation end formodet, hvilket godtgjorde, at den egentlige Forretningsverden samt Mellembankiererne var solidere end visse store Banker. Man var paa Vei til Afvikling af de gjensidige Engagements, da nye Forstyrrelser, den negang af politisk Natur, indtraadte og satte Stedet i feberagtig Bevægelse.

Det var paa den Tid, det armeniske Spørgsmaal indtraadte i et aktuelt Stadium. Alle afholdt sig fra større Transaktioner og begyndte at regne med de politiske Forhold. Handelen standsede; besindige Affærsfolk saa under Tingenes regelmæssige Forløb liden Udsigt til Gevinst, og af blind Havesyge satte derfor Mange sine kun halvt disponible Midler i urimelige Spekulationer. Reaktionen kunde ikke udeblive, og der paafulgte det bekjendte krachartede Omsving, der ruinerede saa mange Formuer og sammen med de politiske Begivenheder bevirkede en fuldkommen Stilstand i Forretningerne.

Skjøndt den offentlige Orden ikke er bleven forstyrret i Beyrut og det øvrige Syrien, bevirkede dog Opstanden i Hauran og Usikkerheden i Aleppo, at ogsaa her større Handelsoperationer hindredes ved den derved forårsagede Frygt.

Det maa ansees som et Tegn paa Handelsstandens Kraft, at alligevel Stedet forskaaedes for dybtgaaende Rystelser, og at man ved gjensidige Lettelser kunde hindre en almindelig Betalingsindstilling. Spekulationens store Nederlag har ikke svækket den solide Handelsstands Erhvervskraft og ved de gjensidige Lettelser kunde Aaret afsluttes med betydelig reducerede Engagements. Hertil bidrog især Bedringen i Priser og dermed i Exporten i Aarets sidste Del for Korn, Silke og Uld.

Landbruget viste i 1895, i Modsætning til det gode Aar 1894, uheldige Resultater. Høsten var baade i Kvantitet og Kvalitet daarlig, alene med Undtagelse af den frugtbare Slette Bekaa (Coelesyrien), hvis rige Humusjord vandes tilstrækkelig paa naturlig Vis.

Medens Udbyttet af Korn for 1894 angives til ca. $6\frac{1}{2}$ Million Constantinopel Kjøile, var det i 1895 neppe 5 Mill. Ogsaa Coconerne viste et betydeligt Underskud, skjøndt Silkeavlens atter dreves i større Udstrækning. Mest Nedgang var der dog i Vin og Oliven.

Agerbruget er ikke undergaaet væsentlige Forandringer. Brugen af Gjødse er endnu ringe, hvilket godtgjør Jordens Frugtbarhed og Befolkningens Ligeegyldighed, der kun undertiden anvender Gjødse som Brænde.

Betydelige Fremskridt viste sig kun i de jødiske Kolonier i Distriktet Tiberias, de tyske Kolonier ved Caiffa og Jesuiternes og enkelte rige Kapitalisters Besiddelser i Bekaa. Disse bestaar dels i Bestræbelser for at indføre nye Kulturer, som det er skeet paa overraskende Maade med Sukkerroer og Ris, dels i Nyttiggjørelsen af nye Parceller paa bestemte Skrænter af Bjergene. Ogsaa de daaned Indfødte har forlængst overbevist sig om Nytten af Landbrugsmaskiner, og man kan derfor konstatere en Tilvæxt i Importen deraf. En engelsk Agent finder allerede sin Fordel i, fortrinsvis at befatte sig med disse Artikler, hvoraf vistnok fortiden kun de let haandterlige og billige Kvaliteter, lette Plouge, Tærse-, Skjære-, Olivenolierensningsmaskiner, Olie- og Vinpresser finder Afsætning. Disse Varer var engelske og kom over Egypten. Disse Fakta kunde være et Fingerpeg for vor Industri til i denne Henseende at yde disse i Landbrug fremadstræbende Lande større Opmærksomhed.

Korn. Uagtet det ringe Høstudbytte har dog de fra ifjor ophobede Forraad yderligere formeret sig, da Exporten paa Grund af de trykkede Priser næsten har været umulig. Aarsproduktionen af Kornvarer var ca. 90 000 Ton, hvoraf ca. 20 000 Ton lys Mais, 35 000 Ton Byg og Resten Hvede. Syriens Kornkammer, Hauzan, hvis overordentlige Frugtbarhed uagtet den primitive Dyrkning ofte bringer 60 Fold af Udsæden, forsørgede ikke blot Syrien med Brødstofte men ydede ogsaa en vis Mængde til Udførsel. Denne foregik som sædvanligt især over Acri-Caiffa til Egypten, Syditalien og Frankrige.

Bælgrugter. Af Bønner var Høsten 6 000 Ton, (Gjennemsnitspris 13 frcs.) Johannesbrød 3 000 Ton (8 frcs.), røde Lindser 6 000 Ton (10 frcs.), Kikerærter 6 000 Ton (14 frcs.).

Silke. Formerelsen af Morbærplantningerne, den for Syrien vigtigste Kultur, blev ogsaa isagttaget i dette Aar. Medens man imidlertid før kun søgte at nyttiggjøre stenet og steile Terræner har nu Bonden mængstedes endog paa Sletten ophørt at dyrke Korn for at plante Morbærtrær. Forbruget af Silkeorme var saaledes større end i 1894 og udgjorde ca. 254 000 Æsker (Unzer) à 25 gr. Nettovægt. Disse, navnlig de gule Arter, indførtes især fra Frankrige (Var, Bouches du Rhône) medens af og til benyttedes indenlandsk eller italiensk (Mailand) Produkt, der dog ikke tilfredsstillede Forventningerne. For første Gang forsøgt at indføre Æg fra Ungarn. Silkeormeavlens led i Aaret af noget Uheld, dels paa Grund af slet Veir, dels af Æggenes mangelfulde Kvalitet. Den formedelst Tørken bevirkede Mangel paa Blade paa Træerne nødte endog Mange til at ødelægge endel af sine Orme for ikke at hindre de øvriges Trivsel. Bladnøden, der i Forhold til det almindelige anslaaes til et Minus af 25—30 pCt., viste sig i de forhøiede Priser, nemlig pr. Æselslast (ca. 75 Kg.) 10 frcs.

Coconhøsten var i Kvantitet og Kvalitet ca. 25 pCt. ringere end i 1894, fraseet Dyrkningens Tilvæxt. Paa de lavere Skrænter og Sletter var Udbyttet daarlige middels, i Bjergene slet. Gjennemsnitsudbyttet af „Drammes Wärme“ var ca. 2 Okka (2 564 Kg.) i Coconer, Gjennemsnitsudbyttet af Coconer 12 Kg. for 1 Kg. Silke.

Oliventræet, der indtager 2den Plads blandt Syriens Frugtplantninger og bedækker ca. $\frac{1}{8}$ af det Terræn, som anvendes til Morbærtrær, vakte ogsaa i 1895 større Opmærksomhed. Paa Grund af Tørken gav vistnok Frugten mindre Udbytte ligesom Kvantiteten var ringere, men Udbyttet strak dog til for det lokale Behov og til at hindre større Indførsel af fransk og italiensk Olie, ligesom der blev lidt tilovers for Export. Det syriske Produkt er gaaet frem i Renhed og Klarhed. I Landet kjøbes det fortrinsvis paa Grund af sin Billighed og kostede i Gjennemsnit 9 Piastre pr. Rotel (2564 Kg.). Hele Produktionen angives til 3000 Ton mod 4500 i 1894, hvoraf $\frac{1}{3}$ falder paa den i Beyruts Nærhed sig til Schweifat udstrækkende Olivenskov.

Vinhøsten skadedes ved nogle Frostnætter, saaat Udbyttet blev $\frac{2}{3}$ af en god Høst, af Værdi høist 500 000 frcs. Antallet af Vinhaver gaar stedse frem i Libanonregjeringens Gebet, men tilbage i Vilajetet Syrien, hvor den mindre Vindyrker ikke er i Stand til at udrede den ubarmhertig og uden Kontrol inddrevne Skat, og endog delvis nødes til at dyrke Andet, for at undgaa den paa et vilkaarligt Skjøn beroende Afgift. Det Meste af Produktet anvendes til Vinfabrikation og anslaaes i Bekaa til ca. 4000, i Hauran til ca. 1000 Hl., hvoraf $\frac{2}{5}$ hvid og $\frac{3}{5}$ rød Vin. Alkoholgehalten var ved Rødvin 12—12 $\frac{1}{2}$, hvid Vin 14—14 $\frac{1}{2}$ Grad. Druer kostede indtil 90 Piastre pr. 100 Kg.

Hele den i Syrien producerede Tobak skal have udgjort ca. 1 Million Kg., hvoraf dog kun Halvdelen blev registreret til Regien, medens Resten unddrog sig Kontrol, især ved den driftigt drevne Kontrebande. Kun lidet udførtes. Kvaliteten er slet.

Tombakdyrkningen indbragte ca. 60 000 Kg. af Værdi ca. 1 800 000 frcs., hvortil endnu kommer 650 000 Kg. af persisk Oprindelse. Ogsaa Kvaliteten af denne Vare er inferior, og den kan som Regel kun røges sammen med persisk.

De smaa Forsøg, der er gjort paa at dyrke Ris, har godtgjort, at Jorden i enkelte Dele af Syrien egner sig fortræffelig herfor. Dette viste sig især i de let kanaliserbare Sletter Bekaa og Hamas, og det er antageligt, at Risdyrkningen vil udbrede sig i Fremtiden, skjøndt Befolkningens konservative Tænkemaade stiller sig i Veien for nye Kulturer.

Ogsaa Dyrkning af Sukkerroer staar antagelig i en nærmere Fremtid for Døren, og den i Forbindelse dermed staaende Sukkerindustri vilde her finde mange Betingelser for Udvikling, saasom let Transport paa Jernbane og billig Arbeidskraft (60—70 Centimes pr. Dag). Da disse Forhold allerede fra mange Hold tillægges Betydning, er det vistnok ikke upaakrævet at lede de indenlandske Kredses Opmærksomhed paa disse Projekter, hvis Realisation vilde have afgjørende Virkning for Syriens Sukkerhandel og dermed ogsaa for Sukkerimporten fra Østerrige.

Dyrkningen af Frugttræer indtager i Syrien en betydelig Plads og drives mest rationelt i Omegnen af Damascus. Aprikoserne er især Gjenstand for den mest omhyggelige Pleie og trives under de gunstige klimatiske og Jordbundsforhold saa godt, at de er blevet en betydelig Exportartikel.

Figen, Æbler, Kvæder og Nødder, modnes overalt paa Sletterne, i store Mængder ved Zebdani, uden at man dog endnu tilstrækkelig har forstaaet at nyttiggjøre sig dem. I overflødige Aar værdsættes Frugterne saa lidet, at de endog anvendes til Dyreføde.

Kvægdriften er endnu ikke naaet langt frem, paa Grund af Beiternes ringe Udstrækning, ligesom alle dermed sammenhængende Produktioner endnu befinder sig i den mest primitive Tilstand. Især gjælder dette Produktionen af Melk, Smør og Ost, der kun drives i ringe og det tiltagende Forbrug neppe modsvarende Udstrækning. Af Kvæg haves mest Smaafæ (Faar og Gjeder), dernæst Oxer.

Den indenlandske Hesterace er bekjendt, liden men kraftig og udholdende, især for Opdrætning og til Brug, meget mindre egnet til Transport efter europæisk Maalestok.

