

75 77
19174
Beretninger

om

Handel og Skibsfart.

Uddrag af Marsberetninger fra de forenede Rigers Konsuler
for 1897 m. M.

Udgivet ved

Departementet for det Indre.

Kristiania.

I Kommission hos H. Aschehoug & Co.

1899.

Beretninger

om

Handel og Skibsfart.

Uddrag af Aarsberetninger fra de forenede Rigres Konsuler
for 1897 m. M.

Udgivet ved

Departementet for det Indre.

Kristiania.

I Kommission hos H. Aschehoug & Co.

Johannes Bjørnstads Bogtrykkeri.

1899.

Register.

Konsultrapporter.

	Hefte.	Side.
Adelaide	9	280
Akyab	17	716
Alexandria	16	665
Algier	18	759
Amsterdam	2	15
Antwerpen	10, 815, 11	396
13, 488, 17, 702.		
Archangel	17	685
Barbadoes	17	674
Barcelona	14	512
Batavia	6	158
Belize	17	681
Berlin	7	191
Bilbao	16	653
Bombay	18	757
Bremen	16	649
Breslau	2	43
Bryssel	1, 5	4
Budapest	18	722
Buenos Ayres.	14	525
Cadiz	5	130
Cagliari	14	533
Calcutta	18	726
Colombo	13	488
Danzig	10, 347	20
Dresden	5	128
Düsseldorf	14	535
Fiume	20	853
Galatz	18	744
Genf	18	743
Genua	10	285
Georgetown (Demerara).	6	166
Gibraltar	2, 33	12
Guayaquil	16	667
Hamburg	1, 10, 4, 78	11
Hamilton (Bermuda)	17	681
Hannover	2	27
Havana	9	274
Havre 1, 1, 2 og 6, 4, 68, 5, 127 og 18, 787.	12	397
7, 200, 10, 314, 343, 346		
Helsingfors	9, 265	18
Honolulu	12	456
Israpporter Hefte 4, 69 til 77.		
Johannesburg (Transvaal)	9	282
Kapstaden	18	717
Karlsruhe	4	85

	Hefte.	Side.
Kjøbenhavn	5, 89, 17, 705	18
Konstantinopel	17	679
Königsberg	5	109
Larnaca (Cypern)	16	664
Leipzig	5	125
Leith	6	137
Levuka (Fiji)	17	674
Lima	12, 460	20
Lissabon	18	723
Livorno	7	201
London	4, 83, 8, 217,	13
Lourenço Marquez	2	41
Lübeck	7	169
Madras	17	702
Madrid	1, 5, 4, 59, 7, 185	17
Malta	7	214
Manila	18	720
Marseille	16	621
Martinique	16, 635	17
Melbourne	9	237
Messina	5	117
Mexico	1	7
Moskwa	18	742
München	10	342
Nagasaki	17	682
Neapel	7	197
New York	20	839
Nürnberg	17	672
Odessa	20	852
Papeete (Tahiti)	17	681
Paris	18	766
Piræus	2	36
Port au Prince	18	735
Port Louis (Mauritius)	18	721
Port of Spain	18	733
Port Stanley (Falklandsøerne)	12	460
Quebec	12	448
Rangoon	12	459
Riga	4, 87, 16, 627	17
og 680.		
Rio de Janeiro 1, 6, 14, 489	18	768
Rom	5	135
Samsun	18	738
San Francisco	7	186
San Juan, Portorico	7	209
St. Helena	4	59
St. Johns, Antigua	4	84

Beretninger om Handel og Skibsfart.

Uddrag af Aarsberetninger fra de forenede Rigers Konsuler
for 1897 m. M.,

No. I.

udgivet ved Departementet for det Indre.

1898.

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

Havre.

Skrivelse dateret 14 December 1897.

Herved har jeg den Ære at indberette, at det franske Deputeretkammer den 9 ds. har bifaldt to af Senatet før vedtagne Forslag om Ændring i de gjældende Bestemmelser i § 407 og § 433 af „Code de Commerce“ angaaende paa den ene Side Forum for Tvist opstaaet som en Følge af Sammenstød mellem Fartøier og paa den anden Side Preskriptionstiden for Erstatningskrav for Skade eller Forsømmelse ved Transport af Varer eller Befordring af Passagerer.

I førstnævnte Henseende er der saaledes nu ved Tillæg til § 407 bestemt, at Sagsøgeren i Kollisionssager har frit Valg mellem Sagvolderens Forum Domicilii og Domstolen i den franske Havn, hvor et af Fartøierne efter Ulykken har søgt hen, samt at Stevning kan udtages til den Domstol, inden hvis Jurisdiction Kollisionen har fundet Sted, dersom den er indtruffet inden fransk Søterritorium.

Hvad angaar de i § 433 omhandlede Fordringer, er det fastsat, at disse for at kunne optages til Behandling skal anmeldes inden et Aar efter Fartøiets Ankomst.

Desuden har Deputeretkammeret i samme Møde vedtaget et Forslag, hvorved den lovlige Rente nedsættes til 4 % i Sager, som hører under Handelsdomstolenes Competence, og til 3 % i andre civile Sager.

I Forbindelse hermed tillader jeg mig at meddele, at det franske Senat den 10 ds. efter Deputeretkammeret har vedtaget en Lov, hvorved Regjeringens Forslag om Forhøielse af Told paa Vin, Slagtekvæg, Kjød, Kornvarer og Mølleprodukter samtidig gennem Dekret strax skal sættes i Kraft i Paavente af Spørgsmaalets Afgjørelse. De Beløb, som saaledes indflyder udover de allerede lovfæstede Toldsatser, skal imidlertid ikke definitivt tilfalde Statskassen, førend Forslaget er bifaldt af Parlamentet, medens for det Tilfælde, at Forslaget forkastes eller dets Toldsatser kun for en større eller mindre Del vedtages, Forskjellen mellem de oppebaarne og de bibeholdte eller siden besluttede Afgifter skal tilbagebetales Vedkommende.

Havre.

Skrivelse dateret 16 December 1897.

I Henhold til Meddelelse fra de forenede Rigers Vicekonsul i Concarneau i Skrivelse af 14 ds. har jeg den Ære at indberette følgende angaaende Sardin fisket og Rognmarkedet i nævnte Havn under indeværende Aar:

Dette Aars Sardin fiske begyndte den 19 Mai og sluttede den 29 November. Den Omstændighed, at Fisket begyndte meget tidlig, fremkaldte aldeles ikke den Glæde blandt Fiskerne, som man kunde have været tilbøielig til at tro; Sardin fiskets Historie viser nemlig, at en meget tidlig Begyndelse er et daarligt Varsel, og man kan iaar mere end nogensinde sige, at denne Forudsigelse er gaaet i Opfyldelse. Lige fra de første Dage af Campagnen var der Overflod paa Fisk, og Priserne, der i Begyndelsen noteredes med 25 Francs pr. Tusind, faldt hurtig til 12 Francs, derefter til 5 Francs, og efter otte à ti Dages Forløb kunde en Mængde Fartøier ikke engang opnaa en Franc pr. Tusind og saa sig derfor nødsaget til at kaste sin Fangst i Søen.

Den 7 Juni udbrød der en Streik, som varede til den 15 næstefter, da Fiskerne dannede et Syndikat til Beskyttelse af sine Interesser ligeoverfor Fabrikerne. De væsentligste Betingelser, hvorpaa Fisket gjenoptoges, var følgende: Intet Fartøi maatte sælge sin Fangst under 5 Francs pr. Tusind, og intet Fartøi maatte sælge mere end 10 000 Sardinier; — hvert enkelt Fartøi havde nemlig indtil dette Tidspunkt solgt fra 15 000 til 60 000 Sardinier pr. Tidevand. Hvorledes det end forholder sig, saa forandredes imidlertid ikke Situationen, da Fisken vedblev at forekomme i stor Mængde, og Kvaliteten blev mindre god. Fisken solgtes derfor til Spotpris.

Fiskerne tabte ikke uden Grund Modet, og talrige Fartøier opgav Fisket, og Campagnen blev anseet som mislykket.

Fisket sluttede imidlertid imod al Forventning til Fiskernes Fordel, takket være det Omslag, der fandt Sted den 13 September. Fra den Dag af fik man god Fisk af 54 à 56 mm. Tykkelse, og Fangsten gjenoptoges af Concarneau's hele Fiskeflaade, forøget med en Mængde Fartøier fra andre Havne. Fisket blev nu meget indbringende i enhver Henseende og holdt sig uden Afbrydelse lige til Begyndelsen af November Maaned, da Beholdningerne af Salt og Olie var forbrugt i Størstedelen af Fabrikerne. Dersom ikke saa havde været Tilfældet, vilde Fiskeflaaden fremdeles have kunnet fortsat sin Fangst i Løbet af hele November Maaned. Den gode Afslutning paa Campagnen tillod Fiskerne ikke alene at betale sin Gjæld, men ogsaa at imødesee den døde Sæson uden altfor megen Bekymring.

Hvad Rognmarkedet angaar, saa har naturligvis de lidet gunstige Forhold, hvorunder Fisket foregik under de fire første Maaneder af Sæsonen, influeret meget skadelig paa Rognkonsumen. Der forbrugtes saaledes i over tre Maaneder i det mindste to Trediedele under det sædvanlige Kvantum, hvad selvfølgelig ogsaa fremkaldte en stærk Nedgang paa Bergens Børs. Men endskjønt Magasinerne var fulde af Rogn i Begyndelsen af September Maaned, var der intet tilbage ved Udgangen af Oktober, og for Tiden er Lagrene fuldstændig oprømmet.

Rognforbruget udgjorde under dette Aars Campagne, der varede fra 19 Mai til 29 November, 15 161 Tønder imod 11 757 Tønder under forrige Aars Campagne, der varede fra 3 Juni til 5 November.

Rognimporten til Concarneau var i 1897 som følger:

Fra Bergen under norsk Flag	8 633 Tønder,
” — ” fransk ”	1 000 —
” Norge importeret i Kystfart	733 —
” Nordamerika, Newfoundland og Island	3 686 —
Af ubekjendt Oprindelse pr. Jernbane	409 —
Restbeholdning fra 1896	700 —

Tilsammen benyttet 1897 15 161 Tønder.

Som det heraf vil sees, er der ogsaa i 1897 ankommet ikke ubetydelige Kvant Rogn fra Nordamerika, Newfoundland og Island. Disse Rognsorter importeres imidlertid næsten udelukkende til Concarneau. Det store Forbrug af Rogn begyndte forresten iaar saa sent, at det ikke var muligt for Kjøbmændene at gjøre nye Indkjøb, og det var derfor ikke, naar Lagrene var oprømmet, tilstrækkelig Tid til at importere mere Rogn fra Norge; de maatte som en Følge heraf benytte den Rogn, der var tilbage, af hvad Oprindelse den end var.

Prisfluktuationerne har iaar været mere følelige end sædvanlig, idet Noteringerne har stillet sig som følger:

Bergens Rogn af første Kvalitet	Fr. 52 à 46 pr. Tønde,
— ” - anden —	” 44 à 39 ” —
— ” - tredie —	” 38 à 32 ” —
Islandsk ”	” 38 ” —
Amerikansk Rogn	” 38 ” —
Newfoundlands Rogn	” 35 ” —

Tunis.*)

Skrivelse til Indredepartementet fra de forenede Rigers Generalkonsul i Algier af 6 Januar 1898.

I Anledning af Departementets Skrivelse af 21 December sidstl. har jeg den Ære at afgive følgende nærmere Redegjørelse for Tilblivelsen af det tunesiske Dekret af 20 Novbr. 1892 og dets Anvendelse.

Den tunesiske Regjering havde besluttet, fra og med den 16 Oktober 1896, at gennemføre Bestemmelserne i Toldtarifens „Tarif Général“ ligeoverfor

*) Se Aargang 1897 Hefte 19 Pag. 814.

de Lande, som ikke ved særskilte Traktater nyder Undtagelsesstilling. For rigtig at kunne anvende de forskjellige Tarifer maatte det tunesiske Toldpersonale kjende Oprindelsen og Ankomststedet («la provenance») for de Varer, som indføres til Regentskabet; paa Grund heraf udstedtes Dekretet af 20 August 1898.