Uagtet det gjældende Udførselsforbud giver dog Porten aarlig Bevilling til Udførsel af et begrændset Antal Heste, der kjøbes af de store Statsstuterier i Europa til Udbedring af deres egne Racer.

Den i Vilajeterne Beyrut og Syrien i 1895 producerede Kvantum Uld var ca. 8 000 Kvintaler. Foderforholdene i Omegnen af Damascus var ikke ugunstige, og der var ingen Sygdomme tilstede. Uldens Kvalitet var bedre, da den kort før Klipningen ved stærkt Regn delvis blev vadsket paa Ryggen af Faarene. Da Konsumtionen inden Landet er høist ringe, idet Uld kun bruges til Forfærdigelse af Madratser, bliver saagodtsom hele Produktionen exporteret.

Skovene i Syrien befinder sig i den mest vanskjottede Tilstand og under Mangelen af Forstlove er det endog at befrygte, at udenfor Libanon Landet vil blive ganske afskovet. Nær ved Beyrut har Pinien, omkring Baalbek og Damascus Poppelen endnu nogen Betydning og dette Træ benyttes i Landet til Bygning og Brænde. Poppelstammer koster efter Alder, Godhed og Stedet indtil 25 frcs. Pinietræ kommer pr. Fod i Salg paa 3—4 frcs.

Haandværk og Industri. Herom er intet Nyt at berette. De bekjendte, vistnok lidet talrige Industrier drives endnu paa den traditionelle, middelalderske Maade og en Omdannelse i anden, europæisk Retning kan ikke saa snart ventes. Grunden hertil ligger i Befolkningens for større Foretagender ingenlunde anlagte Natur samt i det enhver større Forandring hindrende tyrkiske Skatte- og Forvaltningsvæsen. En større Udvikling kunde gives f. Ex. Fabrikationen af Cider, Alkohol og Vin, hvilken sidste staar lige med mange franske Produkter og allerede har erobret mange Afsetningssteder.

Hvad angaar Silkeindustrien, da spindes den allerstørste Del af Coconerne i Landet selv, og i det forløbne Aar har af Syriens 140 Spinderrier ca. 126 befattet sig hermed. Samtlige Spinderrier repræsenterer en Produktionsevne af ca. 7 638 Bassiner, hvoraf 9 med ialt 892 Bassiner er paa franske Hænder, medens Resten er fordelt blandt indenlandske Eiere, dog i stor Udstrækning med Støtte af fransk Kapital.

Fabrikation af Hel- og Halvsilkestoffe samt Uld- og Bomuldsfabrikationen drives endnu væsentlig inden Husindustriens Ramme og gav i 1895 mindre Udbytte. Denne Industrigren har stor Betydning for Syrien, og Fabrikaternes fremragende Egenskaber, Ægthed, Originalitet og Billighed vil ogsaa i Fremtiden sikre dem en fremragende Plads.

H a n d e l. De for Syriens Forhold i Almindelighed skadelige Omstændigheder øvede naturlig ogsaa sin Virkning paa de kommercielle Tilstande. De hemmedes af politisk Ophidselse, Frygt for krigerske og revolutionære Forviklinger, stadige Kvarantæneforholdsregler, hvis Nytte forlængst er betvivlet, og endelig ved den vanvittige Deltagelse i Spekulationen paa de europæiske Børser saavel fra Storkapitalens som fra den lokale, endog mindre Kjøbmandsstands Side. Det efterfølgende Krach har formindsket Stedets Virkeevne. En direkte Følge af de mislykkede Børsoperationer var Forpligtelsen til at udrede ca. 15 Mill. frcs., der saaledes blev unddraget Handelen. Den indirekte Følge var Forringelse af Krediten og Indskrænkning af de første interesserede Bankers Virksomhed. Handelsstanden var indtil sidst i December henvist paa sig selv uden den tilvante Hjælp af de store Kreditinstituter, der kun for en Del og under meget hemmende Betingelser havde optaget sine Forretninger.

Vexelkurserne, der under mere spændt Handelsvirksomhed sædvanlig ved Aarets Slutning stiger, er nu trykket ned til en næsten latterlig Grændse, hvorhos Satsen for Kontokurantrenter er kommet op til det endnu ikke opnaaede Tal $9\frac{1}{2}$ pCt.

Det kan aabent siges, at denne Plads vilde være kommet langt bedre over Krisen i 1895, hvis ikke visse store Bankers Midler og Makinationer havde tilladt en saa utøilet Spekulation. Uden det i Constantinopel just til rette Tid dekreterede Moratorium, kunde det ikke vides, hvormange Fallitter der var overgaaet Stedet. Man har udregnet at Nedgangen i Markedets daglige Transaktioner har udgjort over Halvdelen af Bevægelsen i de tilsvarende Maaneder i 1894. Denne Nedgang viste sig tydeligt i Stedets Toldindtægter, der mod 18 380 000 Piaster sagh i 1894 kun var 13 500 000 i 1895, uberegnet de in natura erlagte Afgifter.

Udenlandsk Handel. Denne viser en betydelig Nedgang i Forhold til 1894. Exporten var 18 Mill. og Importen 51.3 Mill., ialt 69.3 Mill. mod i 1895 53 Mill. Dette ugunstige Resultat beror dels paa de ovennævnte Aarsager, dels paa en særskilt Grund. Siden Aabningen af de nye Told-, Havn- og Kaibygninger opkræves der af „Compagnie du Port, du quai et des entrepôts de Beyrouth“ paa Grund af sammes Overenskomst med den høje Post og uden forudgaaende Overenskomst med Traktatmagterne Gebyrer i saadan Høide, at derved Beyruths Handel stærkt skades og Stedet berøves sin tidligere Betydning som Syriens første Transitplads.

Gebyret (droit de quai ou d'échelle) er efter Varernes Art, hvilke i Tarifen er ordnet alfabetisk, 30 para indtil 20 Piastre pr. Stykke Koli, Kasse, Dusin, Sæk, Kurv, Fad etc., men i Regelen pr. 100 Kg., i udelbare Fraktioner à 50 Kg. Dette bliver ikke alene Erstatning for ydede Tjenester, men i Virkeligheden en ny Ind- og Udførselstold i Beyrut. Gebyret er derhos fixeret ganske vilkaarligt til enorme Satser, ofte endog paa en Maade, der kunde kaldes prohibitiv (f. Ex. Cigaretpapir 20 Piastre pr. 100

Kg.). Ikke nok hermed saa har Selskabet derhos faaet Monopol paa at opkræve Manutentionsgebyret (Taxt for de med Varefortoldninger sammenhængende Manipulationer), hvilket er ansat ligesaa arbitrært og hensynsløst.

Ved Beregning af begge Gebyrer lægges ikke Netto- men Bruttovægten til Grund og antages ved Betaling en Sølvmedjidié ikke til 23 Piaster kur eller 19 Piaster sagh, men kun til $18\frac{1}{4}$ Piaster sagh. Ved en Vares Reexport maa Gebyrerne atter erlægges, hvortil derhos endvidere Kommunen føjer sine. Da i Beyrut kun ca. 30 pCt. af Indførselen anvendes til det lokale Behov, og Resten fordeles mellem de syriske Kystbyer og ved disse Paalæg Varernes fordyres paa en saadan Maade, at de ellers i Beyrut Kjøbende fra Kyststæderne ikke mere finder sin Regning derved, er det klart, at Beyruts Stilling som Handelsplads herved maa lide svært.

De større Importartikler, som Cigaretpapir, Papir, Petroleum, Ris, Zink, Sukker og Fyrstikker tages stedse mere den direkte Vei til Kysten, hvor foruden den paa Handelstraktaterne baserede Told ingen videre Afgifter udredes. Denne Decentralisation er ikke til Fordel for de importerende Fabrikanter; medens nemlig før Handelen let kunde kontrolleres og var forsynet med tilstrækkelige Midler, mangles nu den nødvendige Sikkerhed. Exportkredsene hjemme maa være opmærksomme paa, at de i de smaa Kjøbmænd paa Kysten fordetmeste vil finde ligesaa chikanøse som usikre Kunder, og lidet paalidelige Agenter, thi den mindre Handelsstand dersteds frembyder hverken den nødvendige moralske eller finansielle Sikkerhed. En anden Fare ligger i Tilfælde af Retsstridigheder, hvorfor der mangler regulære Handelsretter i de smaa Byer. Vore Exportører vil stedse have Vanskelighed ved at splitte den hidtil centraliserede Handel og opgive en sikker Forretning for at begynde med hidtil ukjendte Faktorer. Større herværende Huse har allerede begyndt at oprette egne Kontorer ved Kysten for at undgaa den omtalte Fordyrelse af de ikke for Beyrut bestemte Forsendelser.

Det maa sluttelig bemærkes, at de fleste Forespørgsler om de paa Kysten etablerede Firmaers Kreditevne herfra kun med Vanskelighed kan besvares, da de her paa Pladsen sædvanlig kun er lidet eller slet ikke kjendt. Man maa derfor indhente skriftlige Oplysninger paa selve Stedet, hvilket er forbundet med betydeligt Tidstab og derhos ofte fører til et negativt Resultat. Ved Reklamationer kan derhos i de fleste Tilfælde en Intervention af Konsulatet ikke gjennemføres.

Beyruths Export var ca. 3 Mill. frcs. mindre end i 1894, hvortil Grundene er forklaret ovenfor. Efter Bestemmelseslandene kom paa Exporten til Frankrig 9, England 3, Tyrkiet og Egypten 1.9, Tydskland 1.6, Østerriq-Ungarn 1.2, de for. Stater 0.7 og andre Lande 0.6 Mill. frcs.

Nedenstaaende statistiske Opgaver er i Mangel af officiel Statistik bygget paa de fornemste Fagfolks Antagelse og gjør saaledes ikke Krav paa fuld Nøjagtighed. Ganske sikre er kun Tallene for Silke, Coconer etc.

Exportstatistik 1895.

Vaaben, Tæpper, 250 000 frcs., til Amerika, England, Frankrig, Tydskland, Østerrig-Ungarn og andre Lande. Aprikoskerner og Pasta, 240 000 frcs. til Frankrige, England og Triest. Bitumer, 225 000 frcs., til Tydskland, Østerrig-Ungarn og andre Lande. Citroner og Oranger, 160 000 frcs., til Rusland, Rumænien, Tyrkiet, Egypten. Cocons, 350 000 frcs., Frankrig. Æg, 130 000, Frankrig. Æggehvite og Blomme, 320 000, Frankrig. Frugter, tørret, Figen etc., 250 000, Egypten, Tyrkiet, Frankrig, Østerrig-Ungarn, England. Grønsager, 15 000, Egypten, Tyrkiet. Skind og Huder, 275 000, Tydskland, Frankrig, Østerrig-Ungarn, England, Grækenland. Træindustri-varer (med Mosaik, Perlemoder etc.), 80 000, Amerika, England, Frankrig, Tydskland, Østerrig-Ungarn. Olivenolie, 250 000, Egypten, Tyrkiet, Amerika, England. Saitlinge (tørre, saltede) 140 000, Østerrig-Ungarn, Frankrig, Tydskland. Silke, spundet, 8 000 000, Frankrig. Silke og Halvsilketøier, 1 000 000, Egyptiske Tyrki, England, Frankrig. Sødtræ, 250 000, Amerika, Tyrkiet, Egypten. Tobak, 80 000, Tyrkiet, Egypten, Europa. Vin, 120 000, Egypten, Tyrkiet, Frankrig, England, Amerika. Uld, 1 000 000, Amerika, England, Frankrig, Italien. Uld- og Bomuldstøier, 600 000 frcs., til Tyrkiet, Bulgarien, Egypten, Europa.

Nedgangen i Udførselen mod 1894 var især følelig i Coconer, Raasilke, Olivenolie og Vin paa Grund af den ugunstige Høst. Stærkt deprimerende virkede selvfølgelig ogsaa de europæiske Priser, for Silke især den trykkende Konkurrence med det japanesiske Produkt. Krisen var i Beyrut paa Grund af den opstaaende Pengenød snarere en Spore til at afgive saavel de nye som de gamle Forraad selv under slette Betingelser.

Import. Nedgangen med 1894 var ca. 13 Mill. frcs. Medens allerede fra først af de betydelige Forraad trykkede Forretningerne og de høie Havneafgifter etc. yderligere hindrede deres Udvikling, medførte tilsidst Mangelen paa Resurcer i nogle Maaneder endog en fuldstændig Afbrydelse af alle Forbindelser.

Forholdene paa den syriske Kyst isøvrigt fremgaar af følgende Importstatistik for de vigtigste syriske Echeller:

Saida 1894 358 200 frcs., 1895 387 495 frcs. Caiffa 1 865 200, 1 524 400. Lattakia 1 507 000, 1 230 000. Alexandrette 49 200 000, 46 500 000. Mersina 1894 10 810 000 frcs., 1895 7 518 000 frcs.

Resultatet vilde i Betragtning af den almindelige Standsning utvivlsomt være faldt langt ugunstigere ud, hvis ikke de ovennævnte Havne- og Kai-gebyrer etc. i Beyruth nærmest havde bevirket et Opsving af de smaa Kyststæder.

Efterstaaende Tabel skal give en Fremstilling af Beyruths Import i det Hele og de forskjellige Landes Deltagelse deri i 1895:

Alcohol (Spirituosa, Øl, Vin, Cognac, Rom, Liqueurer) 280 000 frcs.; fra Østerrig-Ungarn 110 000, Rusland 50 000, Frankrig 50 000, Tydskland 40 000, Cypern 30 000.

Bygningstømmer 1 017 648; Caramanien 667 648, Østerrig-Ungarn 350 000.

Bomuldsmanufacturer 15 000 000; fra England 12 000 000, Schweiz 1 000 000, Tydskland 1 000 000, Østerrig-Ungarn 500 000, Italien 500 000.

Biscuits, Bonbons, Sukkertøi 80 000; fra Frankrig 35 000, England 30 000, Italien 15 000.

Bly i Stænger og Blokke 65 000; fra Frankrig 40 000, Belgien 25 000, Italien 10 000 (Skrot).

Cigaretpapir 120 000; fra Østerrig-Ungarn 110 000, Frankrig 10 000.

Cement, Gibs, Talg 110 000; fra Belgien 80 000, Italien 30 000.

Conserver, Ost, Skinker, Olie, Fødevarer etc. 345 000; fra Frankrig 230 000, England 40 000, Schweiz 30 000, Østerrig-Ungarn 20 000, Holland 15 000, Italien 10 000.

Droger, kemiske, pharmaceutiske Produkter, Farvevarer, Lak, Mineralvand 478 000; fra Tydskland 235 000, England 140 000, Østerrig-Ungarn 35 000, Frankrig 28 000, Italien 25 000, Belgien 15 000.

Edelstene 95 000; fra Holland 30 000, Frankrig 25 000, Tyrkiet 20 000, Belgien 20 000.

Jern i Stænger, Kjæder, Staal, Pontreller etc. 560 000; fra England 250 000, Belgien 150 000, Sverige 125 000, Østerrig-Ungarn 35 000.

Fez 800 000; fra Østerrig-Ungarn.

Garn af Uld og Bomuld 2 220 000; fra England 2 000 000, Tydskland 120 000, Schweiz 50 000, Tyrkiet 50 000.

Glasvarer 430 000; fra Belgien 150 000, Frankrig 130 000, Østerrig-Ungarn 105 000, Tyrkiet 25 000, Tydskland 20 000.

Guld- og Sølvtraad etc. 112 000; fra Tydskland 55 000, Frankrig 25 000, Tyrkiet (Aleppo) 20 000, Østerrig-Ungarn 12 000.

Huder 143 000; fra Indien 118 000, Egypten 25 000.

Indigo og Cochenille 390 000; fra Engelske Kolonier 375 000, Frankrig 15 000.

Kaffe 800 000; fra Yemen 340 000, Marseille 235 000, Triest 225 000.

Klæder, færdige 370 000; fra Østerrig-Ungarn 310 000, Tydskland 60 000.

Kobber 315 000; fra England.

Kortevarer quincaillerie, Jernvarer etc. 285 000; fra Frankrig 100 000, Tydskland 50 000, England 45 000, Amerika 30 000, Østerrig-Ungarn 25 000, Italien 15 000.

Lamper 140 000; fra Østerrig-Ungarn 90 000, Tydskland 30 000, Frankrig 20 000.

Læder 550 000; fra Frankrig 293 000, Tydskland 142 000, Italien 80 000, Syra 20 000, Amerika 10 000, Østerrig-Ungarn 5 000.

Linvarer 140 000; fra Belgien 50 000, Tydskland 50 000, England 40 000.

Marmor 190 000 fra Italien.

M e l 340 000 fra Damascus, Rusland, Ungarn.

M ø b l e r, Rammer, Stokke 125 000; fra Østerrig-Ungarn 90 000, Frankrig 20 000, Tydskland 15 000.

P a p i r, Papeterie 280 000; fra Østerrig-Ungarn 160 000, Frankrig 35 000, Italien 30 000.

P a p 35 000 fra Østerrig-Ungarn.

P e t r o l e u m og Residus 190 000 fra Rusland.

P e b e r, Kryderier, Kanel etc. 215 000; fra Indien og Europa.

P o r c e l æ n, Fayance, Lervarer 115 000; fra Tydskland 30 000, Japan 25 000, Frankrig 20 000, Italien 20 000, England 10 000, Østerrig-Ungarn 10 000.

P o s e m e n t v a r e r, kunstige Blomster, Skjærme, Baand, Luxusartikler 370 000; fra Frankrig 200 000, England 60 000, Tydskland 50 000, Østerrig-Ungarn 40 000, Italien 20 000.

R i s 1 054 000; fra Egypten 595 000, Rangoon 285 000, Japan 102 000, Italien 72 000.

S a d e l m a g e r v a r e r 100 000; fra Frankrig 45 000, Tydskland 37 000, Østerrig-Ungarn 18 000.

S i l k e og Halvsilketøier 350 000; fra Frankrig 125 000, Schweiz 120 000, Italien 60 000, Tydskland 30 000, Østerrig-Ungarn 15 000.

S i l k e o r m e æ g 155 000; fra Frankrig 152 000, Italien 2 000, Syrien 1 000.

S æ b e, Parfumerieartikler 80 000; fra Frankrig 40 000, Tydskland 15 000, Østerrig-Ungarn 10 000, England 8 000, Italien 7 000.

S t e n k u l 900 000; fra Frankrig 560 000, England 270 000, Belgien 70 000.

S t r ø m p e v a r e r 300 000; fra Tydskland 200 000, England 80 000, Frankrig 20 000.

T o u g v æ r k, Seil, Touge etc. 70 000; fra England 60 000, Frankrig 10 000.

K l æ d e 1 510 000; fra Østerrig-Ungarn 750 000, England 370 000, Tydskland 235 000, Belgien 155 000.

U r e og Bijouterier 290 000; fra Schweiz 115 000, Tydskland 85 000, Frankrig 50 000, England 40 000.

V a a b e n 100 000; fra Belgien, Østerrig-Ungarn.

H v i d b l i k 30 000; fra England.

T r i k o t a g e 150 000; fra Italien 75 000, Tydskland 50 000, England 25 000.

U l d- og Halvuldvarer 2 200 000; fra Tydskland 1 043 000, Østerrig-Ungarn 627 000, England 230 000, Frankrig 100 000.

T e g l 150 000; fra Frankrig.

Z i n k i B l a d e 60 000; fra Belgien 30 000, Frankrige 30 000.

Tin i Stænger 40 000; fra England.

Sukker 1 600 000; fra Østerrig-Ungarn 1 300 000, Frankrig 185 000, Egypten 115 000.

Tændvarer 240 000; fra Østerrig-Ungarn 155 000, Italien 60 000, Egypten 25 000.

Traad, Sytraad 200 000 frcs.; fra England 150 000, Østerrig-Ungarn 25 000, Tydskland 25 000.

Importen af næsten alle Artikler er aftaget mod 1894.

I runde Tal kom de indførte Varer fra følgende Lande: Fra England for 17 263 000 frcs., Østerrig-Ungarn 6 045 000, Tydskland 3 817 000, Frankrig 3 693 000, Schweiz 1 515 000, Italien 1 439 000, Tyrkiet 1 386 000, Belgien 1 015 000, Indien 700 000, Rusland 350 000, Egypten 270 000, Sverige 125 000, Holland 50 000, Amerika 40 000 frcs.

Jern, Staal. Skjøndt England dominerer (i Skibsartikler, Stangjern etc.) opnaaede dog det belgiske Produkt stedse større Afsætning, især i Stangjern (Kvalitet No. 2 og 3), Jernbjælker, Nagler, Stifter, Skruer, Vognfjær, Jernblik for Dampkjedler etc. Importen fra Sverige er ophørt, dog indførtes 40—45 Kg.

Hovedlandet for Staal var Østerrig-Ungarn, især for valset (Brescian) og smedet Staal (Milano). Belgien og Tydskland kun i ringe Grad.

I 1895 aabnedes Jernbanen Beyrut—Damascus der i en Længde af 142 Km. er bygget af et under tyrkisk Jurisdiktion staaende fransk Consortium. Skjøndt vistnok ogsaa politiske Hensyn har spillet med ved Grundlæggelsen af dette Foretagende, kan det dog ikke nægtes, at den nye Bane vil blive Landet til stor Nytte i økonomisk Henseende, om der end vil gaa en rum Tid, før det hidtil i Syrien nye Transportmiddel vil indforlives hos den ved det Gamle hængende Befolkning. Dette vil tage saa meget længere Tid, da Tariferne er uforholdsmæssig høje og det for visse Varer endnu er fordelagtigere at befordres paa Kameler fra det Indre af Landet over Homs, Hama til Kysten til Tripolis end pr. Bane til Beyrut. Selskabets Kapital er 15 Mill. frcs. i 30 000 Aktier à 500 frcs., hvoraf 6 Mill. frcs. er overladt det herværende „Compagnie du port, des quais et entrepôts de Beyrouth“ mod Garanti i Indtægterne af Havnegebyrerne (!) og en Emission af 120 000 3 pCt. Obligationer af Nominalværdi 500 frcs., (hvoraf kun 295 frcs. indbetalt). De forrige Aktier for „Route de Beyruth, à Damas“ konverteredes og Eierne fik Erstatning i 2 nye Aktier mod en af de gamle. Selskabets Indtægter angives nu til ca. 5—6 000 frcs. daglig, hvilket skulde svare til ca. 2 Mill. Da Drifts- og Vedligeholdelsesudgifterne, hvoraf navnlig de første er særdeles høje, skal komme disse Tal meget nær, bliver der ikke Tale om Dividende, og vel neppe om Forrentning af Gjælden, der aarlig kræver et Beløb af 180 000 frcs. Tarifen beror paa Værdiklassifikationssystemet. Generaltarifens Barème er delt i 3 Serier til 33.30 og 25 para pr. Kilometer — Ton, medens Tarif spéciale har en hel Række Undtagelser. Endnu gaar kun meget faa Tog, nemlig 2 daglig i hver Retning, hvorunder paa Grund af den ved Libanon og Antilibanen mødende Stigning Belastningen ikke kan overstige 70 Ton netto.