Imidlertid synes dette Dekret ikke at have været heldigt affattet; thi Tvistemaal om dets Anvendelse opstod mellem Importørerne i Tunesien og Toldfunktionærerne, og Klager og Reklamationer strømmede ind til Toldstyrelsen, Handelskammeret i Tunis og Ministerresidenten.

Efter foretagen Afgjørelse af Klagemaalene ophævedes Dekretet af 20 August og blev det erstattet med et nyt af 20 November, hvortil slutter sig Finantsdirektørens Instruktioner om, hvorledes Dekretet skal opfattes og anvendes. Af disse to Dokumenter fremgaar, at der ved direkte Import til Tunesien, f. Ex. fra Norge ikke kræves særskilt Oprindelsesbevis, ikke engang for de i Instruktionens § 1 opregnede Artikler. Sædvanlige Skibsdokumenter (Konnossement og Faktura) er isaaafald tilstrækkelige som Bevis for Varens Oprindelse.

Oprindelsesbeviser fordres heller ikke for „colis postaux“ (Postpakker) af Vægt ikke over 5 Kg.

Ved indirekte Forsendelse af Varer over Transithavn stiller Sagen sig anderledes. No. 2 og 3 af Instruktionens § 10 synes vistnok at fritage fra obligatorisk Forevisning af Oprindelsesbeviser transiterende Varer, som via fransk eller anden Traktatmagts Havn ankommer til Tunesien, men denne Indrømmelse mangler praktisk talt al Betydning paa Grund af de dertil knyttede Vilkaar.

No. 2 af Instruktionens § 10 siger, at Oprindelsesbevis ikke er obligatorisk, naar Varerne (de i No. 1 opregnede) ankommer direkte fra fransk Havn og derfra ledsages af Bevis for, at de af Toldmyndighederne dersteds er erkjendt som kommende fra Traktatland. Oprindelsesbevis udstedt i Exportlandet er saaledes kun ombyttet med et andet Certifikat udfærdiget af Toldkammeret i fransk Transithavn, og derhos fordres, at Varerne skal direkte afsendes derfra til Tunesien.

No. 3 af § 10, der handler om Varer, som transiterer i en tredje Traktatmagts Havne, indeholder samme Bestemmelser som No. 2, samt derhos en Indskrænkning, nemlig Fordring om Bevis for, at Varen er indkommet til Transitlandet direkte fra Oprindelseslandet.

Som Konklusion af det Anførte tillader jeg mig at resumere:

1) Ved direkte Export fra Norge til Tunesien fordres ikke Oprindelsesbevis, heller ikke ved Forsendelse med Pakkepost.

2) Ved Export over fremmed Havn, enten fransk eller andet Traktatlands, (tydsk, engelsk eller belgisk), bør af praktiske Grunde til Undgaaelse af Ubehageligheder og uforudseede Udgifter Oprindelsesbevis medfølge Varen, hvis den bestaar af nogen af de i Instruktionens No. 1 opregnede Artikler.

Bestaar den exporterede Vare ikke af nogen af disse Artikler, er Oprindelsesbevis unødvendigt.

Brüssel.

Skrivelse fra Legationen dateret 18 December 1897.

Efter Lov af 12 Juli 1895 kan til Belgien toldfrit indføres Cellulosekub, som i den tykkeste Ende maaler mindre end 75 Centimeter i Omkreds og i Længde er under 1.25 M., paa Betingelse af, at det paa behørig Maade godtgøres, at Varen udelukkende er bestemt til at anvendes ved Fabrikation af Træmasse.

Efterat det har vist sig, at de nævnte Trævarer paa Produktionsstedet i Almindelighed gives en Længde af sex eng. Fod eller 1.83 M., og at der herved er opstaaet Vanskelighed for de belgiske Papirmassefabrikanter ved at forsyne sig med det til deres Tilvirkning benyttede Raamateriale, har den belgiske Regjering foreslaaet, at Grænsen for Toldfrihed for Kub bestemt til Tilvirkning af Træmasse sættes, hvad Længden angaar, til 1 M. 90 Cm. For større Dimensioner skulde Tolden fremdeles blive 1 Franc pr. Kubm., og gaar Varen ind under Rubriken i Toldtarifen: perches et pieces de bois en grume ou non scié ayant moins de 75 c. m. de circonférence au gros bout“. (Indførselen under denne Rubrik var i 1896 efter den belgiske Statistik fra Norge Kubm. 2195, af Værdi frcs. 59265).

Dette Forslag blev igaar antaget i Repræsentantkammeret. Hvis, som det er at antage, Lovforslaget ogsaa godkjendes af Senatet, træder den nye Bestemmelse i Kraft den 1 Januar 1898.

Madrid.

Skrivelse fra Legationen dateret 25 Januar 1898.

Under ærbødig Henvisning til det kgl. Departements Skrivelse den 19 dennes med Forespørgsel, hvorvidt Oprindelsesbevis kan affattes paa fransk eller engelsk, har jeg den Ære at meddele, at Oprindelsesbevis, ifølge Forskriften i Aranceles de Aduanas Kap. 12 § 5 litr. C kan affattes paa spansk eller fransk.

Benyttes noget andet Sprog, maa Beviset oversættes til spansk af en af de i Lit. C nævnte Myndigheder, bl. A. edsvorne Translatører og Exportlandets Konsuler. Om et Oprindelsesbevis er affattet saavel paa spansk som paa Exportørens Sprog, gjælder ifølge nævnte § 5 Lit. D ikke den spanske Text, og den i Lit. C nævnte Oversættelse maa gjøres af den anden Text.

Rio de Janeiro.

Skrivelse 28 December 1897.

Herved giver jeg mig den Ære at indberette, at den nye brasilianske Toldtarif for 1898 kun paa faa Punkter ændrer den for 1897 gjældende.

Af de Toldsatser, der kunne have Interesse for vor Søfart og Handel, kan mærkes: Tolden paa levende Kvæg er fastsat til 15 Milreis pr. Hoved og 15 %. Tørret Kjød skal betale 100 Reis pr. Kg. Kjød i Lage eller røget 300 Reis pr. Kg. Konserveret paa anden Maade 1 Milreis pr. Kg. Fisk i Hermetik eller konserveret paa anden Maade betaler 1\$200 pr. Kg. Hvedemel 30 Reis pr. Kg.; Bønner 40 Reis pr. Kg.; Mais 20 Reis pr. Kg.

Under Navn af Statistik-Afgift (taxa de estatistica) vil der blive oppebaaret en Afgift af 10 Reis pr. Kolli indtil 100 Kg. og 5 Reis for hvert 100 Kg. derover og 10 Reis pr. 100 Kg. af Last af Kul, Salt, Guano og lignende ensartede Ladninger.

Fyr- og Dokafgifterne skulle erlægges af udenlandske Fartøier i Guld efter 27 d pr. Milreis. Dette vil for Tiden med andre Ord sige, at udenlandske Fartøiers Udgift i dette Punkt firdobles.

Tolden paa Tændstikker er bibeholdt uforandret. Der er imidlertid paalagt en Forbrugs-Afgift (taxa de consumo), der rammer de indenlandske og udenlandske Træstikker uden Forskjel og betales med 20 Reis pr. Æske Træstikker (beregnet at indeholde høist 60 Stikker i Æsken) og 30 Reis pr. Æske af andre Slags Tændstikker.

De udenlandske Tændstikker have altsaa baade Tolden og Forbrugs-Agiften at betale. En lignende Forbrugs-Afgift (30 Reis pr. Kilo) er paalagt Salt; ligesaa paa Tobak og Drikkevarer.

Havre.

Skrivelse dateret 12 Januar 1898.

Herved har jeg den Ære at indberette, at den franske Republiks Præsident den 29 December sidstl. har sanktioneret en af Kamrene før antaget Lov om Ophævelse af Kommunalbeskatningen (les taxes d'octroi) paa saakaldte hygieniske Drikke sc: Vin, Cider, Pærevin, Mjød, Øl og Mineralvand.

Mexiko.

Aarsberetning dateret 6 Januar 1898.

Mexikos Import var i Fiskalaaret 1896—97. indbefattende de 6 sidste Maaneder af 1896 og de 6 første Maaneder af 1897 \$ 42 204 095, hvoraf toldbare Varer \$ 37 166 807. Exporten var \$ 111 346 494, hvoraf ædle Metaller og Mineraler for 66 Mill \$.

Fra Norge indførtes 1896—97 for \$ 41 670 mod i 1895—96 for \$ 70 052. Der var ingen Export dertil.

Skibsfarten i Republikens Havne var 4 782 Dampskibe dr. 3 605 614 Ton og 5 296 Seilskibe dr. 367 327 Ton.

Importværdierne er efter den mexikanske Statistik; de er anført efter Fakturaværdier og af Toldvæsenet omsat til Dollars efter 4 sh. pr. \$, altsaa praktisk talt efter Guldvardi uafhængigt af Fluktuationerne i Sølv.

Importen fordeltes saaledes fra de forskjellige Lande:

Forenede Stater \$ 22 593 860, England 6 881 701, Frankrige 4 989 082, Tydskland 4 003 263, Spanien 1 983 794, Belgien 479 850, Indien 210 845, Schweiz 163 293, Italien 184 186, Holland 132 728, Østerrige 128 367, Colombia 64 317, China 51 357, Ecuador 53 249, Guatemala 46 323, Norge 41 670, Rusland 31 387, Sverige 29 078, Portugal 22 653, Danmark \$ 3 614.

De væsentlige Indførselsartikler er:

Bomuldsvare \$ 4 992 588, Maskiner 4 560 852, Jern og Staal 4 440 092, Spiritus, alle Slags 2 330 575, Bygningstømmer 1 659 862, kemiske Produkter 1 624 329, Papir, alle Slags 1 513 819, Trævarer 1 479 669, dyriske Produkter 1 263 875, Vaaben og explosive Stoffe 999 952, Kjøretøier 632 816, Hamp og Canvasvarer 607 352, levende Kvæg 584 705, Møbler 292 576, Helsilkevarer 459 573, do. Halvsilke 549 889, Ler-, Porcelæn- og Glasvarer 803 206, Huder og Ben 509 672, Hermetik, Preserver \$ 382 180.

Maishøsten, der er de fattigere Klassers Hovedføde, var betydeligt mindre end i almindelige Aar. Den deraf følgende Forøgelse af dens Pris bevirkede en tilsvarende Nedgang i Efterspørgselen efter andre Varer blandt Arbeidsklassen, hvilket i nogen Grad forklarer, at Importen udviste en mindre Nedgang.

Importen fra de forenede Stater tiltager fremdeles, medens den fra andre Lande i det Hele staar stille. Paa Grund af den tiltagende Mangel paa Brænde og den betydelige Udvikling af industrielle Foretagender i Landet, bliver Efterspørgselen efter Kul hvert Aar større og viste i 1896 en Tilvæxt af 59 000 Ton, næsten 20 pCt., mod i 1895.

Den store Virksomhed i den mexikanske Fabrikdrift viser sig deri, at, skjønt der var en usædvanlig god Bomuldshøst i Mexiko i 1896, overgik Indførselen af raa Bomuld den i det foregaaende Aar med ca. 30 000 Cwts. eller

over 10 pCt., uagtet Prisen paa Bomuld var steget betydeligt. Efter officielle Opgaver var hele Forbruget af raa Bomuld i Spinderierne i Republiken i 1896 noget over 470 000 Cwts., hvoraf produceredes 260 Millioner Yards Varer.

Forøgelsen af Importen af Jern og Staal i 1896 er meget betydelig og udgjør mod 1895—96 næsten 70 pCt. Dette er meget opmuntrende som tydende paa en usædvanlig Aktivitet i Anlæg og Forbedring af Arbeider af varig Nytte for Landet. De fornemste af de Artikler, som har vist Fremgang, er Staal Rails og Sleepers for £ 219 000, Jernrør £ 43 000, Corrugated Jernplader til Tækning £ 18 000, Søm, Skruer og Nagler £ 15 000, Plade-, Baand- og Stangjern £ 11 000, Agerbrugsredskaber £ 10 000, Stangstaal til Grubedrift £ 7 000 og forskellige Jern- og Staalfabrikater £ 82 000.

Bryggeribedriften begynder her at antage store Dimensioner, og den store Forbedring i det Øl, der nu sælges, i Forbindelse med dets meget lave Detailpris, gjør det meget vanskeligt for den fremmede Vare at konkurrere.

Indførselen af Træ og Trævarer er betydelig tiltaget, næsten 400 pCt. En meget stor Del af denne Tilvæxt bestaar af saget Bygningstræ.

Et andet Træk af Betydning for Importen er Artikelen Kolonialvarer og Fødemidler, der viser en Tilvæxt af næsten 50 pCt. mod foregaaende Aar, og en Værdi af £ 610 034, ikke heri indbefattet Mais indført fra de forenede Stater for £ 450 000. Jeg skal her bemærke, at Maishøsten dette Aar vil blive meget god, og at ingen Import behøves. Angaaende den ovennævnte Artikel er der al Grund til at tro, at ved hensigtsmæssig Ordning og Efterlevelse af den af mig i tidligere Rapporter anviste Methode en betydelig Del af denne Import ville kunne erhverves af de forenede Rigers Handlende. Nedgangen i det omhandlede Tidsrum af næsten 40 pCt. i Importen fra Norge, bør af disse Handlende opfattes som et Varsel om, at de snart maa gjøre alvorlige Bestræbelser for at opnaa samme Fordele som andre Nationer. En meget vigtig Faktor, der bør erindres af Exportører, er Hurtighed i at udføre deres Forsendelser, da det ikke kan ventes, at Kjøberne vil vente en ubestemt Tid paa at erholde Varerne, naar de ved, at de kan faa samme Slags Varer fra andre Lande til næsten, om ikke ganske, samme Pris i Løbet af nogle Uger.

Her kan ogsaa nævnes en Sædvane, der bruges af flere Nationer i Europa, især Tydskland, Frankrig og Spanien, nemlig at udsende unge Mænd med Kjendskab til spansk og et andet moderne Sprog, som faar Ansættelse i Handelshuse mod Løn efter Dygtighed og saaledes har den Fordel at kunne opdrages i Huset og i en tidlig Alder erhverve et Kjendskab til Forretningsmetoder og Forretningsmænd i Mexiko, der inden lang Tid sætter dem istand til at stige til Ledelsen af det Hus, de kom ind i som unge eller at etablere sig for egen Regning. Det er disse Mænd, som senere i betroede og vigtige Stillinger har Ønske og Evne til at beskytte og arbeide for Indførselen af sit eget Lands Produkter, og det skyldes utvivlsomt for en stor Del saadan Bistand, at de ovennævnte Lande figurerer med forholdsvis højere Procent i Opgaverne over Mexikos Importhandel.

Export. Guldminerne følges med stor Opmærksomhed i Mexiko, og mange nye Anlæg er aabnet i Staterne Oaxaca, Mexico og Sonora, saa at der

er al Grund til at vente, at Produktionen om kort Tid vil blive betydelig større. Udførselen af Sølv i 1896 var \$ 58 861 693, den største Udførsel, der i noget Aar er foregaaet fra Mexiko. 31 pCt. af dette Beløb var mexikansk Sølvmynt, 20 pCt. udførtes som Malm til Forarbeidelse i de forenede Stater, Tydskland og England, og 48 pCt. som Barrer. Hytteindustrien i Mexiko har i de sidste Aar gjort store Fremskridt, især i økonomisk Behandling af Malmen, og sandsynligvis vil hvert Aar det exporterede Kvantum Malm aftage. Den store Udvikling af Sølvdriften, uagtet Metallets lave Pris udenlands, skyldes for en stor Del, at store Mængder Malm, der ikke var rige nok til at udholde de høie Udvindingspriser ved de ufuldstændige Metoder, der brugtes i de fleste mindre Sølvværker, nu med Fordel kan udføres til Behandling i en eller anden af de større Smelteværker i de centrale og nordlige Dele af Republiken.

Kaffe. Høsten 1896 var, især i Cordoba Distrikt, usædvanlig ringe, saa at, uagtet mange nye Plantninger bar Frugt for første Gang paa den Tid, hele Exporten af Kaffe ikke naaede 200 000 Cwts. mod 334 000 i 1895. Priserne var ogsaa lavere, og dette Aars Erfaring synes at vise, at de har en Tendents til at falde endnu lavere. Kaffeplantning er dog saa fordelagtig i Mexiko, paa Grund af det billige Land, Arbeide og Kurs, at en Forskjel af nogle shillings pr. Cwt. i Bærrets Pris neppe paavirker den.

Henequen. Høsten var stor, men da Prisen var lavere end foregaaende Aar, aftog Værdien i Stedet for at tiltage, og var £ 775 537.

Exporten af Kobbler var saavel i Kvantitet som Værdi pr. Ton større end foregaaende Aar, nemlig 20 468 Tons til Værdi £ 430 638.

Exporten af Kreaturer fra Mexiko i 1896 var meget mindre end i 1895, skjønt endnu 3 Gange saa stor som i 1894. Nedgangen fandt næsten udelukkende Sted i Hornkvæg, nemlig fra 253 955 til 162 523, hvilket skyldes Vandmangel. Regjeringen har paa gunstige Betingelser givet et Selskab her Koncession paa Oprettelse af et Nedlægningsetablisement i Torreón til Slagtning af Hornkvæg, Svin og Faar og Nedlægning af Kjødet af disse Dyr samt Fisk og Skaldyr. Produkterne er bestemt saavel til Landets Forbrug som til Export.

Tobak. Exporten af Bladtobak viser en stor Tilvæxt i 1896. Værdien af Exporten overgaar den i 1895 med £ 50 000 eller 30. pCt. Den tiltagende Mangel paa Cubatobak opdriver meget denne Industri i Mexiko, og der er derfor megen Grund til at vente en betydelig Tilvæxt i Exporten i Løbet af de næste 2—3 Aar.

Rubber. Udførselen, skjønt for Tiden ubetydelig, vil antagelig i Fremtiden blive vigtig paa Grund af den Virksomhed, der vises i Anlæg af Rubber Træer i Republikens sydlige Del, især paa Landtungen Tehuantepec, hvor Klimatet og Jorden er meget gunstige for deres Udvikling. Der er nylig i England dannet et Selskab med en Kapital af £ 604 000, der har kjøbt 250 000 Acres Land i Staten Oaxaca udelukkende for Dyrkning af dette Træ.

Af Jernbaner var der i 1897 i Republiken aabnet for Trafik 7 211 Miles, og af Telegrafer 28 120 Miles.

Dels paa Grund af større Efterspørgsel efter Kapital, dels paa Grund af forøget Export af mexikanske Dollars er Diskontoen steget fra 6 til 7 pCt.

Der er dannet 3 nye Provindsbanker, en i Staten Nuevo Leon med en Kapital af \$ 500 000, en i Toluca, Staten Mexico, med 1 Mill. \$, og en i Veracruz med Kapital 2 Mill. \$.

Forbundsregjeringens Regnskab for Finantsaaret viser et disponibelt Overskud af \$ 7 785 000.

Tampico. Handelen har i denne Havn i alle Brancher været usædvanlig livlig, hovedsagelig paa Grund af den forøgede Trafik, som Byens tiltagende Velstand har medført. Det nye Raffineri Waters Pierce Oil Co. i Arbol Grande nærmer sig sin Fuldendelse. Et nyt Selskab, kaldet Huasteca Skibsfartsselskab, er dannet til Udvikling af Flodfart.

Havnen har for Tiden en Kailængde af over 3000 Fod. Waters Pierce Oil Co. holder paa at udvide sin Kai til Brug for sine egne Dampskibe, og naar den nye Fiskalkai aabnes, vil Byen faa næsten 6000 Fod Kaier.

Havnen har været næsten ganske fri for smitsom Syge i Aaret.

Veracruz. De betydelige Havneanlæg skrider hurtig frem, og man beregner, at de inden $1\frac{1}{2}$ Aar vil være naaet saa langt, at Skibe kan losse ved Kaierne. Om $2\frac{1}{2}$ Aar antager de at ville blive færdige.

Sundhedstilstanden i Havnen i det forløbne Aar var forholdsvis udmærket, da der kun var nogle faa isolerede Tilfælde af gul Feber, hvilken Epidemi synes at have en Tendens til at forsvinde efterhaanden som de hygieniske Forhold i Havnen aarlig forbedres.

Josef Breier.

Hamburg.

Skrivelse dateret 3 December 1897.

Herved har jeg den Ære at meddele en under 1 ds. kundgjort Tarif for Statshavnen i **Hamburg**, der træder i Kraft 1 April 1898.

I. For Benyttelse af den indre Havn (Binnenhafen).

A. For søgaaende Skibe af 100 Kubikmeters Nettodrægtighed og derover:

1) for det første fulde eller paabegyndte Tidsrum af 30	Mk.	pf.
Dage for hver Kubikmeter Nettodrægtighed	—	4
2) for hver yderligere fuldt eller paabegyndt Tidsrum af		
30 Dage for hver Kubikmeter Nettodrægtighed	—	2

B. Af Petroleum Tank Flodskibe de for søgaaende Skibe under A fastsatte Afgifter.		
C. For søgaaende Skibe under 100 Kbm. Nettodrægtighed og for andre Flodskibe end de under B, naar de har over 30 Kbm. Nettodrægtighed:		
1) for det første Tidsrum af 30 Dage (som ovenfor) pr. Kbm.	Mk	pf.
2) for hver yderligere 30 Dage pr. do.	—	2
	—	1
D. For andre Flodskibe paa 30 Kbm. eller mindre:		
1) for de første 30 Dage:		
a) for Skibe paa over 12 Kbm.	—	40
b) for mindre Fartøier	—	20
2) for hvert yderligere Tidsrum af indtil 30 Dage det Halve af Satserne under 1).		
E. For ganske aabne Fartøier uden Hensyn til Drægtighed for hvert Fartøj:		
1) for de første 30 Dage	1	50
2) for hvert yderligere Tidsrum af 30 Dage	1	—
For Fartøier af denne Slags, hvis Førere før Gjen- nemfart af Slusen kan forevise et efter Vandbygnings- inspektørens Skjøn antageligt Maalebrev, kan Havne- afgifterne erlægges efter denne Tarifs Satser C og D.		
F. For Lægtene, som bestandig bliver i Havnen, kan i Stedet for Havneafgifter efter foranstaaende Bestemmelser erlæg- ges en endelig aarlig Afgift pr. Kubikmeter af		
hvorhos saadanne Fartøier den første Gang, de indgaar i Havnen, for Indslusning maa erlægge Satserne under I, C 1), D, 1) eller E 1).	—	10
G. For Tømmerflaader:		
Ved Indgang i Havnen for de første 30 Dage pr. 10 Kbm. Overflade	—	10
For hver yderligere 30 Dage pr. do.	—	5
For Benyttelse af den ydre Havn inklusive Land- gangsbroen.		
A. For Dampskibe med Passagerer, saafremt ikke et aarligt Beløb er overenskommet:		
1) forsaadanne af 100 Kbm. Drægtighed og deroverfor hver Gang	3	—
2) for dem under 100 Kbm., for hver Gang	1	50
B. For andre Skibe og Fartøier samt Flaader Halvdelen af de under I for den indre Havn bestemte Afgifter.		
Ved Betaling af Afgiften for Benyttelse af Yderhavnen, kan samtidig til Undgaaelse af yderligere Betaling, for Brug af Indrehavnen strax erlægges de for denne bestemte Afgifter.		
For Benyttelse af de aabne Lagerpladse for hver paabegyndt 10 Kvm.:		
1) ved Lagring efter Ugefrist pr. Uge	—	20
2) efter Maanedsfri- st pr. Maaned	—	40

IV. For Benyttelse af de Havnevæsenet i Harburg underlagte Stats-Haand- og Dampkraner for hver paabegyndt 100 Kg. af de bevægede Varer.