Skibsfarten mellem Syrien og Europa har i den sidste Tid udviklet sig. Den største Hindring, saavel for Person- som Varetrafik, danner de hyppige, overflødige og i sin Varighed ganske systemløst vexlende Karantæneforholdsregler, der ofte i Uger standser regelmæssig Posttjeneste og Handelsforbindelser og gjør enhver Beregning af Terminer illusorisk. Konkurrencen mellem de store her i aarevis hjemlige Skibsselskaber har yderligere tilspidset sig og for en Del bevirket en Tilvæxt af Dampskibe. Under Konkurrencens Tiltagen er det begribeligt at Publikum foretrækker dem, der viser størst Tilforladelighed i Tjenesten, altsaa dem, der opretholder Ankomst-, Afgang- og Tilslutningstiderne. I denne Henseende maa især Khedivie- og Messageriselskabets Skibe betegnes som mønsterværdige.

I 1895 ankom til Beyrut af Dampskibe med Ladning 646 dr. 700 775 Ton hvoraf engelske 149, 117 864 Ton, østerrigsk-ungarske 120, 158 401 Ton, franske 97, 157 667 T., russiske 49, 72 168 Ton, italienske 16, 10 171 T., norske og svenske 9, 5 393 T., Kystfart 194, 173 081 T. (hvoraf tyrkiske 86, egyptiske 98).

Mod 1894 viser Dampskibstrafiken en Tilvæxt af 43 500 Ton, Seilskibene en Nedgang af 1 151.9 T. Nedgangen i Dampskibsfarten paa Kysten staar i nær Forbindelse med de før omtalte høje Havne- og Kaigebyrer i Beyrut. Tilvæksten i den internationale Dampskibsfart forklares bl. A. ved, at „Messageries Maritimes“ har forandret sin halvmaanedlige Fart paa Beyrut til ugentlige. Forbindelsen med Østerrig betegnedes ved hurtige Omvexlinger i Linierne og Fartplanerne, der virkede skadeligt. Oprettelsen af direkte Forbindelse med Triest uden Omladning i Alexandria vakte saaledes megen Glæde, men denne Linie blev hurtig inddraget.

Den hyppigste direkte Forbindelse mellem Europa og de mindre syriske Kystbyer yder siden Indførelsen af de høje Gebyrer i Beyrut Knott's Prince line (Godslinie), der har bidraget ikke lidet til disse Steders Emancipation fra denne Plads.

Genua.

Beretning dateret 16 September 1896.

Under Henvisning til den i min Aarsberetning for 1895 som Bilag 3 vedlagte Opgave over de italienske Havneafgifter giver jeg mig den Ære at indberette, at der ved Lov Nr. 318/1896 heri er indtraadt endel Forandringer, blandt hvilke den betydeligste er den indførte Forhøielse fra 1 til Lire 1.40 pr. Registerton for Dampskibe, der besøge italienske Havne.

Hoslagt lader jeg følge et Exemplar af nævnte Lov tilligemed Oversættelse af sammes Artikler 20, 21, 22, 23 og 25, hvori de Bestemmelser findes indtagne, der har Interesse for udenlandske Fartøier.

Italiensk Lov No. 318, 25 Juli 1896, indeholdende forskellige Bestemmelser vedkommende Handelsflaaden.

Art. 20.

Indenlandske Dampskibe samt udenlandske, der ifølge Traktat er lige-stillede med disse, skulle, naar de i Handelsanliggender anløbe en af Sta-tens Havne, Ankerpladse eller Kyststrækninger, betale i Havneafgift:

- A) Lire 1.40 for hver Registerton, saafremt de ankomme fra Udlandet;
- B) Lire 0.50 naar de fare udelukkende mellem Statens Havne, Anker-pladse eller Kyststrækninger.

Disse Afgifter er gjældende for et Tidsrum af 30 Dage, at regne fra Ankomstdagen. Nævnte Fartøier kunne ogsaa tage Abonnement paa Ton-nage-Afgiften for et Tidsrum af 12 Maaneder ved at erlægge det Tredob-belte af de i denne Artikel henholdsvis Litera A og B fastsatte Gebyrer.

Art. 21.

Indenlandske Seilfartøier samt udenlandske, der i Henhold til Traktat ere ligestillede med de indenlandske, skulle, naar de i Handelsanliggender anløbe en af Statens Havne, en Ankerplads eller Kyststrækning, og ankomme fra Havne udenfor Middelhavet, betale i Havneafgifter:

- A) Lire 0.50 for hver Ton, dersom de ere af en Drægtighed af 100 Tons eller derunder;
- B) Lire 0.80 for hver Ton, der overstiger de første 100.

Denne Afgift er gjældende for et Aar, uanseet Antallet af de i dette Tidsrum foretagne Anløb.

Art. 22.

Indenlandske Seilskibe samt udenlandske, der ifølge Traktater ere lige-stillede med disse, og som alene ere anbragte i Fart i Middelhavet — mellem Gibraltarstrædet og Suezkanalen, indbefattet det sorte Hav, Marmora-søen og det azovske Hav — skulle i Havneafgift erlægge pr. Registerton:

- A) Lire 0.20 for hver Registerton mellem 20 og 50 inclusive;
- B) Lire 0.40 for hver Ton, der overstiger 50 indtil 100;
- C) Lire 0.60 for hver Ton, der overstiger de første 100.

Denne Afgift er gjældende for et Aar, uanseet Antallet af de fra Ud-landet af foretagne Anløb.

Seilfartøier under 20 Ton ere fritagne for Havneafgift.

Art. 23.

Dampskibe og Seilfartøier, der losse eller indlaste et Antal Tons af Varer, der ikke overskrider Femtedelen eller Tiendedelen af Registertonnagen, have kun at betale henholdsvis Halvparten eller Fjerdeparten af Havneafgiften.

Fartøier, der losse eller indlaste et Antal Tons af Varer, der ikke overskrider Tyvendeparten af Registertonnagen, skulle for hver Ton af indlastet eller udlosset Ton Varer betale en Afgift af 5 Lire.

Naar et Skib kun tager ombord eller landsætter Passagerer, skal det have Adgang til — istedet for Havneafgift — at betale 14 Lire for hver Passager, der tages ombord eller landsættes.

Dersom der indtages eller losses et Vareparti under Tiendedelen eller Femtedelen af Registertonnagen, kan der — mod Erlæggelse af Fjerdeparten eller Halvparten af Havneafgiften, og uden yderligere Opkrævning af 14 Lire-Taxten — ombordtages eller ilandsættes saa mange Passagerer som nødvendigt for at udfylde Tiendeparten eller Femteparten af Nettonnagen, idet herved beregnes, at enhver af dem i Henseende til Afgift er lige med fire Tons Varer. For yderligere Antal Passagerer betales en Afgift af 14 Lire for hver.

De Afgifter, der ere erlagte i Henhold til nærværende Artikel, ere gjældende alene for de Operationer, der er fuldendte i den Havn, i hvilken de ere opkrævede, dog saaledes at et Fartøi, der i flere Havne har betalt tilsammen den hele Afgift ifølge de Regler, der ere fastsatte efter de forskjellige Tilfælde i Art 20, 21 og 22, kan fuldende sine Handelsoperationer ogsaa i andre Havne uden Erlæggelse af nogen anden Havneafgift, naar der fra Ankomstdagen til den Havn, i hvilken den første Afgift er opkrævet, ikke er hengaaet 30 Dage for Dampskibes og et Aar for Seilskibes Vedkommende.

Art. 25.

Fritagne fra Havneafgift ere:

- A) Alle Staters Krigsskibe;
- B) Lystfartøier under hvilket som helst Flag, saafremt de ere anerkjendte som saadanne af vedkommende Regjering.
- — — — —
- D) Fartøier med tvunget eller frivilligt Anløb, saafremt de ikke udføre nogensomhelst Handelsoperation.

Havana.

Beretning dateret 12te April 1896.

Dødeligheden i Havana i 1895 var 14 513, hvoraf 588 Personer af gul Feber.

Følgende Opgave viser Dødsfald af gul Feber i Havana fra 1 Januar 1887 til 31 December 1895 efter Sundhedsraadets Opgaver:

	Januar.	Februar.	Maris.	April.	Mai.	Juni.	Juli.
1887 .	6	7	7	22	81	128	108
1888 .	9	8	14	23	26	37	86
1889 .	19	4	7	7	17	43	57
1890 .	10	4	4	13	29	47	69
1891 .	8	4	4	5	7	41	58
1892 .	14	11	2	9	7	13	29
1893 .	15	7	4	7	25	69	126
1894 .	4	4	2	5	17	20	74
1895	15	4	2	6	10	18	92
	100	53	46	97	219	426	699

	August.	Septbr.	Oktbr.	Novbr.	Decbr.	Ialt.
1887	93	41	34	25	16	568
1888	114	66	54	42	26	505
1889	76	43	29	29	14	345
1890 . . .	59	36	34	23	12	340
1891 . . .	57	69	50	28	18	349
1892 . . .	65	69	55	54	34	362
1893 . . .	72	70	44	32	10	481
1894 . . .	72	77	44	23	30	382
1895	125	143	109	40	24	588
	733	614	453	296	184	3 920

Af disse antages Søfolk at udgjøre 5 pCt.

Af denne Statistik fremgaar, at som Regel den gule Feber især optræder fra Mai til sidst i December, medens Tilfældene i Januar, Februar, Marts og April alene kan betragtes som* sporadiske. Der er Grund til at tro, at de 4 første Maaneder af Aaret er ganske sunde, af den Grund, at den norske Bark „Sofie Wilhelmine“ af Christiania, der ankom til Havnen 14 Januar 1895 med en Besætning af 14 Mand blev her indtil 4 April uden at have havt Sygdom, medens derimod den norske Bark „Midas“ af Kragerø, der ankom her 22 Juni 1895 og afgik 6 Juli 1895, altsaa blev 14 Dage i Havnen, havde 11 Mand af en Besætning paa 13 angrebet af gul Feber.

Stettin.

Indberetning dateret 19 November 1896.

Under den tyske Rigsdags forrige Sæson anmodedes Rigskantsleren om at fremlægge snarest muligt et Lovforslag, hvorved Told paa fremmed fersk Sild og Sprotten skulde fastsættes, og den nuværende Told paa saltet Sild og Sprotten forhøies til Ophjælpelse af de tyske Fiskeriers økonomiske Stilling.

I min Aarsberetning for 1895 Afd. II har jeg omtalt Sagen, men for at bestyrke den af mig fremsatte Antagelse, at et saadant Lovforslag vilde have ringe Udsigter til at finde Majoritet i Rigsdagen, tillader jeg mig, da Sagen synes at omfattes med Interesse af norske og svenske Kjøbmænd, i det Væsentlige at gjengive, hvad Handelskammeret i Kiel i sin til Rigsdagen indgivne Skrivelse ytrer om Fortoldning af fersk Sild og Sprotten.