A. For Benyttelse af Haandkranerne paa Sporveien for alle Slags Varer:			Mk.	pf.
1)	af en Vægt indtil 25 000 Kg.		—	2
2)	- - " " 50 000 "		—	1.5
3)	- - " over 50 000 "		—	1
B. For Benyttelse af Dampkranerne:				
a) For en Ladning Varer af alle Slags undtagen Stenkul:				
1)	af en Vægt indtil 25 000 Kg.		—	4
2)	- - " " 50 000 "		—	3.5
3)	- - " over 50 000 "		—	3
b) for en Ladning Stenkul:				
1)	af en Vægt indtil 50 000 Kg.		—	3
2)	- - " over 50 000 "		—	2.5

V. For Benyttelsen af Statens Pakskur paa Sporveien og Contreskarpen ved Verkehrshafen:

til Lagring af Varer, naar dette varer over 3 Dage, for hver paabegyndt 50 Kg. og hver Dag udover de nævnte 3 Dage	—	5
Paabegyndte Dage gjælder som hele. Søn- og Festdage iberegnes hverken i de 3 lagerfri Dage eller i den afgiftspligtige Tid.		

VI. For Gjennemslusning af Skibe udenfor den regelmæssige Tid for Slusetrafiken.

Anm. Skibes Gjennemslusning og Gjennemfart under den regelmæssige Slusetrafik, nemlig Hverdage fra 1 Oktober—31 Marts fra 7 Morgen til 7 Aften og fra 1 April til 30 September fra 6 Morgen til 7 Aften, er afgiftsfri.

1) For Gjennemslusning i Tiden fra 7—10 Aften Hverdage:				
a) for et Flodskib indtil 200 Kbm. Nettodrægtighed				
" - —	over 200 — 600	"	2	—
" - —	" 600—1000	"	3	—
" - —	" 1000—1500	"	4	—
" - —	" 1500—2000	"	5	—
" - —	" 2000—2500	"	6	—
" - —	" 2500	"	7	—
" - —	" 2500	"	8	—
b) for et søgaaende Skib indtil 200 Kbm. Nettodrægtighed				
" - —	— over 200 — 600	" —	2	—
" - —	— " 600—1000	" —	5	—
" - —	— " 1000—1500	" —	8	—
" - —	— " 1500—2000	" —	10	—
" - —	— " 2000	" —	12	—
" - —	— " 2000	" —	15	—

- Mk. . pf.
- 2) For en Gjennemslusning fra 10 Aften til Begyndelsen af den regelmæssige Slusetid næste Morgen eller paa en Søndag eller Helligdag det Dobbelte af Satserne under 1).
 - 3) Slæbedampskib, der assisterer ved Ind- og Udbringelse af Lastefartøier, er fri for Slusepenge.
 - 4) Hvis en udenfor den regelmæssige Slusetid bestilt Gjennemslusning ikke benyttes, betales for hver Betjent af Havne- og Slusepersonalet, der vilde udkræves til Gjennemslusningen 1
 - 5) For nybyggede Skibe, beliggende paa de i Havnegebetet værende Skibsbyggerier, som har at passere Sluserne for at udføre Prøvefarten i aaben Strøm, kan Regjeringspræsidenten i Lüneburg gjenkaldelig bestemme, at Gjennemslusning skal finde Sted uden Hensyn til Tiden efter Satserne under 1).

Befrielser. Fri for Afgift er 1) Fartøier, Flaader og Varer tilhørende Kongen, Staten eller Riget eller som befordres udelukkende for sammes Regning; 2) aabne Robaade. For Fartøier, der ikke er maalt efter Rumindhold, gjælder 500 Kg. Bæreevne lig med en Kubikmeter Nettorumindhold. Brøkdeler af en Pfennig afrundes til fulde Pfennige.

Denne Tarif træder i Kraft 1 April 1898.

Indhold: **Brüssel** S. 5. — **Hamburg** S. 10. — **Havre** S. 1, 2 og 6. — **Madrid** S. 5. — **Mexiko** S. 7. — **Rio de Janeiro** S. 6. — **Tunis** S. 3.

Beretninger om Handel og Skibsfart.

Uddrag af Aarsberetninger fra de forenede Rigers Konsuler
for 1897 m. M.,

No. 2.

udgivet ved Departementet for det Indre.

1898.

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

Amsterdam.

Aarsberetning dateret 9 Februar 1898

Norske Fartøier.	Med Ladning.				1 Ballas				Tilsammen.		Bruttofragt i Kr.	
	Seilskibe.		Dampskibe.		Seilskibe.		Dampskibe.					
	Ant.	Ton.	Ant.	Ton.	Ant.	Ton.	Ant.	Ton.	Ant.	Ton.	Seilskibe.	Dampskibe.
I. Ankomne.												
fra Norge til Hovedstationen . . .	28	8 024	55	21 484	1	333	-	-	84	29 841	76 153	164 243
Norge til Vicekonsulsstationerne . .	58	13 540	68	21 791	-	-	-	-	126	35 331	137 148	216 811
andre Lande til Hovedstationen . .	25	15 753	48	54 698	2	622	2	880	77	71 953	427 646	231 031
andre Lande til Vicekonsulsstationerne	78	56 468	181	177 646	2	1 568	5	4 179	266	239 881	1 494 113	1 472 848
Ialt	189	93 785	352	275 619	5	2 543	7	5 059	553	377 006	2 135 060	2 084 933
											4 219 993*)	
II. Afgaaede.												
til Norge fra Hovedstationen . . .	9	2 184	44	18 668	15	6 366	3	2 115	75	29 333	8 824	114 819
Norge fra Vicekonsulsstationerne . .	5	1 548	45	13 555	65	25 139	7	2 886	121	43 078	3 776	85 343
andre Lande fra Hovedstationen . .	9	3 334	11	4 845	24	14 312	43	51 435	87	73 926	60 763	-
andre Lande fra Vicekonsulsstationerne	14	8 687	24	10 783	57	40 814	176	172 040	271	232 324	75 0 1	61 865
Ialt	37	15 753	127	47 851	161	86 631	229	228 426	554	378 661	148 414	262 027
											410 441*)	

*) Heri ikke medregnet Bruttofragterne for Dampskibe med Time-Charters.

Erlagte Konsulatafgifter ved Hovedstationen: norske Skibe Gulden 3 464.55, svenske Skibe 1 602.89, ialt 5 067.44. Ved Vicekonsulsstationerne: norske Skibe Gulden 10 677.34, svenske Skibe 4 230.46, ialt 14 907.80.

Ved Hovedstationen erlagte Expeditionsafgifter 261 Gulden 60 Cent, hvoraf norske 132 Gulden 90 Cent, svenske 128 Gulden 70 Cent.

Af svenske Skibe ankom 216 dr. 176 040 Ton.

Sammenligning mellem Skibsfarten 1897 og foregaaende Aar:

Ankomne Skibe i	Norske.	
	Antal.	Tons.
1892	440	209 208
1893	400	189 182
1894	468	278 516
1895	405	192 848
1896	384	284 020
Middeltal for 1892—1896	439	430 755
1897	553	377 006
altsaa mere 1897	114	146 251

Tilvexten mod 1897, eller 69 Fartøier dr. 92 986 Tons, bevirkedes især af den Andel, norske Skibe tog i Malmexporten fra Sverige.

Antallet og Drægtigheden af de i Ballast ankomne norske Skibe har som i foregaaende Aar udgjort en ringe Brøkdel af de med Last ankomne Skibes Antal og Drægtighed. Ogsaa i 1897 var det vanskeligt at faa Udfragter i nederlandske Havne.

Bruttofragter optjente af		
ankomne Fartøier	Kr.	6 125 797
afgaaede —	„	660 542
		Kr. 6 786 339
sammenlignet med 1896:		
ankomne Fartøier	Kr.	4 839 072
afgaaede —	—	684 815
		Kr. 5 523 887

Totalbeløbet af Bruttofragter for hid ankomne Skibe udviser en Forøgelse dette Aar for norske Skibe af Kr. 431 491, men en Nedgang for afgaaede af Kr. 4 178; heri ikke medregnet Fragt for Skibe i „time-charter“.

De norske Skibe ankom med Last fra følgende Lande:

Norge 209, 64 839 Tons, Sverige 108, 131 036, Ruslands nordlige Havne og Finland 49, 38 360, Ruslands sydlige Havne 2, 2 739, Tyskland 13, 5 396, England og Skotland 11, 4 040, Frankrige og Belgien 10, 3 714, Spanien og Portugal 34, 28 400, Grækenland 1, 446, Amerikas forenede Stater 70, 67 251, Sydamerika, Brasilien 9, 5 654, Mexiko (Vestindien) 18, 10 859, Afrikas Nord- og Vestkyst 1, 1 341, Australien 1, 1 604, Ostindien 4, 1 715, eng. Indien 1, 2 009.

Den anselige Transport af Jernmalm, som i dette Aar fandt Sted fra Sverige over dette Land til Tyskland, forklarer de store Tal, som angives i Rubriken „fra Sverige“.

I 1897 ankom med Jernmalm fra Sverige til Amsterdam og Rotterdam 86 norske Dampskibe med 115 597 Tons, 38 svenske Dampskibe med 62 632 T., tilsammen 178 229 T., samt 209 fremmede Dampskibe med 251 219 T., ialt 333 Dampskibe med 429 448 T.

I 1896 ankom i samme Fart ialt 320 Dampskibe med 331 367 Tons.

Til efternævnte Sted^{er} afgik med Ladning følgende Antal norske Skibe:

Til Norge 106, 35 956 Tons, Sverige 4, 1 573, Ruslands nordlige Havne og Finland 3, 955, tyske og danske Havne 17, 6 238, England og Skotland 5, 1 582, Frankrige og Belgien 6, 2 100, Grækenland 2, 2 812, Italien 2, 1 348, Amerikas forenede Stater 5, 3 832, Sydamerika, Brasilien 3, 2 415, Ostindien 2, 1 631, Afrikas Østkyst 1, 544 T.

Blandt de afgaaede Skibe til Norge indtager de, som gjør regelmæssige Reiser mellem dette Land og Nederlandene den første Plads. Winge & Co.s Dampskibe i Christiania, hvoraf 2 gjorde regelmæssige Ture mellem Christiania og Amsterdam (i de fleste Tilfælde med Anløb af Gøteborg paa Tilbagereisen) og to andre mellem Christiania og Rotterdam, gjorde ialt 92 Reiser, repræsenterende 32 224 Tons. Aktieselskaberne „Svea“s i Stockholm og „Göta“s i Gøteborgs Dampskibe gjorde resp. 19 og 35 Reiser, repræsenterende 14 442 Tons og 12 113 Tons. Hvilken Stilling Norges Skibsfart indtager i Forhold til andre Nationers (den nederlandske indbefattet) i dette Distrikt fremgaar af nedenstaaende Tabel:

Ankomne i	Alle Nationers.		Deraf					
			norske.		svenske.		De øvrige.	
	Antal.	Ton.	Ant.	Ton.	Ant.	Ton.	Ant.	Ton.
1894 . . .	9 753	6 913 276	486	286 301	132	71 728	9 135	6 555 247
1895 . . .	9 600	6 773 127	432	206 672	140	68 147	9 028	6 498 308
1896 . . .	11 053	7 890 695	521	314 094	147	89 519	10 385	7 487 082

De andre i sidste Rubrik for 1896 tilhørte følgende Nationer:

Den anselige Transport af Jernmalm, som i dette Aar fandt Sted fra Sverige over dette Land til Tyskland, forklarer de store Tal, som angives i Rubriken „fra Sverige“.

I 1897 ankom med Jernmalm fra Sverige til Amsterdam og Rotterdam 86 norske Dampskibe med 115 597 Tons, 38 svenske Dampskibe med 62 632 T., tilsammen 178 229 T., samt 209 fremmede Dampskibe med 251 219 T., ialt 333 Dampskibe med 429 448 T.

I 1896 ankom i samme Fart ialt 320 Dampskibe med 331 367 Tons.

Til efternævnte Steder afgik med Ladning følgende Antal norske Skibe:

Til Norge 106, 35 956 Tons, Sverige 4, 1 573, Ruslands nordlige Havne og Finland 3, 955, tyske og danske Havne 17, 6 238, England og Skotland 5, 1 582, Frankrige og Belgien 6, 2 100, Grækenland 2, 2 812, Italien 2, 1 348, Amerikas forenede Stater 5, 3 832, Sydamerika, Brasilien 3, 2 415, Ostindien 2, 1 631, Afrikas Østkyst 1, 544 T.