„Ved de Forbedringer i Samfærdselen, som er skeet i de sidste Tiaar, har Fiskehandelen og Fiskerøgerierne vundet stor Betydning, saa at de især i Søstæderne kan betragtes som vigtige Handelsgrene. Medens forhen de herværende Fiskerier alene kunde sørge for Egnens Behov, sendes nu Fiskeprodukter ikke alene til andre Egne i Tydskland, men ogsaa til Østerrige, Italien, Frankrige, Schweiz, Afrika, Amerika etc. Denne Udvikling i Handelen med Fiskevarer er kun bleven mulig ved Tilførsel fra Udlandet, da de tyske Fiskerier, som forøvrigt kun i visse Maaneder kan levere større Mængder Fisk, paa langt nær ikke er i Stand til at fylde Behovet. Ved Tilførsel fra Udlandet kan Markedet regelmæssig forsynes med fersk Fisk og Røgerierne er nu den største Del af Aaret henvist til Indførselen fra Udlandet.

Told paa fersk Sild og Sprotten vilde i høieste Grad hemme hele Fiskeforretningen, ikke alene derved, at Varen blev fordyret, men ogsaa ved den nødvendigt opstaaende Forsinkelse i Leveringen. I Betragtning af den Tid, som f. Ex. Toldrevision af de svenske Postdampskibe medtager, skulde man kunne regne paa en Forsinkelse af 10—12 Timer. Tilberedningen af fersk Fisk maa, hvis Varen ikke skal blive ubrugelig til Menneskeføde og saaledes værdiløs, ske snarest muligt, og dette er fremfor Alt Tilfældet med Sild og Sprotten, især under den varmere Aarstid.

Indførselen hid fra Danmark, Sverige og Norge var i 1895 5 410 663 Kg. mod i 1894 7 074 930, medens fra tyske Pladse kun indførtes i 1895 305 867 Kg., 1894 381 736 Kg. Indførselen af fersk Fisk sker næsten udelukkende mellem Femern paa den ene Side og Langeland og Laaland paa den anden. Fisket drives i Fællesskab af tyske og danske Fiskere.“

Efterat have paavist de betydelige Vanskeligheder, der vilde opstaa ved at skille Fangsten i dette Farvand og de respektive Mængder, hvilket vilde kræve en hel Flaade af Toldbaade og en Mængde Toldbetjente, fremhæves, at heller ikke Fiskerierne vilde have nogen egentlig Fordel af den nye Told. Disse driver ved den schleswig-holsteinske Kyst hovedsagelig Fiske efter Tunge, Torsk, Kolje etc., medens Fangsten af Sild og Sprotten i For-

hold til Behovet er meget lidet. De Priser, som faaes for disse sidstnævnte Fiskesorter, er derhos paa Grund af Varens udmærkede Beskaffenhed meget betydelige.

Som Forholdene er ved den schleswig-holsteinske Kyst, er de ogsaa paa en Mængde andre Steder ved den tyske Kyst, og det formodes, at der, hvor der kun erholdes daarlige Varer og daarlige Priser, ved Anskaffelse af tidsmæssige Fangstredskaber vil kunne opnaaes gunstigere Resultater. I samme Retning har ogsaa Stralsunds Handelskammer udtalt sig.

Angaaende en Forhøielse af Tolden paa saltet Sild og Sprotten, da turde en saadan kun blive af ringe Nytte for de tyske Fiskerier i Forhold til den Skade, derved vilde foraarsages. Tydsklands Behov for denne Vare er saa stort, og Muligheden af at dække Behovet ved indenlandske Fiskerier saa udelukket, at en Fordyring af dette for en stor Del af Befolkningen nødvendige Næringsmiddel vilde vende sig mod den almindelige Interessé.

Inden herværende Kjøbmandskredse antager man derfor, at ovennævnte Forslag ikke vil forandre de nuværende Toldforhold.

Guatemala.

Aarsberetning dateret 22de Juli 1896.

Indførselen i 1895 var § 7 129 301, deraf fra de forenede Stater for § 2 627 045, Tydskland for 1 643 209, England 1 530 439, Frankrige 856 634, Spanien 113 038, Sydamerika 110 697, Mexiko 101 642, Mellemamerika 50 999, Italien 49 498, Belgien 20 719, China 12 229, Schweiz 9 520, Japan 2 283, Østerrige 1 334. I 1894 indførtes for § 6 937 598.

Udførselen viser en Tilvæxt af § 6 186 286. Heraf var Kaffe Centner 691 480 til Værdi § 25 584 779, hvoraf til Tydskland for § 14 911 188, de forenede Stater for 6 176 283 og England for 3 773 730. Gjennemsnittsprisen er § 37 pr. Centner og Kaffeetræet svarer god Regning. De gode Priser saavel i Ind- som Udlandet, er en Hovedfaktor for Produktionens aarlige Tilvæxt.

Af Bananer udførtes for § 52 750 til de forenede Stater. Dyrkningen af denne Artikel er først begyndt i de sidste Aar, og hvis Trafiken med den nordamerikanske Kyst kan blive forbedret ved Istandbringelsen af Jernbane mellem Havnen Banios og Hovedstaden, kan det ventes, at denne Vare vil finde mere Opmærksomhed.

Skind og Huder. Udførselen var § 70 208 til de forenede Stater, Tydskland og England.

Af Guld og Sølv, myntet, samt ædle Metaller udførtes § 753 218. Den aarlige Tilvæxt af Udførselen beror paa, at det svarer mere Regning for Importøren at dække sine oversøiske Forpligtelser hermed end at betale den herværende høie Provision for Vexler.

Af Kautschuk udførtes for \$ 49 089 til de forenede Stater, Tydskland og England. Ligesaa mindre Mængder Kakao, Skildpadde etc.

Landets Myntfod er Sølv. Under Sølvets lave Pris blev der i Aaret i Gjennemsnit i Præmie for Guld betalt 90 til 100 pCt., saaat en her-værende Peso var omtrent lig med 2 engelske Shillings Guld.

Kongressen har besluttet en Udstilling for Mellemamerika i 1897. Udlændinge kan deltage. Arbejderne hermed er allerede paabegyndt.

Landets stedse tiltagende Handel med Europa og det østlige Nordamerika samt de betydelige Vanskeligheder, som hidtil Indførselen fra disse Lande dels over Panamaisthmen, dels den endnu ubekvemmere Vei rundt Kap Horn, er underkastet, har gjort Behovet for bekvommere Forbindelser følbart.

For at afhjælpe dette Behov havde Kongressen besluttet Anlæg af en Jernbane for Landets Midler mellem Havnen Banios og Hovedstaden og allerede for nogle Aar siden begyndte Arbeidet, men da Midlerne kun tillod det at skride langsomt frem, blev paa Regjeringens Foranstaltning besluttet Optagelse af et Laan paa $1\frac{1}{2}$ Millon £, der i Mai blev anbragt paa det tydske Marked. En Del heraf vil blive anvendt til at paaskynde Arbejderne, hvis Afslutning vel endnu vil kræve nogle Aar og blive af umaadelig Betydning for Landets Fremgang.

Videre paatænkes en Jernbane fra Havnepladsen Ocos til Guatepec og senere derfra til Retalhulen samt en anden mellem Hovedstaden og Byen Antigua. Der bygges en Jernbane fra Pauzos til Coban, der snart vil blive færdig.

Skibsfarten i Landets fire Havne, San José, Champerivo og Ocos ved Stillehavs- og Livingston ved den atlantiske Kyst var regelmæssig.

H. Payeux.

Kingston (Jamaica).

Fra fremmede Lande ankom med Ladning til Hovedstationen 60 norske Skibe dr. 26 620 Ton og til Vicekonsulsstationerne 14 dr. 5 840 Ton, samt i Ballast til Hovedstationen 8, dr. 3 639 T. og til Vicekonsulsstationerne 36 dr. 14 583 T., ialt 118 dr. 50 682, hvoraf Dampskibe 39 dr. 16 565 T. Bruttofragter £ 8 642.

Der afgik til fremmede Lande med Ladning fra Hovedstationen 50 norske Skibe dr. 22 082 T. og fra Vicekonsulsstationerne 51 dr. 20 840 T., samt i Ballast fra Hovedstationen 19 dr. 9 006 T. og fra Vicekonsulsstationerne 1 dr. 442 T., ialt 121 dr. 52 370 Ton, hvoraf Dampskibe 39 dr. 16 565 Ton. Bruttofragter £ 33 760.

Af svenske Skibe ankom 4 dr. 1 741 Ton.

Da af de norske Skibe 39 gaar i Maanedsbefragtning, er de opseilede Fragter i Virkeligheden meget høiere end ovenfor anført.

Erlagte Konsulatafgifter var ved Hovedstationen af norske Skibe £ 108. 3. 8 og af et svensk £ 1. 13. 9, ssmt ved Vicekonsulaterne af norske Skibe £ 61. 14. 4 og af svenske £ 4. 10. 6. Halvparten £ 33. 2. 5 tilfaldt Konsulen. Expeditionsafgifter £ 2. 6.

Der var en stor Tilvæxt af norske Dampskibe i Distriktet. Tidligere var disse Dampskibe begrændset til Frugtfarten, men da denne Fart nu kræver hurtigere Skibe, er de ældre og langsommere gaaet over i den almindelige Fragtfart og anvendes nu udelukkende til at føre Stykgods, Kul, Trælast, Fisk, samt alle Slags Varer.

Fragterne var lave i Aaret paa Grund af Dampskibenes tiltagende Antal og stærke Konkurrence; dog erholdt passende Baade med stor Kraft og Hurtighed extreme Satser under Frugtsæsonen, og Tendantsen er fremdes mod større og hurtigere Baade med alle moderne Indretninger til Bekvemhed og Økonomi; for saadanne er der endnu god Efterspørgsel. Opstanden i Cuba har for Tiden standset alle Skibninger fra den Kant, men der har vist sig andre Kilder til Forsyning, og Tilførselen af Frugt holder endnu Skridt med, hvis den ikke overstiger Efterspørgselen. Den moderne Frugtdamper, der er af betydelig Størrelse, hurtig og udstyret med elektrisk Lys og alle moderne Forbedringer, bliver nu en yndet Passagerdampbaad, og da deres Fragtsatser er noget lavere end de regulære Passagerbaade, er der al Sandsynlighed for, at de i Fremtiden vil blive særdeles begunstiget. Maanedisleien for et godt Frugtdampskib i Time Charter, Government form, er ca. 20 sh. pr. Netto Register Ton.

Den væsentligste Sysselsættelse, der tilbyder sig for Seilskibe i dette Distrikt er Kul ud og Farvetræ tilbage til Europa. Desværre har Fragterne været meget lave i Aaret. Saa lavt som 6 sh. pr. Ton er betalt pr. Dampskib og 7 sh.—7 sh. 6 d pr. Seilskib for Kul, og fra 25—28 sh. pr. Ton efter Størrelse og Certepartibetingelser for Logwood og Logwood Rødder tilbage til England med sædvanlig Tillæg af 1 sh. for Kontinentet, og 1 sh. 6 d—2 sh. for Østersøen.

Øen er fremdeles meget sund, ingen gul Feber eller anden Epidemi. Dødeligheden for Aaret er efter officiel Rapport 22.7 pr. 1000. Et moderne Sundhedsvæsen er nu indført i Kingston, der yderligere vil forbedre Byens Sundhedstilstand. Lignende paatænkes for andre Byer paa Øen, og anløbende Skibe har sjelden Sygdomstilfælde under sit Ophold. Streng Karantæne paalægges alle Skibe, der kommer fra smittede Steder med Ballast af Mudder.

Øens Jernbanesystem er betydelig udvidet i Aaret, hvorved mange Norske og Svenske, som er ført over hid af Kontraktører fra de forenede Stater, har fundet Sysselsættelse. Udvidelserne er nu afsluttede, og der er nu Jernbaneforbindelse fra Kingston til Montego Bay mod Vest, og til Port Antonio i Øst. Port Antonio er Hovedstedet for Bananforretningen, og da norske Dampskibe nu næsten hver Dag kommer og gaar derfra, føles meget Nødvendigheden af en Vicekonsul i denne Havn.

Mannheim.

Aarsberetning dateret April 1896.

Hvedemel, der før fra Møllerne i Altona, Hamburg, Kiel og Stettin førtes til Norge og Sverige, er i den seneste Tid ogsaa udført fra franske Pladse (Dünkirchen) til Norge (Bergen), og da man saaledes der ikke alene er anvist paa det tyske Norden og Danmark, skulde ogsaa Importen fra Rhin til Norge lønne sig og Udførselsmuligheden over Antwerpen eller Rotterdam og Amsterdam studeres.

I Indførselen af Trævarer tager Sverige og Norge en væsentlig Andel. Tilførselen af nordisk Trælaster tager, men led i dette Aar ved de høje Indkjøbspriser i Norden og den lave Vandstand om Høsten, ligesom for denne Vare Søfragterne kommer væsentlig i Betragtning. Raa nordiske Bord steg i Pris. Opmærksomhed fortjener den hurtige Tilvækst af industrielle Anlæg for Træbearbejdelse i dette Distrikt, hvorhos Udvidelsen af Forsyningen fra Norge og Sverige vilde væsentlig paavirkes af den i Mannheim i flere Aar tilstræbte Indrettelse af blandede Privat-Transitlagere for Bygnings- og Gavntræ uden offentlig Medvirkning. Disse vilde tilstede den herværende Træindustri forædlende Bearbejdelse og Export til Schweiz samt i Tilslutning til det franske Kanalnet dybere ind i Frankrige. Den badenske Landsregjering, der gjentagende har modtaget Henvendelser om at anbefale en saadan Beslutning af Forbundsraadet, har antaget sig Sagen, uden dog hidtil at have kunnet stille Opnaaelsen deraf i Udsigt.

Indførselen af Trælaster til Tydskland i 1895: Bygnings- og Gavn-tømmer Dobbeltcentner 20 209 233, hvoraf fra Norge og Sverige 363 728. Sagede Kantbord DC. 7 520 834, hvoraf fra Norge og Sverige 3 300 605. Tøndestav 59 107, hvoraf fra Norge og Sverige 21 731. Indførselen fra Rusland lettes meget ved den tysk-russiske Handelstraktat.

Man bør her gjøre opmærksom paa Muligheden af at indføre mindre i nordisk Stil byggede Træhuse, Jagtslotte etc., der vistnok ikke vilde søges som Handelsartikler, men kun undtagelsesvis af de bedst situerede Stænder som Vidnesbyrd om skandinavisk Kunstflid.

Indførselen af færdige Snedkerarbejder har indtil de sidste Aar været fremmed for Tydskerne. Den tiltager imidlertid hvert Aar og var i 1895 169 740 DC. Da i Norge og Sverige Raastoffet, især for Stole, stiller sig billigere i Pris end i Tydskland, er Fabrikantene mere leverancedygtige og kan konkurrere med de indenlandske. Vistnok er Udbyttet beskedent. Indførselen fra Norge og Sverige var 58 063 DC. mod 1 748 i 1894.

Fersk Fisk etc. Handelen og Importen af Produkter af den skandinaviske Fiskefangst var i det Hele rolig; dog anser jeg samme, som allerede betonet i en Skrivelse til Konsulen i Karlsruhe, for udviklingsdygtig, naar det lykkes at interessere skandinaviske Fiskegroshandelsfirmaer paa Vestkysten af Skandinavien for Forretningen. Selvfølgelig vilde kun finere Fisk, navnlig Lax og Zander fra Sveriges Vestkyst og Hummer fra Norge kunne konkurrere saavel hvad angaar udmærket Kvalitet som Transportomkostninger. Herved bør fremhæves, at for fersk Fisk kun saadanne

Steder kan komme i Betragtning, som med sin Egenskab som Oplagspladse forener Tilstedeværelsen af regelmæssig og saavidt muligt direkte Dampskibs-expedition til tyske Havne. Hidindtil er saadanne Sendinger kommet til Hamburg og befordredes derfra med Jernbanen. Fragten spiller ved disse finere og dyrere Fiskesorter ingen Rolle. Derimod var Fiskekonserver etc., hvoraf Indførselen til Tydskland fra Norge og Sverige i 1895 var stigende, i det Hele egnet til Udvikling.

Indførselen af Tran til Mannheim tiltog betydeligt.

Oscar Sternberg.

London.

Skrivelse dateret 8 Decbr. 1896.

Opgave over Drægtigheden af de i Havne i Storbritannien og Irland fra og til Udlandet med Ladning ind- og udklarerede Fartøier i Maanederne Januar—November 1894, 1895 og 1896.

		1894.	1895.	1896.
Ankomne Fartøier	Tons	28 852 538	28 753 801	30 611 103
deraf britiske .	„	21 001 374	21 026 400	22 456 092
„ norske .	„	2 155 977	2 059 685	2 264 992
„ svenske	„	811 243	801 190	880 097
Afgaaede Fartøier	Tons	33 042 407	33 475 193	34 682 317
deraf britiske .	„	24 663 482	24 873 920	25 524 400
„ norske .	„	1 555 954	1 638 375	1 789 035
„ svenske	„	852 317	839 009	905 102

C. Juhlin-Dannfeld.

Bilbao.

Aarsberetning dateret 25de Juni 1896.

Den samlede Skibsfart paa **Vigo** fordelte sig i 1895 saaledes:

	Seilskibe.		Dampskibe.		Ialt.	
	Antal.	Tons.	Antal.	Tons.	Antal.	Tons.
Spanien	619	27 073	645	520 234	1 264	547 307
England	9	1 367	156	347 891	165	349 258
Tyskland	2	678	43	77 422	45	78 170
Frankrige	13	1 943	53	66 004	66	67 947
Norge	2	1 005	24	11 376	26	12 381
Sverige	3	667	—	—	3	667
Andre Nationer	17	4 022	3	2 046	20	6 068
Tilsammen	665	36 755	924	1025 043	1 589	1061 789

imod i 1894 1 593 Fartøier, drægtig 1 031 306 Tons.

Der paagaar for Tiden betydelige Arbeider i Vigos Havn. Man er nemlig ifærd med at forlænge Jernbanelinien, som før endte et Par Kilometer fra Havnen, lige ned til Kaierne. Desuden er der fattet Beslutning om at forbinde Kaierne med „Berbés“, hvorfra der stadig sendes store Kvanta fersk Fisk til Portugal og det Indre af Spanien. Ligeledes tænker man paa at anlægge en Dampsporvogn imellem Vigo og den nærliggende Havn Bayona.

Blandt de Dampskibslinier, som anløber Vigo, kan noteres: Nord Deutsche Lloyd i Bremen, The Royal Mail Steam Packet Company i London, Pacific Steam Navigation Company i Liverpool, Messagéries Maritimes i Bordeaux, som gaar til Brasilien, Argentina og Pacifickysten, La Transatlantica Espanola, Flecha La Bandera Espanola, La Linea de Lorrinnaga, som anløber Puerto Rico og Havana.

P. Biraben a fils Dampskibe, der gaar mellem Frankrige, Spanien og Portugal, anløber ogsaa Vigo. Ligeledes anløber den subvenerede norsk-spanske Linies Fartøier Vigo.

Kystfisket er meget rigt, og over 40 Dampskibe finder Beskæftigelse dermed. Der sendes daglig store Kvanta fersk Fisk, konserveret i Is, til Indlandet og Portugal; Resten benyttes til Fiskekonserver. Denne Industri har i de sidste Aar taget stort Opsving, især nedlægges en Mængde Sardiner i Olje og Tomat. Der udføres aarlig betydelige Kvanta Fiskekonserver til Sydamerika, Cuba og de filipinske Øer. Blandt andre Industrier kan nævnes et Destilleri for Tilvirkning af Cognac, et Petroleumeraffinaderi, en Papirfabrik etc.

Byen har foruden højere Almenskoler en Kunst- og Haandværksskole og en Handelsskole. Ligeledes findes der i Vigo et Handelskammer.

Værdien af den samlede Import, der hovedsagelig bestod af Klipfisk, Sukker, Jernvarer og Kul, androg til lidt over sex Millioner Pesetas. Importen fandt især Sted fra England, Norge, Cuba, Tydskland og Puerto Rico. De vigtigste Exportartikler er Konserver og Vin, og Totalværdien af Exporten gik op til over tre Millioner Pesetas.

O. Skybak,
kst. Konsul.

Indhold: **Aden** S. 883. — **Algier** S. 872. — **Bilbao** S. 918. — **Dresden** S. 886. — **Genf** S. 870. — **Genua** S. 908. — **Guatemala** S. 913. — **Guayaquil (Ecuador)** S. 884. — **Havana** S. 911. — **Kingston (Jamaica)** S. 914. — **London** S. 917. — **Maunheim** S. 916. — **Nürnberg** S. 869. — **Smyrna** S. 896. — **Stettin** S. 912. — **Victoria (Hongkong)** S. 881.

Beretninger om Handel og Skibsfart.

Uddrag af Aarsberetninger fra de forenede Rigers Konsuler
for 1895 m. M.,

No. 23. udgivet ved Departementet for det Indre. **1896.**

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

Madras.

Der ankom fra fremmede Lande med Ladning 2 norske Dampskibe
dr. 3 848 Ton, hvilke afgik i Ballast til fremmede Havne.

Erlagte Konsulatafgifter £ 13—9—1, = Rupees 242—9—4. Ingen
svenske Skibe ankom.

Archangel.

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 Hoved- stationen	-	-	47	15 624	47	15 624	-	-	-
” andre Lande til Ho- vedstationen	3	1 105	38	20 101	41	21 206	-	-	10 200
Tilsammen	3	1 105	85	35 725	88	36 830	23	16 464	10 200
II. Afgaaede:									
Til Norge fra Hoved- stationen	1	425	-	-	1	425	-	-	10 000
- andre Lande fra Ho- vedstationen	88	36 882	-	-	88	36 882	-	-	740 000
Ialt	89	37 307	-	-	89	37 307	23	16 464	750 000

Af svenske Skibe ankom 11 dr. 3 997 Ton.

Bermuda.

Fra fremmede Lande ankom med Ladning 14 norske Skibe dr. 5 962 Ton, hvoraf Dampskibe 11 dr. 4 793 Ton. Bruttofragt £ 3 529.

1 norsk Seilskib dr. 888 Ton, forliste og solgtes. Intet svensk Skib ankom.

Mexico *).

Til Progreso ankom fra fremmede Havne 50 norske Skibe dr. 20 629 Ton, alle i Ballast, hvoraf 4 Dampskibe dr. 2 160 Ton. Samtlige afgik til fremmede Havne med Ladning (Logwood og Hamp). Erlagte Konsulatafgifter § 762—12.

Til Veracruz ankom 13 norske Skibe, hvoraf 5 Dampskibe, hvoraf 10 med Ladning. Heraf afgik 2 med Ladning, Resten i Ballast. Erlagte Konsulatafgifter Kr. 263.66.

Til Tampico ankom med Ladning fra fremmede Havne 4 norske Dampskibe dr. 1 705 Ton og afgik til fremmede Havne 3 dr. 1 194 Ton. Erlagte Konsulatafgifter Kr. 75.83.