Blandt de afgaaede Skibe til Norge indtager de, som gjør regelmæssige Reiser mellem dette Land og Nederlandene den første Plads. Winge & Co.s Dampskibe i Christiania, hvoraf 2 gjorde regelmæssige Ture mellem Christiania og Amsterdam (i de fleste Tilfælde med Anløb af Gøteborg paa Tilbagereisen) og to andre mellem Christiania og Rotterdam, gjorde ialt 92 Reiser, repræsenterende 32 224 Tons. Aktieselskaberne „Svea“s i Stockholm og „Gøta“s i Gøteborgs Dampskibe gjorde resp. 19 og 35 Reiser, repræsenterende 14 442 Tons og 12 113 Tons. Hvilken Stilling Norges Skibsfart indtager i Forhold til andre Nationers (den nederlandske indbefattet) i dette Distrikt fremgaar af nedenstaaende Tabel:

Ankomne i	Alle Nationers.		Deraf					
			norske.		svenske.		De øvrige.	
	Antal.	Ton.	Ant.	Ton.	Ant.	Ton.	Ant.	Ton.
1894 . . .	9 753	6 913 276	486	286 301	132	71 728	9 135	6 555 247
1895 . . .	9 600	6 773 127	432	206 672	140	68 147	9 028	6 498 308
1896 . . .	11 053	7 890 695	521	314 094	147	89 519	10 385	7 487 082

De andre i sidste Rubrik for 1896 tilhørte følgende Nationer:

Indførsel til Nederlandene fra Norge i 1896:

Skibsbygningstømmer og Bygningstømmer (Lasten bestaaende udelukkende af Trævarer), usaget, 7813 Tons, 171886 Gulden, do. do., saget, 25461 T., 712908 Gulden, do., (ogsaa bestaaende af Stykgods), usaget, 117255 Gulden, do. do., saget, 1375010 Gulden, andre Trævarer 115108 Gulden, Is 8378000 Kg., 100536 Gulden, Spiger 328711 Kg., 98613 Gulden, Kobber 230000, Filler 7009600 Kg., 841152 Gulden, Papir 159844 Gulden, Tran 2682322 Kg., 724227 Gulden, Sild 2039565 Kg., 203957 Gulden, Stokfisk 2386557 Kg., 477311 Gulden, Svovlkis 3810000 Kg., 342900 Gulden. Samlet Værdi af Indførselen fra Norge 6433259 Gulden.

Udførsel til Norge:

Blomster, Løg, andre Vexter 66286 Gulden, Glas 80557 Kg., 85775 Gulden, Ris 110500, 33150, Mel 992050, 276615, Huder 173370, 121359, Støbe- og Smedejern 116385, 116385, Jerntraad 107483, 37613, Ost 128209, 44873, Kaffel 935179, 851479, Margarin, spiselig og andre Surrogater for Smør 220279, 176223, do., raa, 320380, 144171, Olier 650801, 226975, Melis-sukker 2720599, 1088240, Tobak 99325, 366116, Zinkhvidt 658382 Kg., 164595 Gulden Samlet Værdi af Udførsel til Norge 5149438 Gulden.

Betræffende Udsigterne til Prisstigning for Træløst kan følgende anføres. Træløstmarkedets Tilstand her er exceptionel. Prisen paa Træ i Nederlandene vil rette sig efter Priserne i England og Frankrige. Efter derfra modtagne Meddelelser har man paa langt nær ikke endnu forsynet sig med sit Behov af Træ. Hvad særskilt England betræffer, ventes Bilæggelsen af „the Engineers'-strike“ at ville udøve en væsentlig Indflydelse paa Træløstmarkedet. Opstaar større Kjøbelyst i ovennævnte Lande og bilægges berørte Tvist, vil snart Prisen paa Trævarer her stige. Vedbliver derimod de Forholde, som nu bevirker Uvished, turde Prisen komme til at falde. Priserne i 1897 har i det Hele været høiere end i 1896. For Tiden sælges Trævarer her for samme Pris, som Varen betinger paa Aflastningsstederne, leveret f. o. b.

I 1897 var de laveste og høieste Kurser for norske og svenske obligationer følgende:

Norge:	1886's Oblig.	3½ %	99¼	103½
—	1888's —	3 %	97½	99
—	1892's —	4 %	99⅛	102
Sverige:	1890's —	3½ %	97¾	101
—	1895's —	3½ %	98½	98½

Industrien og Samfærdselen. Industriens Tilstand var blomstrende. Alene i Amsterdam stiftedes ca. 25 Bolag for industrielle Foretagender med en samlet Kapital af 60 Millioner Gulden. Paa Børsen udbødes 16 Laan i samme Øiemed til et Beløb af ca. 25 Millioner Gulden.

Indtægten af det hollandske Jernbaneselskabs Trafik var 12925791 Gulden, mod 12459187 Gulden i 1896. Selskabet uddelte 4½ pct., mod 4 pct. det foregaaende Aar. „Maatschappij tot Exploitatie van Staatsspoorwegen“ havde

en Indtægt af 18 892 731 Gulden, mod 18 373 756 Gulden i 1896 og uddelte 4 pCt. mod $3\frac{1}{4}$ Aaret før. Amsterdams Omnibusbolag uddelte 121 Gulden pr. Andel mod 124 Gulden i 1896. Sporveisselskabet i Haag gav en Uddeling af $6\frac{1}{2}$ pCt. mod 6 pCt. i 1896 og Sporveisselskabet i Rotterdam uddelte 11 pCt. mod 10 pCt. 1896.

Kornhandelen og Landbruget. 1897 hører til de Aar, som kan ansees som afgjort fordelagtige for den nederlandske Kornhandel. Paa den ene Side var Veiriget meget gunstigt for Høsten og derhos Udbyttet ringe eller middelmadigt i Nabolandene, som, naar Nøden tvinger, maa tage sit Behov over nederlandske Havne. Begge Dele bevirkede en yderst livlig Omsætning af Korn og paa Grund af Verdensmarkedets Stilling derhos en Prisstigning, hvorefter naturlig den landbrugsdrivende Befolkning her i Landet særlig drog Fordel.

Paa Grund af den stedse mere tiltagende Konsumtion af Mais udkræves særegne Omstændigheder for at Prisen paa de andre Slags Korn skal stille sig saa høit som i 1897 var Tilfældet. Grunden laa ikke i politiske Forhold, men vel i de mindre gode Udsigter for Høsten i Rusland og Østerrig-Ungarn. Positive Meddelelser om det ugunstige Udfald af Høsten i Frankrige og Tyskland bragte definitivt Liv i Markedet og takket være Ansatserne fra Amerika fremkaldtes „hausse“ i Hvede og Rug trods den rige Tilgang paa Mais. Om saaledes Aaret ved den høie Pris paa Korn har været til Fordel for Landbrugerne, raadede derimod paa et andet Omraade af Jordbruget, ligesom for flere Aar siden, stærke Bekymringer over de Herjinger, som smitsomme Sygdomme anrettede blandt Husdyrene. Især var dette Tilfælde med Mule- og Klovesygen. Generalkonsulatet har en Gang hver Maaned efter officielle Meddelelser redegjort for Antallet af Tilfælde af denne Sygdom, og som Bevis paa dens Lunefuldhed kan anføres, at medens i Januar Antallet af Tilfælde var 11 096, var de i Juni 294 277, for derefter at aftage og udgjorde i December kun 2 980. Et Billede af Tilstanden giver en Adresse, som af en Landbrugsforening i Friesland i Oktober blev indgivet til Dronning-Regentinden. Deri nævnes, at ca. $\frac{2}{3}$ af Landets hele Kreaturbesætning, som udgjør ca. $1\frac{1}{2}$ Million (paa 33 000 Kvadratkilometer), var angrebet af denne Sygdom, og at, om man beregner Skaden til 20 Gulden for hvert Kreatur paa Grund af mindsket Melkeafkastning, Dødsfald m. m., Totaltabet dette Aar vilde udgjøre ca. 20 Millioner Gulden. Paa Grund heraf anholdt Foreningen om, at kraftige Anstalter maatte træffes til Bekjæmpelse af Ondet, i hvilken Henseende bl. a. tilraadedes Oprettelse af et bakteriologisk Laboratorium, som skulde gjøre denne og andre Husdyrsygdomme til Gjenstand for videnskabelig Undersøgelse.

De hidtil benyttede Forholdsregler bestaar enten i „afmaking“, d. e. Nedslagtning, naar Sygdommen optræder sporadisk og der er Udsigter til ved en hurtig Indskriden at standse Ondet. Herom beslutter Ministeren alene og Statskassen giver Erstatning for de Dyr, som maa dræbes. Det er klart, at paa Grund af de store Udgifter, som deraf foranlediges, Midlet maa anvendes med stor Diskretion. Det andet, sædvanligere Beskyttelsesmiddel er Afspærring for at undgaa yderligere Spredning paa Steder, hvor Sygdommen allerede har faaet fast Fod. Paa Grund af en af Ministeren udstedt Forordning erholder hver Fjøsseier, som har efterkommet de af Regjeringen givne Forskrifter til Hindring af Smittens Udbredelse (hvorfor Pladsen ikke tillader at redegjøre, men som i Almindelighed er de samme — om end noget strengere — end de, som er

anvendt ved sidste Epidemi i Sverige) en Pengeerstatning, udgjørende $\frac{2}{3}$ af Værdien af Huden af det døde Kreatur. Huden taxeres af Veterinær.

Den Komite i Generalstaternes første Kammer, som havde at ytre sig om Budgettet for 1898, anførte i Anledning af nævnte Anslag, at Komiteen fandt, at Regjeringen havde slaaet ind paa en rigtig Vei betræffende Midlet til at holde Sygdommen i Tømme. Komiteen modsatte sig ikke, at Ministeren ved første Udbrud af Sygdommen ved Paabudet om at nedslagte det syge eller andre endog friske Dyr, som hørte til den Besætning, hos hvilken Sygdommen var opstaaet, kvalte den i sin Begyndelse. Men lykkedes dette Radikalmiddel ikke strax, burde man strax ophøre dermed og lade Sygdommen gaa sin Gang. Gjorde man ikke dette, vilde Foranstaltningen medføre uhyre Udgifter, medens Epidemien fremdeles vilde vedblive. Komiteen anførte videre, at en kraftig Mening (antagelig hos Kvæghandlere, som i Regjeringens strenge Forskrifter ser en Hindring for Udøvelse af sin Næring) har gjort sig gjældende, om at man burde helt og holdent stryge Mule- og Klovesygen af Fortegnelsen over smitsomme Husdyrsygdomme og for særskilte Tilfælde anvende overordentlige Kraftforholdsregler. Man mente, at de Skridt, som nu toges, snarere var egnet til yderligere at sprede Ondet end at raade Bod derpaa. Mod dette Ræssonnement nedlagdes dog Protest af Komiteens Flertal, som særlig paapegede den Skade, et saadant Skridt vilde medføre for Export til andre Lande. I en Svarnote erklærede Ministeren i Anledning af Anmærkningerne, at han fandt Spørgsmaalet om Strygning af Sygdommen af Fortegnelsen paa smitsomme Husdyrsygdomme høist uheldigt, men at han kunde slutte sig til hvad Komiteen iøvrigt havde udtalt. Med stor Interesse fulgte man her Meddelelserne om de videnskabelige Undersøgelser, som om denne Sygdom er skeet i Tyskland. Disse synes dog, tvertimod hvad man i Begyndelsen havde Grund til at antage, desværre ikke at have ledet til noget gunstigt praktisk Resultat.

Fiskeriet.

Sildefisket. Dette Fiske dreves i 1897 med 605 Fartøier og indbragte ialt 352 394 Tønder mod 530 488 Tønder med 593 Fangstfartøier i 1896 og 494 422 Tønder med 551 Fartøier i 1895. I det Hele taget var Resultatet tilfredsstillende. Fangsten var betydelig mindre end foregaaende Aar, men Priserne var under hele Sæsonen omkring 50 pCt. højere. Den høje Pris forklares af den knappe Fangst i Skotland, Norge og Sverige. Forraadet af Sild i Nederlandene er meget lidet, saa at Udsigterne for kommende Sæson, idetmindste hvad Prisen angaar, er gode.