Erlagte Konsulatafgifter i Generalkonsulatets Distrikt: Laguna de Terminos § 418.32, Progreso § 674.89, Tampico § 37.90, Vera Cruz § 122.64, ialt § 1 253.75, hvoraf tilfaldt Generalkonsulen § 626.88.

Laguna de Terminos (Vicekonsulens Beretning).

Fra fremmede Lande ankom med Ladning 11 norske Skibe dr. 4 805 Ton og i Ballast 34 dr. 12 663 Ton, ialt 45 dr. 27 468 Ton, hvoraf et Dampskib dr. 1 428 Ton.

Til fremmede Lande afgik i Ballast 1 Skib dr. 299 Ton og med Ladning 39 dr. 13 994 Ton. Bruttofragter £ 23 582. Erlagte Konsulatafgifter mexikanske § 382.16.

Af svenske Skibe ankom 4.

Handelen var som i foregaaende Aar og Intet er at tilføje, forsaavidt de forenede Riger angaar.

I Skibsfarten indtager vore Skibe altid første Plads, med ringe Konkurrence fra andre Lande.

I Lovene angaaende Handel og Skibsfart er ingen Forandring.

I Havnen er fuldført en Jernkai, og 6 Bøier udlagt ved Indløbet til Barren, en med en Signalklokke.

Veiret var meget sundt i Aaret, og der klagedes ikke over Epidemier eller smitsomme Sygdomme.

*) Se Hefte 3 Pag. 30.

Rio de Janeiro.

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 Hoved- stationen	3	1 460	-	-	3	1 460	-	-	2 397
„ Sverige til Hoved- stationen	6	1 789	-	-	6	1 789	-	-	3 313
„ Sverige til Vicekon- sulsstationerne	5	2 038	-	-	5	2 038	-	-	3 402
„ andre Lande til Ho- vedstationen	132	86 782	1	208	133	86 990	-	-	99 527
„ andre Lande til Vice- konsulsstationerne . .	435	195 260	55	18 465	490	213 725	-	-	196 684
Ialt	581	287 329	56	18 673	637	306 002	148	95 749	205 323
II. Afgaaede:									
Til Norge fra Hoved- stationen	-	-	1	345	1	345	-	-	-
„ andre Lande fra Ho- vedstationen	35	17 404	115	83 770	150	101 174	-	-	10 752
„ andre Lande fra Vice- konsulsstationerne . .	177	64 652	325	152 237	502	216 889	-	-	45 484
Ialt	212	82 056	441	236 352	653	318 408	151	96 489	56 236

Af svenske Skibe ankom 107 dr. 37 449 Ton.

Skrivelse dateret 30 September 1896.

Under Henvisning til hvad tidligere er indberettet betræffende Havne-udgifter i forskellige brasilianske Havne giver jeg mig den Ære at henlede Opmærksomheden paa, at i Pernambuco ifølge Rapport af de forenede Rigers Vicekonsulat dersteds af 22 ds. Betaling for Bugsering ind og ud er bleven forhøiet af begge Bugseringskompagnier til 500 Reis pr. Registerton.

Tripoli.

Fra fremmede Havne ankom i Ballast et norsk Dampskib dr. 1 495 Ton, der afgik til fremmed Havn med Ladning. Erlagt Konsulatafgift £ 5—4—6. Intet svensk Skib ankom.

Papeete (Tahiti).

Hertil ankom fra Port Natal i Ballast 2 norske Skibe dr. 957 Ton og fra Valparaiso med Ladning et dr. 494 Ton. Alle afgik til fremmede Havne med Ladning.

Larnaca (Cypern)*).

Der ankøm i Ballast fra fremmede Havne 5 norske Skibe dr. 1 815 Ton, hvoraf et Dampskib dr. 792 Ton. Alle afgik til fremmede Havne, Dampskibet til England med Korn, de øvrige til Frankrige og England med Carober. Erlagte Konsulatafgifter £ 5—10—2.

Colombo (Ceylon).

Til Hovedstationen ankom fra fremmede Steder 5 norske Dampskibe dr. 13 335 Ton med Ladning, hvilke afgik med Ladning til fremmede Steder.

Til fremmede Steder afgik med Ladning 15 Skibe dr. 22 202 Ton og i Ballast 1 dr. 764 Ton ialt 16 dr. 22 966 Ton, hvoraf et Seilskib dr. 1 119 Ton.

Til Point de Galle ankom med Ladning fra fremmede Steder 5 norske Dampskibe dr. 13 335 Ton, der afgik med Ladning til fremmede Steder.

Erlagte Konsulatafgifter ved Hovedstationen £ 10—7—2, ved Vice-konsulsstationen ingen.

*) Se Hefte 13 Pag. 601.

Caracas *).

Erlagte Konsulatafgifter af norske Skibe ved Hovedstationen Kroner 263.80, ved Vicekonsulaterne Kr. 389.31; af svenske Skibe ved Vicekons. Kr. 25.87. Ialt tilfaldt Konsulen Kr. 415.18.

Manila.

Der ankom fra Hongkong i Ballast 1 norsk Dampskib dr. 1 862 Ton og fra samme Sted med Stykgods 1 do. dr. 772 Ton, samt fra Kobe med Kul 1 dr. 792 Ton. Alle afgik til fremmede Havne, et til Liverpool med Sukker og Hamp, et til Hongkong med do. og Copra, og et til Cebu i Ballast.

Odessa.

Norske Fartøier.	Med Ladning.		I Ballast.		Summa.				Brutto- fragter. Kr.
	Ant.	Ton.	Ant.	Ton.	Ant.	Ton.	Deraf Dampskibe.		
							Ant.	Ton.	
I. Ankomne:									
Fra fremmede Lande til Hovedstationen . .	2	2 356	41	62 179	43	64 535	-	-	-
„ frem Lande til Vice- konsulsstationerne .	-	-	76	107 272	76	107 272	-	-	-
Ialt	2	2 356	117	169 451	119	171 807	119	171 807	30 700
II. Afgaaede.									
Til Norge fra Hoved- stationen	7	10 810	-	-	7	10 810	-	-	199 400
„ Norge fra Vicekon- sulsstationerne . .	13	17 920	-	-	13	17 920	-	-	333 200
„ Sverige fra Ho- vedstationen	2	3 287	-	-	2	3 287	-	-	19 000
„ andre Lande fra Ho- vedstationen	34	49 775	-	-	34	49 775	-	-	910 600
„ andre Lande fra Vice- konsulsstationerne .	62	87 397	2	3 872	64	91 269	-	-	1 616 700
Ialt	118	169 189	2	3 872	120	173 061	120	173 061	3 078 900

*) Se Hefte 13 Pag. 587.

St. Johns (Porto Rico).

Fra fremmede Steder ankom til Hovedstationen med Ladning 23 norske Skibe dr. 10 689 Ton og fra Vicekonsulaterne 46 dr. 21 940 Ton, samt i Ballast til Hovedstationen 1 dr. 575 Ton og til Vicekons. 5 dr. 2 242 Ton, ialt 75 dr. 35 447 T., hvoraf Dampskibe 67 dr. 32 139 T.

Til fremmede Lande afgik fra Hovedst. med Ladning 22 dr. 10 204 T. og fra Vicekons. 41 dr. 19 132 Ton, og i Ballast fra Hovedst. 2 dr. 1 060 Ton og fra Vicekonsulaterne 10 dr. 5 050 Ton, ialt 75 dr. 35 447 T., heraf Dampskibe 68 dr. 32 139 Ton.

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	2 038	1	104	6	2 142	-	-	5 450	
” Norge til Vicekon- sulsstationerne . .	10	3 951	-	-	10	3 951	-	-	15 650	
” Sverige til Hoved- stationen	1	571	-	-	1	571	-	-	15 100	
” Sverige til Vicekon- sulstationerne . .	3	1 239	-	-	3	1 239	-	-	23 850	
” andre Lande til Ho- vedstationen	12	5 071	16	3 729	28	8 800	-	-	33 050	
” andre Lande til Vice- konsulsstationerne .	8	2 805	8	6 147	16	8 952	-	-	35 250	
Ialt	39	15 675	25	9 980	64	25 655	34	17 556	128 350	
II. Afgaaede:										
Til Norge fra Hovedsta- tionen	8	2 896	-	-	8	2 896	-	-	35 400	
” Sverige fra Hoved- stationen	1	571	-	-	1	571	-	-	5 300	
” Sverige fra Vice- konsulsstationerne .	1	424	-	-	1	424	-	-	7 200	
” andre Lande fra Ho- vedstationen	18	4 135	9	4 218	27	8 353	-	-	67 700	
” andre Lande fra Vice- konsulsstationerne .	20	10 717	8	3 001	28	13 718	-	-	106 000	
Ialt	48	18 743	17	7 219	65	25 962	34	17 556	221 600	

For Havari eller Ordre anløb 39 Skibe dr. 18 726 Ton.

Af svenske Skibe ankom 42 dr. 17 549 Ton.

Victoria (Britisk Columbia).

Aarsberetning dateret 12 Februar 1896.

Der ankom fra fremmede Lande 12 norske Skibe dr. 20 195 Ton, hvoraf Seilskibe 6 dr. 7 520 Ton. Samtlige afgik med Ladning til fremmede Lande.

Skibsfarten var i det Hele bedre i 1895, og for Tiden mangler passende Tonnage i disse Farvand, skjøndt Fragterne ikke er tiltaget i Forhold.

Flere store norske Dampskibe var i Aaret sysselsat i Trælastfarten, og et Dampskib, Peter Jebsen, havde fordelagtig Sysselsættelse i Kulfarten mellem Nanaimo og californiske Havne, befragtet for et Aar.

Trælasthandelen. Skjøndt det i sidste Rapport omtalte Tryk fremdeles eksisterer, synes der at være mere Haab for Fremtiden, da der er dannet en Forening blandt alle Producenter om at paalægge Prisen \$ 2 pr. M superficial feet, hvorhos et nyt Marked er oparbejdet i Sydafrika for store Kvantiteter Trælast fra Provindsen. Australiens Markeder har ikke modtaget saa meget Trælast som før, men i China og Japan har Handelen taget sig op og betydelige Kvantiteter er gaaet den Vei. Amerikas Sydvestkyst er i den senere Tid noget trykket, skjøndt der var en Fremgang i forrige Aar.

Kulbedriften er tiltaget og skjøndt Priserne er lave er der gode Udsigter til forøget Produktion ved to af de Gruber, hvor Kvaliteten af Kul er særdeles god; dog meddeles fra en af de store Gruber om meget ringe Forretninger.

Sælfangsten viser betydelig Nedgang mod 1894, men Priserne er gaaet frem med 20 pCt. Der er en stor Del engelske Sælfangere og Jægere sysselsat heri.

Laxefiskeriet var fordelagtigt og Fangsten ca. 100 000 Kasser større end i 1894.

Grubedrift har vakt betydelig Interesse saavel i Kootenay Distriktet som i Alberni Distriktet her paa Øen, og under en Bedring af Sølvmarkedet har betydelig Udvikling fundet Sted. En eller to fine Guldkvartsminer er optaget, og Resultaterne har været meget fordelagtige for de deri Interesserede. For dette Aar gjøres store Forberedelser, Smelteovne er opført og vil komme i Gang til Sommeren.

Provindsens Handel var omtrent som i 1894, og skjøndt Tilstanden ikke var slettere end ved min sidste Rapport, er der ingen øieblikkelige Tegn til Bedring. Jeg vedlægger et Aftryk af Rapport fra Britisk Columbias Board of Trade for 1895.