Kolje og Torsk. Fisket var i 1897 langt fra tilfredsstillende. Det dreves i de fleste Tilfælde med Tab og sker egentlig for at give Fiskerne Anledning til Fortjeneste om Vinteren og for at uddanne Sømænd.

Trawl-Fisket. Ligesom i sidste Aar lønnede dette Fiske sig kun undtagelsesvis. Fisket drives stedse mere med Fangstfartøier, som drives med Damp. Et og andet af disse gjør gode Fangster. Man er dog tvivlsom, naar det gjælder yderligere at udvikle dette Slags Fiske.

Laxefisket. I 1897 fangedes 39696 Lax, mod 49308 i 1896 og 48436 i 1895. Tilbagegangen maa ikke tilskrives alene den ringere Forekomst af Lax i nederlandske Vasdrag. Andre Faktorer bidrog ogsaa dertil. Først og fremst ophørte et Fiskeri med sin Virksomhed, som før aarlig havde ført omkring 4000 Lax til Markedet. Videre var Vandstanden siden Januar yderst høi, hvilken Omstændighed indvirker skadeligt paa Fisket. Først i August blev Udbyttet rigeligere, men efter den 15de i samme Maaned indtræder allerede Forbudet mod videre Fangst af saadan Fisk.

Ansjo vis. Fangsten kan betragtes som middels Den indbragte 30500 Ankere, mod 13500 i 1896, 5000 i 1895 og 55000 i 1894. Prisen var 34 fl. i 1897, 30 fl. i 1896, 23 fl. i 1895 og 15 fl. i 1894.

Fondsmarkedet.

Omsætningen kan ikke siges at have været livlig. Dog indtraf i Aaret meget, som kunde sætte Liv i Spillet Om saadanne Omstændigheder ikke foranledigede nogen nævneværdig Virkning, beroede dette paa Grunde, hvis Tilværelse allerede før et Aar siden her har gjort sig gjældende. En af disse Grunde er det stedse tiltagende Antal af en Mængde Aktier og Obligationer i lokale Foretagender, som nu udbydes paa Børsen. Værdien af endel af disse falder vanskeligt at bedømme og kan først ret vel beregnes, naar man har vundet noget Kjendskab til Resultatet af selve Foretagendernes Virksomhed. Ofte blev saadanne Værdipapirer vel modtaget, men ligesaa ofte hændte det, at de efter en Tid aldeles ikke fik nogen Aftagere. En yderst ringe Omsætning skede imidlertid i de Papirer, som man især anvender som Placering. Alle saadanne forblev i Porteføljen og mange nye forekom ikke paa Markedet. Knap et eneste europæisk Statslaan udbødes, Jernbane- og andre udenlandske Obligationer forekom i langt mindre Udstrækning end før. Markedet var i Overensstemmelse med de angivne Forhold rigt forsynet med Penge, i Nederlandene maaske mindre end i andre Lande, da Penge her saa vel behøvedes til nye industrielle Foretagender. Lige til Slutningen af Aaret vedblev Penge dog at være meget billige. Saadan var Tonen paa Fondsmarkedet, og den undergik kun nogen Forandring ved de to vigtigste Tildragelser under Aaret: den græsk-tyrkiske Krig i April og Mai og den store Efterspørgsel efter amerikansk Korn i August. De lammende Nederlag, som Grækerne snart led, bevirkede, at den øvrige Del af Balkanhalvøen ikke berørtes af Krigen, og Stormagternes Sammenhold foranledigede, at Skrækken snart lagde sig. Her behøvedes dog i denne Tid mange Penge til store indiske Petroleumsforetagender og som Følge af alt dette faldt Kursen paa nederlandske Statspapirer. Dette var dog af kort Varighed og den høie Kurs i Januar blev i mange Tilfælde overtruffet af Kursen i Juli. Penge blev atter billige og Omslag indtraadte kun paa Grund af de store Opkøb af Korn, som Europa blev nødt til at gjøre hos Amerika. Hvedehøsten i Ungarn, Rusland og Vest-Europa var under middels. I Indien raadede Hungersnød paa Grund af Misvæxt, og i Argentina havde Græshopper anrettet umaadelig Skade. Hvedepriisen steg hurtigt i Chicago og New-York i August, og Udsigterne til at maatte udskibe Guld til den anden Side af Oceanet gjorde, at i Europa Penge atter blev dyrere. Imidlertid blev Guldexporten forholdsvis ikke saa stor. Man solgte istedet amerikanske Jernbanepapirer til Amerikanerne. Men Udviklingen af Tysklands

Industri og Behovet for Penge i Nederlandene for Hjælp til Dyrkningsforetagender i Kolonierne og i England for de nødlidende i Britisk Indien, hvor man paa en Gang havde at kæmpe mod Hungersnød, Pest og oprørske afganske Grændsestammer, gjorde Pengeprisen dyrere. Den tyske Rigsbank forhøiede Diskontoen fra 3 til 4 pCt. og den 11te Oktober yderligere fra 4 til 5 pCt. Englands Bank fulgte Exemplet. Alt dette var ikke uden Virkning her paa Kurserne for de Værdipapirer, som er Gjenstand for Placering, men i det Hele taget var disse Kurser forbausende stabile. I 1897 var de laveste og høieste Kurser for nederlandske Statsobligationer følgende:

Cert. Ned. W	Schuld	2 $\frac{1}{2}$	0/0	86 $\frac{3}{8}$ — 89 $\frac{3}{16}$
Oblig.	do.	3	0/0	96 $\frac{3}{4}$ — 99 $\frac{15}{16}$
Cert.	do.	3	0/0	96 $\frac{1}{4}$ — 99 $\frac{3}{4}$

For Bankinstituter var 1897 gunstigere end 1896. Den atter opvaagnede Foretagelseslyst lod Almenheden stedse mere benytte deres Tjenester. Høiere end før betaltes Andele i Amsterdamsche Bank, Rotterdamsche Bank og Twentsche Bank Vereeniging. Nederlandsche Bank uddelte 9 pCt, mod 7 $\frac{3}{10}$ 1896, Amsterdamsche Bank 8 $\frac{1}{2}$ pCt, Rotterdamsche Bank 7 pCt., mod 6 $\frac{1}{2}$ 1896.

Skibsfarten.

Det forløbne Aar viser et ganske godt Resultat. Til Nederlandene ankom ikke mindre end 10386 Skibe mod 9969 i 1896. Saavel for Amsterdam som Rotterdam angiver Tallene i det forløbne Aar et Opsving i Søfarten og i det Hele kan det siges, at den nederlandske Rederirørselse er anselig forøget. De store Dampskibsselskaber anskaffede sig flere større Skibe, som for den største Del byggedes paa Landets egne Skibsværfter, og Antallet af Skibe, hvormed mindre Rederier og Private forøgede den nederlandske Handelsflaade, var ikke ubetydeligt. „Holland—America Line's“ nye Dampskib „Rotterdam“, 8301 Tons, sattes i Fart Sommeren 1897; samme Selskabs „Statendam“, 10400 Tons, er næsten færdig og skal i Juni indeværende Aar begynde sine Reiser. I November 1897 lagdes for Selskabets Regning Kjølen til et nyt Kjempe-dampskib, der skal maale over 12000 Tons. Maatschappy „Nederland“'s „Madura“ er færdig og skal nu tiltræde Farten til Indien. Andre større Selskaber og Rederier lod bygge eller købe — især fra England — en Mængde Fartøier af ialt over 60000 Tons Drægtighed.

Fragterne.

Fragterne var, især i de sidste Maaneder af 1897, bedre end i det foregaaende Aar. Alligevel kunde de ikke paa nogen Tid ansees som høie. For Trælastfragter gjaldt omtrent samme Priser som i 1896.

Indgaaende Fragter. Trælast fra nordlige Østersøhavne pr. Std. 13 à 24 fl., finske og lifflandske Havne 13 à 24, Vestkysten af Sverige, Fredrikstad, Christianiafjorden og Laurvig pr. Std. 11 à 14 fl., Forenede Stater, atlantiske Havne pr. Std. 95 sh. à 100 sh., mexikanske Bugt 100 à 110 og Canada pr. St. 45 sh. à 50 sh.

Farvetræ fra Mexiko pr. Ton 28 sh. à 30 sh., Vestindien pr. Ton 32 sh. à 37 sh. 6 d.

Harpix fra de forenede Stater pr. 310 eng. Pund 2 sh. 6 d.

Terpentin fra de forenede Stater pr. 40 Gallons 3 sh. 9 d.

Rug fra Østersøen pr. 1000 Kg. 5 à 7 Rmk., det sorte Hav pr. 1015 Kg. 7 sh. 6 d à 13 sh. 6 d.

Havre fra Østersøen pr. 320 eng. Pund 10 d à 1 sh. 9 d.

Petroleum fra de forenede Stater pr. 40 Gallons 1 sh. 11 d à 3 sh. 9 d.

Kaffe fra nederl. Ostindien (Dampskibe) pr. 1800 Kg. 55 fl.

Ris fra nederl. Ostindien (Dampskibe) pr. 2000 Kg. 28 fl.

Kobber- og Jernmalm fra Sverige pr. Ton 4 sh. 9 d à 6 sh. 10 $\frac{1}{2}$ d, Spanien 5 sh. 10 $\frac{1}{2}$ d à 8 sh. 6 d og Frankrige pr. Ton 4 sh. à 5 sh.

Svovlkis fra Norges Vestkyst pr. Ton 8 frcs., Sverige pr. Ton 8 frcs.

Stenkul fra Englands Østkyst pr. Ton 5 sh. 6 d à 6 sh. 6 d, Englands Vestkyst pr. Ton 7 sh. à 7 sh. 6 d.

Udgaaende Fragter. Cokes til Christiania og Sveriges Vestkyst pr. Ton 4 à 5 Rmk.

Kul til Christiania pr. Ton 3.75 à 4.50 Rmk., Tyskland 4 à 5 og Middelhavet pr. Ton 8 sh. 6 d à 9 sh.

Cement og Fosfat til Østersøen pr. Ton 4.50 à 6 Rmk.

Pibeler til danske Havne pr. Ton 5 à 6 Rmk.

Klid til danske Havne pr. Ton 6 fl.

En bedre Stemning raadede med Hensyn til de store Dampskibsselskabers finansielle Stilling. Fragterne var til en Begyndelse ikke saa gode, men forbedredes efterhaanden og Selskaberne havde det Held ikke at lide Tab ved Skibbrud. Kun Rotterdamsche Lloyd mistede et af sine Skibe, men dette Tab havde ikke nogen nævneværdig Indflydelse paa Uddelingen for Aaret. For 1896 uddelte „Nederland“ 7 $\frac{7}{10}$ pCt. mod 9 $\frac{1}{2}$ i 1895, „Paketvaart Maatschappij“ 10 pCt. mod 7 $\frac{1}{2}$, Rotterdamsche Lloyd 3 $\frac{3}{10}$ pCt. og „Nederl. Stoomboot Maatschappij“ samt „Westindische Maildienst“ hvert 8 pCt. eller samme Uddeling som i 1895. Betydelig gunstigere var Meningen om „Nederl. Ameri-

kaansche Stoomvaart Maatschappy“ (Holland—America Line), som for første Gang satte i Fart et stort moderne transatlantisk Skib.

Til Amsterdam ankom 1933 Skibe dr. 1 585 351 Tons mod 1848 dr. 1 433 187 Tons i 1896. Det forløbne Aar viser saaledes en ikke ubetydelig Forøgelse, ialfald med Hensyn til Tonnage. Dette Forhold er saa meget mere at bemærke, som Amsterdam fremdeles ikke anløbes af nogen transatlantisk Linie og Nordsøkanalen, som sætter Staden i Forbindelse med Havet, lader adskilligt tilbage at ønske. Betræffende de forskjellige Slags Handelsartikler er Forøgelsen fremtrædende for Jernmalm, Stenkul, Træ, Ris og Korn. Stadens (ligesom Rotterdams) Betydning som Transithavn for Export til Tyskland af den førstnævnte Vare, har den delvis at takke for de Indrømmelser med Hensyn til Fragtsatser m. m., som begge de hollandske Jernbaneselskaber og „Maatschappy tot Exploitatie van Staatsspoorwegen“ i Februar 1897 tilbød de Skibe, som fører Malm til Nederlandene. Indrømmelserne gjælder dog kun ved Befordring af høist betydelige Kvantiteter.

Angaaende de øvrige Artikler, da undlod Verdensmarkedets gunstige Stilling heller ikke at udøve sin Indflydelse paa Amsterdams egen Handel og Transithandelen derover. Ikke alene er Antallet af Skibe, som ankom fra fremmede Havne øget, men Antallet af de Steder, med hvilke Staden er traadt i Handelsforbindelser, har tiltaget. Kapitalen stillede sig vilig til Forføining for foretagsomme Rederier og bidrog, som ovenfor paaavist, til Handelsflaadens Forøgelse og Udvikling i mere moderne Retning. Ved Handelskammerets første Sammentræden i 1898 henviste Præsidenten til Kammerets energiske Arbejde til Afhjælpelse af Manglerne ved Nordsøkanalen og tilkjendegav, at man fra Regjeringen kunde vente Bistand, samt at Ministeren for Kommunikationerne havde lovet at opbyde alt for Kanalens hurtige Forbedring.

Til Rotterdam ankom 6284 Skibe dr. 5 434 557 Tons mod 5974 Skibe dr. 4 974 116 Tons i 1896. Storartede Arbejder til Skibsfartens og Handelens Fremme er i den sidste Tid færdige eller venter paa Fuldførelse i denne betydelige Havn. Nu er Katendrechtske Haven I fuldstændig ordnet for Losning af Malmlaster. For Losning af Malm, ialfald saadan, som skal befordres videre med Jernbane, anvendes nu en ny Metode. Før bragtes Malmen med Skibets egne Wincher udaf Rummet op paa Dæk, veiedes dersteds og blev derefter af Kraner ført fra Dækket over i Jernbanevognene. Kranerne er nu stærke nok til at løfte Malmen direkte fra Rummet til Vognene. Veiningen af Malmen stødte dog paa store Vanskeligheder, men ogsaa her fandt man paa Raad og har nu løst Vanskelighederne, som i sin Tid ledede til langvarige Arbeidsstreiker, ved Anbringelse af et Veieapparat paa selve Kranerne og denne forretter sit Arbejde saa vel, at man paa 3 pCt. nær kan angive Malmens Vægt. Saavel Befragtere som Jernbanernes Funktionærer er fuldt tilfredsstillede ved det Resultat, Metoden medfører. Paa Havnens østlige Side anvendes elektriske Kraner, og Kommunen har bevilget det ikke ubetydelige Beløb, som kræves til Anskaffelse af en tredje Kran til Nytte for de Skibe, som paa en Gang skal losses ved tre Kraner. Katendrechtske Haven II er ogsaa færdig. Den er 7½ Meter dyb. Omfattende Havneudvidelser paa den vestre Flodstrand har ikke kunnet sættes i Gang, før Kommunen fra Regjeringen kunde faa Tilladelse til Expropriation af selve Strandomraadet. Saadan Tilladelse er nu meddelt, og en Kommission er sysselsat med at prøve Strandeierens Krav. Det behøver næppe at siges, at de mest overdrevne Krav fremkommer. Inden et

Aar skal dog efter nederlandsk Lov Priserne være fastsat og derpaa begynder Arbeidet til den storartede Plans Udførelse. En stor Betydning for den stadig paagaende Konkurrence mellem Rotterdam og Antwerpen har Spørgsmaalet, om „Norddeutscher Lloyd“s Skibe i Fremtiden vil anløbe Rotterdam. Fra flere tyske Handelskammere er et kraftigt Stød givet til det i Rotterdam stærkt nærde Ønske, at disse Skibe vexelvis maa anløbe Rotterdam. Handelskammeret i Frankfurt ytrede i en Betænkning om denne Sag: at Rotterdam paa Grund af sin geografiske Beliggenhed var af Naturen anvist til at tjene den tyske Industri og Handelen langs Rhinen og Vesttyskland samt Sydtyskland, medens kun et lidet Industriomraade ved Saar og Lothringen paa Grund af Afstanden fra Rhinen ikke havde nogen Fordel af Rotterdam, da Rhinlandene stod i betydelig livligere Forbindelse med Rotterdam end med Antwerpen, og at Transporten over sidstnævnte Havn krævede større Udgifter til Fragt og Spedition; at Rotterdams Havn under vedholdende og strenge Vintre var ledre tilgjængelig end Antwerpens og bød større Garantier for Tryghed end enhver anden nordisk Havn; at Assurancepræmierne var 50 pCt. høiere til Antwerpen end til Rotterdam og at Jernbanekommunikationerne fra Rotterdam i Almindelighed var bedre ordnet end fra Antwerpen. Spørgsmaalet hænger sammen med en paatænkt forøget Statssubvention til de nævnte store Dampskibsselskaber og faar derfor sin endelige Løsning i den tyske Rigsdag. I Rotterdamske Affærs kredse mistrøster man ikke om at det skal faa et for Rotterdam lykkeligt Resultat.

Til sidst nogle Ord om en vigtig Reform paa dette Omraade, hvormed man her meget sysselsætter sig.

Lodsvæsenet er i Nederlandene en Statsinstitution, og Staten skaffer sig derved en ikke ubetydelig Indtægt. Allerede længe har Misfornøielsen været stærk mod den Maade, hvorpaa det er indrettet. Under Storm kan Lodskutterne ikke holde aaben Sø, og man læser uophørlig Underretning om, at „Lodskutterne paa Grund af Storm er gaaet ind og ligger i den og den Havn“. Feilen har Regjeringen søgt at rette paa ved Aftale med nogle af de større Bugseringsselskaber, som i Tilfælde af Storm stiller sine Dampskibe til Regjeringens Disposition, enten for at assistere Lodsfartøjerne eller rent ud gjøre disses Tjeneste. Behovet af Lodsdampskibe har gjort sig stedse mere gjældende og fra alle Hold sker Opfordringer til Regjeringen om at erstatte Lodskutterne med Lodsdampskibe. Man fremholder, at de sidstnævnte kan holde sig rolig udenfor de Stationer, hvor Lods skal kunne faaes, at de kan forsynes med elektriske Straalekastere og Taagesignaler, og at Faren ved at bringe Lods ombord i det Skib, som skal lods, fra dem er betydelig mindre end fra Lodskutterne. Feilene ved det nuværende System er, som oven bemærket, allerede indseet af Regjeringen og da ogsaa Udgifterne ved Indretning af Lodsdampskibe fra flere Hold ikke antages at blive større, turde dette vigtige Spørgsmaal snart blive løst, saaledes som Almenheden venter.

Paa Sølovgivningens Omraade er at mærke nogle ved Aarets Begyndelse ikrafttrædende Bestemmelser om Aflæggelse af Søforklaring. De vigtigste af disse Bestemmelser er

1. at i Havn i Nederlandene Forklaring aflægges for „kantonrechter“ eller en af „kantonrechten“ i den Kommune, til hvilken Havnen hører, og

2. at Søforklaring aflægges af Føreren med en saa stor Del af Besætningen, som ovennævnte Myndighed finder fyldestgjørende for Øiemedet. Denne

sidste Bestemmelse har længe været eftertragtet og er analog med gjældende Forskrift i den tyske Lov. Her var før Lov, at Skibsføreren havde til Af-læggelse af Søforklaring at medtage hele Besætningen, en Forskrift, som det ofte viste sig at være næsten umuligt at opfylde.

Ernst Phillipson.

Hannover.

Aarsberetning dateret 15 Februar 1898.

Børsen viste i Aaret en stadig Tilbagegang i Forretninger. Virkningerne af den nye Børslov kan endnu ikke bedømmes i fuld Udstrækning, men det er vist, at de altfor store Indskrænkninger, som den paalægger, vil vise sine skadelige Følger langt udenfor den engere Børskreds. Produktbørserne stillede sig med stor Enighed mod Loven. I Januar forlod Berlins Kornhandlere Børsen for at begrænde sig til private Forsamlinger. Ogsaa disse blev i Juni lukket ved Politiforordning, hvorefter Kornhandlerne skaffede sig en ny Organisation, som de heller ikke hidtil har opgivet, skjønt den nævnte Politiforordning senere blev ophævet. Paa Produktbørsens Gebet tør det paastaas, at Børsloven allerede har gjort Fiasco, og mange mener, at dens Forskrifter for Produktmarkedet vil blive væsentlig forandret. Produkthandlernes Børssstrike har medført, at Salget af den tyske Kornproduktion er foregaaet meget senere og paa meget ugunstigere Betingelser end ellers vilde været Tilfældet. Regjeringens Meddelelser om Priserne paa de smaa Lokalkmarkeder paaagtes lidet, da Kjøberne kun kan rette sig efter de store Markeders Noteringer. Under normale Forhold vil Tydsklands Kornhandel let kunne foregaa ogsaa uden Terminandel, men under Krig og politiske Forstyrrelser vil det vise sig, at paa Produktbørsen en udviklet Leveringshandel som den, der bydes af Terminformen, er helt nødvendig og ikke kan undværes. Udlandet, f. Ex. Londons Børs, har allerede draget sig den tyske Lovgivning til Nytte. Med langt mindre Energi værgede Fondsbørsen sig mod den nye Lov. I Stedet for den forbudne Terminhandel i Industripapirer har man sat Leveringsforretning, men ogsaa denne viste sig som et mangelfuldt Surrogat, der paa langt nær ikke kunde erstatte Terminhandelen. Som Følge heraf gik Forretningen i de tidligere foretrukne Hovedpapirer stærkt tilbage, medens Spekulationen har ud-bredt sig over Bipapirer, som tidligere forblev forbeholdt Publikums Kjøbebehov, og som Følge heraf har det egentlige Spekulationsmarked tabt sin ledende Stilling, medens Kassemarkedet er traadt i Stedet derfor. Publikum, der ved Loven skulde holdes væk fra Spekulation, har derved kun faaet et væsentlig udvidet Gebet for sin spekulative Virksomhed. Fuldstændig Fiasco har ogsaa Børsterminregistret gjort, hvilket overhovedet kun lidet benyttes.

Tvertimod Lovens Tanke har den desværre været til Skade for den mindre og mid-dels Bankforretning, medens Banktrafikens Koncentration i de store Instituter har gjort nye og hurtige Fremskridt, idet Effektkommissionsforretningen for en

stor Del er trængt bort fra Børserne over i Bankernes Kontorer. Børsforretningen gjengiver derfor paa langt nær ikke Publikums hele Virksomhed paa Effektmarkedet, og Grundlaget for Bankvirksomheden har væsentlig forskjøvet sig, idet Bankerne nu langt mere end før stiller sine Kræfter til Handelens og Industriens Disposition, særlig ved de oversøiske Forretninger, der kraftig støttes af Bankerne. Det maa paaregnes, at Tydsklands industrielle og Bankvirksomhed fremtidig maaske i forstærket Grad vender sig til oversøiske Afsætningsgebet, hvor Arbeidet vistnok er forbundet med store tyske Resiko, men ogsaa giver større Udbytte end her. I hvilken Grad de større Bankers Udvidelsesevne er befordret ved Banforretningens stedse tiltagende Centralisering viser sig deraf, at for 10 Aar siden de 6 store Berliner Banker tilsammen havde 289 Millioner Mark Aktiekapital og 61½ Million Mark Reserve, mod nu henholdsvis 580 og over 150 Mill. Mark.

Publikum, der under de sidste Aars industrielle Opsving i Industripapirer har erholdt usædvanlig stort Udbytte, opgav i hele Aaret ikke sin tillidsfulde Bedømmelse af den industrielle Stilling. En medvirkende Grund hertil var aabenbart den nu gennemførte Konversion af det 4 pCt. tyske Statslaan, idet det neppe kan bestrides, at mange Besiddere af disse Statspapirer, hvis Renteindtægt derved aftog, har solgt endel deraf og derfor indkjøbt Industripapirer, skjønt disses Kurs delvis allerede har naaet en Høide, der ikke tilstrækkelig dækker Præmien for den med saadan Anbringelse forbundne Resiko. En Følge heraf var det vel ogsaa, at medens Kursen paa 3 pCt. fransk Rente steg fra 102.40 % til 103.15 % og 2 pCt. engelske Consols fra 111½ til 112½ %, ligesom ogsaa Statspapirernes Kurs er steget i Østerrig-Ungarn, Rusland og Italien, er den i Tydskland gaaet den modsatte Vei, for 3 pCt. Consols fra 99.60 til 97.40 %.