Robert Ward.

Guatemala.

Aarsberetning for 1894 dateret 1 December 1895.

Til Livingston ankom et norsk Dampskib dr. 315 Ton.

Til San José ankom et norsk Dampskib dr. 839 Ton.

Til Puntarenas ankom 6 norske Seilskibe. Til Bluefields ankom 124 norske Dampskibe dr. 58 254 Ton.

Da den amerikanske Dampskibslinie er ophørt vil der blive ligesaa-mange eller flere norske Skibe i 1896 end i 1895.

Til Corinto ankom fra fremmede Havne i Ballast et norsk Seilskib dr. 683 Ton, der afgik til fremmed Havn i Ballast. Der ankom et svensk Skib dr. 700 Ton.

Under Præsident Don Yosé Maria Reyna Barrios' Regjering kan Republiken Guatemala notere en Række af Fredsaar, og den nuværende Præsident giver gjentagende de bedste Beviser paa at han lader sig det være magtpaaliggende at drage Omsorg for Fred i det Indre og med Nabo-staterne. Følgen heraf er, at Tilliden til Regjeringen er ganske gjenoprettet og velsignelsesrige Foretagender sat i Gang, der lægger Beslag paa betydelige Kapitaler. Handel, Agerbrug og Industri tager et stort Opsving og Landet har Grund til at imødesee en god Fremtid.

Export. Landets Hovedartikel, Kaffe, opnaar i Udlandet betydelige Priser, og selv om Exporten dette Aar i kvantitativ Henseende staar tilbage for forrige, er Produktets Værdi desto høiere. Exporten 1894 var 570 757 Kvintaler renset Kaffe, Pris ombord 34 Peso pr. Kv. Værdi ialt 19 405 695 Pesos. De tilsvarende Tal 1893 var 598 403 Kv., 31 Pesos og 18 550 518 Pesos.

1 Kvintal = 100 spanske $\mathcal{B}$ = 46.02 Kilogram. 10 Pesos, Guatemala Sølv efter nuværende Kurs = £ 1.

Af udskibede Kvintaler 614 387, gik til England Kv. 107 814, Tydskland 341 641, Frankrige 19 341, Nordamerika 129 599. Den bestod dels af café en oro (renset), dels af café en pergamino (i Skal). Kvantiteten af sidstnævnte omgjøres til renset med et Fradrag af 20 pCt.

Der udførtes iøvrigt: Indigo, 33 Kvintal, Værdi Pesos 3 749, Sukker, Kv. 7 000, P. 70 000, Læder Kv. 42, P. 3 176, Bananer Kv. 27 448, Pesos 22 193, Kakao Kv. 51, P. 5 680, Huder Kv 4 995, P. 89 910, Kautschuk Kv. 970, P. 6 442, Raaskind Kv. 407, P. 25 223, Zarzaparilla Kv. 552, Pesos 7 832.

Hele Udførselen fra Republiken Guatemala var i 1894 \$ 20 324 989.

Skjøndt Planterne lægger sig mere efter Dyrkning af Kaffe, der er mere lønnende, er fremdeles Produkterne af Sukker- og Kakaoplantagerne, der for det Meste konsumeres i Landet selv, ikke ubetydelige.

Importen bestod især af: Bomuldsvarer, Originalværdi \$ 1 245 542, hvoraf erlagt Told \$ 985 966, Uldvarer \$ 175 168, Told 149 867, Linvarer 24 554, T. 29 483, Silkevarer 144 004, T. 134 633, Jernvarer 191 631,

T. 173 171, Rujern 88 565, T. 16 869, Jerntagplader og Rør 21 550, T. 25 216, Maskiner 157 824, T. 26 964, toldfri do. 84 699, Træ- og Byggematerialier 65 070, T. 3 211, Konserver 129 796, T. 106 389, Mel 343 582, T. 501 418, Vin og Likører 164 949, T. 143 287, Cognac, Whisky, Rum 71 348, T. 73 263, Øl 69 164, T. 52 789, Sten- og Glasvarer 53 306, T. 79 712, Papir 66 043, T. 58 603, Sikkerhedsfyrstikker 24 422, T. 24 411, Møbler 27 284, T. 28 114, Cement 12 248, toldfri, Petroleum 29 521, Told 34 655, Kaffesække 42 989, toldfri, Droger og Medicinalvarer 132 756, Told 131 603, Potetes, Mais, Bønner, Ris 188 927, toldfri, myntet Guld 186 824, do. Sølv 2 100 435, Sølv i Barrer 116 401.

Hele Importen til de 4 Havne i Guatemala, San José de Guatemala, Champerico, Ocós og Livingstone var 699 474 Kolli af Værdi Pesos 6 937 598, hvoraf blev hævet en Indførselstold af Pesos 4 421 674.

Indførselen og Tolden udgjorde: 1890 ₡ 7 639 833 og 2 980 550, 1891 8 556 774 og 3 580 033, 1892 6 010 233 og 3 530 766, 1893 6 383 835 og 4 325 415, og 1894 6 937 598 og 4 421 675.

Sundhedstilstanden var ret god.

Idethele synes Udsigterne at være gode og det kan antages, at Landets gunstige Situation vil vedblive i længere Tid.

H. Payens.

Bombay.

Fra fremmede Steder ankom med Ladning 15 norske Dampskibe dr. 19 750 Ton.

Til fremmede Steder afgik med Ladning 1 Dampskib dr. 1 358 Ton og i Ballast 13 dr. 16 467 Ton.

Erlagte Konsulatafgifter Rupees 1 133.

Levuka (Fiji).

Der ankom med Ladning 3 norske Skibe dr. 2 628 Ton og i Ballast 5 dr. 3 679 Ton, alle fra fremmede Steder.

Der afgik med Ladning (Kopra) 8 Skibe dr. 6 307 Ton til fremmede Steder.

Valparaiso.

Til Hovedstationen ankom med Ladning 5 norske Seilskibe dr. 7 075 Ton, og til Vicekonsulaterne med Ladning 5 dr. 8 106 Ton og i Ballast 1 dr. 2 654 Ton. Bruttofragter £ 13 364.

Fra Hovedstationen afgik med Ladning et norsk Skib dr. 2 407 Ton, Bruttofragt £ 1 704 og i Ballast 2 dr. 966 Ton. Fra Vicekonsulaterne med Ladning 4 Skibe dr. 6 419 Ton. Bruttofragt £ 5 350.

Erlagte Konsulatafgifter ved Hovedstationen £ 3—7—7, ved Vicekonsulaterne £ 22—13—4.

For Havari ankom et Skib dr. 643 Ton.

Danzig.

Norske Fartøier.	Med Ladning		I Ballast.		Tilsammen.				Brutto- fragter. Kr.
	Ant.	Ton.	Ant.	Ton.	Ant.	Ton.	Deraf Dampskibe.		
							Ant.	Ton.	
I. Ankomne.									
Fra Norge til Hoved- stationen	3	304	-	-	3	304	-	-	1 609
- Sverige til Vicekon- sulsstationerne . . .	2	247	2	2 783	4	3 030	-	-	2 342
- andre Lande til Hovedstationen . . .	28	8 332	7	3 269	35	11 601	-	-	121 009
Ialt	33	8 883	9	6 052	42	14 935	25	10 508	124 960
II. Afgaaede.									
Til Norge fra Hoved- stationen	3	663	-	-	3	663	-	-	5 580
- Sverige fra Hoved- stationen	1	49	2	875	3	924	-	-	373
- andre Lande fra Hovedstationen . . .	30	11 312	4	1 481	34	12 793	-	-	119 199
Ialt	34	12 024	6	2 356	40	14 380	23	10 305	125 152

Af svenske Skibe ankom 161 dr. 31 925 Ton.

Erlagte Konsulatafgifter af norske Skibe ved Hovedst. Kr. 872.15.

Curaçao.

Beretning dateret 25 Februar 1896.

Der ankom med Ladning fra fremmede Lande 4 norske Skibe dr. 1 555 Ton.

Akyab.

Fra fremmede Lande ankom i Ballast 2 norske Dampskibe dr. 8 089 Ton der afgik til Europa med Ris. Fragter resp. 28 sh. 9 d og 27 sh. 6 d pr. Ton.

Ingen svenske Skibe ankom.

Erlagte Konsulatafgifter £ 14—9—1.

Til Europa afgik med Ris 36 Skibe, hvoraf 30 britiske 3 tyske, 2 norske, 1 østerrigsk. 6 var Seilskibe.

De forskjellige Nationers procentvise Deltagelse i Risexporten udgjorde:

		1895.	1894.	1893.	1892.	1891.
britiske Flag	%	84.4	84	81	87	88
tyske "	%	5.7	4	11	5	7
norske "	%	6.5	5.7	5.2	3	3
danske "	%	"	"	2.3	"	0.8
østerrigsk "	%	3	6	"	2.3	"
græsk "	%	"	"	"	2.4	"
hollandsk "	%	"	"	"	"	1.

Af Ris udførtes 120 256 Ton, deraf til Tydskland 36 443, Belgien 27 003, Holland 12 460, Østerrige 30 690, Danmark 12 214, Italien 1 446.

Wien.

Ifølge Skrivelse fra Hs. Maj. Legation i Wien af 24 December 1896 til Udenrigsministeren udgjorde Værdien af Indførselen fra Norge til Østerrige-Ungarn i 1895 1 324 956 Floriner eller 2 003 333 Kroner mod i 1894 1 698 832 fl. eller 2 568 634 Kr.

De fornemste Varesorter bestod af Fisketran af Værdi 470 525 fl. (mod 521 703 i 1894 og 616 602 i 1893), Tørfisk 385 968 fl. (hvoraf den allerstørste Del eller 351 934 fl. søværts, d. e. formodentlig direkte fra norsk Havn til Havn i Østerrige eller Ungarn) mod 328 800 i 1894 og 413 192 i 1893; ikke særskilt nævnt, røget, saltet eller tørret Fisk 288 068 fl. (1894 517 350); Sild 123 858 fl. (1894 247 550, 1893 378 672).

Exporten fra Østerrige-Ungarn til Norge anslaaes til 641 030 fl. eller 969 237 Kr. De fornemste Exportvarer var Malt af Værdi 303 143 fl. (1894 236 061); Instrumenter og korte Varer 55 041 fl. (1894 57 176); Glas og Glasvarer 40 815 fl. (1894 23 417); Varer af Træ og Ben 24 580 fl. (1894 20 698).

Samlet Værdi af Østerrige-Ungarns Handel med Norge var 2 972 570 Kr. mod 3 333 768 i 1894.

Importen fra Norge viser fortsat Tilbagegang, alene med Undtagelse af Tørfisk. Exporten til Norge var større end i 1894, men mindre end i 1893.

Indhold: Akyab S. 931. — Archangel S. 921. — Bermuda S. 922. — Bombay S. 929. — Cadiz S. 926. — Caracas S. 925. — Colombo (Ceylon) S. 924. — Curaçao S. 931. — Danzig S. 930. — Guatemala S. 928. — Larnaca (Cypern) S. 924. — Levuka (Fiji) S. 929. — Madras S. 921. — Manila S. 925. — Mexico S. 922. — Odessa S. 925. — Papeete (Tahiti) S. 924. — Rio de Janeiro S. 923. — St. Johns (Porto Rico) S. 926. — Tripoli S. 924. — Valparaiso S. 930. — Victoria (Britisk Columbia) S. 927. — Wien S. 931.