Børslovens Virkninger føltes ogsaa paa Pengemarkedet ved at bidrage til, at Pengene i Aarets Løb blev dyrere. Den officielle Banksats, der i 1894 i Gjennemsnit stillede sig paa 3.12 % og i 1895 paa 3.14 %, var i 1896 steget til 3.66 % og beregnes for 1897 til 3.80 %. Børsloven spiller her forsaavidt en Rolle, som ved Ultimohandelens Fortrængelse af Cassaforretningen, der kræver større Kontanter, Pengemarkedet lægges ulige mere Beslag paa end før. Ogsaa Industriens og Handelens Opsving spiller her en Rolle. Fordringerne paa Rigsbanken tog et stort Omfang, uagtet den i September forhøiede sin Diskontosats fra 3 til 4 pCt og i Oktober til 5 pCt.

Forskjellige Statspapirer viser efter de gjældende Kurser for 1897 følgende Rentabilitet: 3½ % preussiske Consols 3.40, 3 % svenske Laan 3.12, 3 % norske Laan 3.06, 4 % østerrigsk Guldrente 3.93, 4 % ungarsk Guldrente 3.95, 5 % italienske Laan 4.30, 4 % russisk Laan 3.94, 3 % portugisisk Laan 4.86, 4 % spansk Laan 6.62, 4 % ægyptisk Laan 3.81, 4 % United States 3.60 %.

Rigsbankens Diskontosatser var i Procenter: 1897, 3.80, 1896, 3.65, 1895, 3.13, 1894, 3.12, 1893, 4.06, 1892, 3.12.

Emissionsvirksomheden var i Aaret betydelig og naaede 1961 Mill. Mark; heraf bemærkedes især Kommunallaan, Pantebreve, Bankers og industrielle Selskabers Aktier, og blandt udenlandske Papirer russiske Stats- og Jernbaneobligationer. Emissionerne af Bank- og Industriaktier foregik til overordentlig

høje Kurser. Den gennemsnitlige Emissionskurs for alle i 1897 paa Børs- og indførte Bankaktier var $153\frac{1}{2}\%$, og for industrielle Selskaber 166.7% . For Pantelaan var Renten paa Betingelser som for Umyndiges Midler $3\frac{1}{2}\%$ og for andre $3\frac{5}{8}-4\%$ og mere. Medens private Penge sjelden kunde placeres paa første Sort Hypoteker over $3\frac{3}{4}\%$, kunde Hypothekbankerne forhøje sin Rentefod ved nye Laan til $3\frac{7}{8}-4\frac{1}{4}\%$, navnlig for store Poster, i hvilket Fald Laangiverne ofte maatte finde sig i et Afdrag af Valutaen af $\frac{1}{2}-1\%$. Mangel paa Tilbud bevirkede en Konkurrence mellem Hypothekbankerne og andre lignende Instituter, der ofte ledede til en saa stor Belaaning af Grundstykkerne, at der kun sjelden blev Plads til en yderligere Belaaning af sikker Art. For gode anden Prioritets Laan betaltes $4\frac{1}{4}-4\frac{1}{2}\%$, enkeltvis $4\frac{3}{4}-5\%$. Omfanget af Hypothekbankernes Pantelaan var i 1896 5 338 Mill. Mark.

Sølvprisen, der fra Februar til Mai faldt fra $29\frac{11}{16}$ til $27\frac{1}{2}$, blev senere paa Aaret fast. Produktionen af Sølv, der i Aarene 1841—50 kun var 25 Mill. Unzer, var i 1893 det sexdobbelte, skjønt Prisen gik ned med $40-60\%$. Derhos er Exporten til Østasien, der i 1886 var 245 Mill. Mark, i 1896 gaaet ned til 120 Mill. Der bliver saaledes tilbage for industrielle Behov aarlig ca. 2 Mill. Kg. Sølv, hvoraf kun Halvdelen behøves. Sølvprisens Tendents vil saaledes stedse blive faldende.

Guldproduktionen, der i 1891 var 548 Mill. Mark, var i 1896 840—860 Millioner, og i 1897 antagelig en Milliard Mark. Almindelig Opmærksomhed vækker i den seneste Tid Guldfeelterne i Alaska og Westaustralien. Som Guldproducenter indtager de forenede Stater første Plads; deres Produktion var i 1896 228 Mill. Mark og vil i 1897 stige til 250 Mill., hvoraf Californien 126 Mill. Australiens Udbytte anslaaes for 1897 til 230 Mill. Mark, Canadas 40 Mill. og Sydafrikas 230 Mill. Ingen af Produktionsgebyterne viser Tilbagegang, og i de sidste 20 Aar har Guldudbyttet fordoblet sig. Dette peger hen paa en almindelig Antagelse af Guldmyntfod, hvorved Sølvet vil have udspillet sin Rolle. Verdens synbare Guldforraad er i de sidste syv Aar steget med ikke mindre end 5 Milliarder Mark, hvoraf Halvparten paa de fem Hovedmagters Centralbanker.

Tydslands Udførsel udgjorde i 1897 280 076 338 D. Ctr. af Værdi 3 808 131 000 Mark, og Indførselen 401 630 423 D. Ctr. af Værdi 4 832 891 000 Mark. Indførselen af Jern er steget med over 100% (35 Mill. Mark) og af Materialvarer med 100 Mill. Mark. Udførselen er gaaet tilbage af Silke- og Uldvarer, medens Bømuldsindustrien viser et lidet Opsving mod 1896, ligesaa den kemiske Industri. Udførselen af Hvede steg fra 9.4 til 21.5 Mill., af Rug fra 3.2 til 9 Mill.

Elektricitetsselskabernes Beretninger viser Fremskridt i disse Slags Foretagender. De for tyske Værker foreliggende Arbejder anslaaes til ca. 300 Mill. Mark, og Tydskland staar høiest i Retning af Elektroteknik, hvilket væsentlig skyldes de tyske Teknikeres grundige videnskabelige Uddannelse. I Europa gaar nu 3 233 Motorvogne med 5 268 Motorer paa 150 Baner, og næsten overalt er det finansielle Resultat tilfredsstillende.

I Landbrugskredse erkjender man ikke nok det Faktum, at Kommunikationernes og Teknikens Fremgang har hævet Tydskland til en Industristat, der

ikke frygter for at konkurrere med England. I 1895 bestod den tyske Befolkning af 18.5 Millioner sorterende under Agerbruget, og 26.3 Millioner vedkommende Industrien og Handelen. Værdien af hele Verdens Kornhøst anslaaes til 24 Milliarder Mark og Værdien af Englands, Tydsklands, Frankriges og Belgiens Industriproduktion til 45.7, Tydsklands alene til 14 Milliarder Mark. Denne Overvægt har vakt Uvilje hos Agrarerne, der stadig søger at hemme Udviklingen af Handelen og dens store Markeder. De bøiede derfor Lovgivningen ind under sine Planer og ødelagde Hovedstadens Kornmarked, der indtog den første Plads i Verdenshandelen. De overser i sin Kamp for politisk Overvægt og i sin Udryddelseskrig mod den internationale Handel, at der omkring os har dannet sig et nyt Europa, hvor Alt har forenet sig om at give det Løb, som Tingene i Aarhundreder har havt, en anden Retning og skabe Nyt.

Tydsklands Indførsel af Korn, der varierer overordentlig i de forskellige Aar, var i 1897 af Hvede D. Ctr. 11 789 889, Rug D. Ctr. 8 561 025, Byg D. Ctr. 10 635 147, Havre D. Ctr. 5 478 803. Indførselen var i det Hele mindre end i 1896, dog med Undtagelse af Havre og navnlig Mais, der steg fra $3\frac{1}{4}$ Mill. i 1895 til $12\frac{1}{4}$ i 1897. Nedgangen i Hvedeindførselen skyldes forskellige Omstændigheder, der ikke kan siges at staa i Forbindelse med Børsloven om Ophævelse af Terminhandelen, hvilken sidste har trykket Indlandets Priser uforholdsmæssig ligeoverfor Udlandet og derved hindret Importørerne fra længere Tid iforveien at besørge den fornødne Import. Udførselen steg overordentlig paa Grund af de billigere Priser i Indlandet samt Ophævelse af Identitetsbeviser og stærkt Behov i andre Lande. Der udførtes 1897 af Hvede 1 713 799, Rug 1 064 347, Byg 172 246, Havre 213 627 D. Ctr.

Landbrugets Stilling har i Aaret bedret sig mærkeligt. Høsten var god og Priserne stigende, skjønt det tyske Landbrug ved Børsloven gik glip af en Del af Gevinsten.

Kornhandelen fremviste i Aarets sidste Halvdel et mærkeligt Omslag til en Hausseconjunktur, der strakte sig til alle Lande, grundet paa Frygt for slet Høst i Ungarn, Bøhmen og Frankrige. Denne Bevægelse lagde sig først i August. I Hannover gik Priserne for Hvede fra 140—142 M. til 185—190 og tilbage til 180—185 Mark pr. Ton (1 000 Kg) og for Rug fra 116—120 M. til 140—152 M.

For den tyske Sukkerindustri var Aaret 1896—97 ugunstigere end det forrige, og Udbyttets Værdi var, skjønt Produktionen steg med ca. $20\frac{1}{2}$ Mill. D. Ctr., ikke saa stort som forrige Aar. Produktionen i det tyske Rige var 1896—97 1836 536 Ton, hvoraf udførtes af raffineret Sukker 4329 113 D. Ctr. og af Raasukker 7345 650 D. Ctr., ialt Raasukkerværdi 12 235 077 D. Ctr.

Affaldet af Sukkerroeforarbejdelsen finder god Anvendelse i Landbruget. De udludede Skrællinger danner et godt Kvægfoder, der i Regelen gratis tilbageleveres Landmændene i et bestemt Forhold til Vægten af de leverede Roer ($40—50\%$), medens den Rest, som Fabrikerne faar tilbage, enten bruges til Fodring af egne Dyr eller sælges, sædvanlig for 30—40 Pfennig pr. D. Ctr. Da Skrællingerne, naar de maa opbevares, taber meget af sin Næringsværdi, er der indrettet i flere Fabriker særegne Tørringsanstalter; paa ca. 9 D. Ctr. vaade regner man 1 D. Ctr. tørre Affaldsroer, der sælges til 5—6 Mark pr. D. Ctr. Affaldet og den ved Roernes Vadsugning tilbageblivende Jord giver

værdifulde Gjødningsmidler, navnlig for lettere Jord, der enten sælges for 10—14 pf. pr. D. Ctr. eller gratis tilbageleveres de med Fabrikerne forbundne Landmænd.

Europas Produktion af Raasukker, heri indbefattet Madeira, anslaaes for 1896—97 til 4 900 929 Tons, hvoraf Frankrige 752 081, Østerrige-Ungarn 934 007, Rusland 715 000, Belgien 288 099 og Holland 174 206 Tons.

Tydsklunds Produktion af Rujern var i 1897 (10 første Maaneder) 5 674 487 Tons og Udførselen 67380 mod en Indførsel af 335 866 Tons. Tydsklunds samlede Jernindførsel var 454 557 Tons og Udførselen 1 129 351 Tons. Indførselen er tiltaget og Udførselen aftaget mod 1896. Indførselens Tilvæxt vedkommer især Rujern, der vel for det meste toldfrit er forarbejdet til Gjenudførsel. Raa- og Halvfabrikater er forblevet faste, hvorimod Færdigtjern udviser Prisnedgang og formindsket Sysselsættelse. Udsigterne for det kommende Aar støtter sig fornemmelig paa den faste Sammenslutning af Rujerns- og Staalværksbedrifterne, som ved god Beskjæftigelse i Skinner m. M. endnu længe har tilstrækkeligt Arbejde, videre i Udviklingen af Elektricitetsværkerne og den hurtige Udvidelse af Lokalbanerne. For Skibsbygning har ogsaa Jernindustrien udviklet forøget Virksomhed. Den tyske Handelsflaade er i Aaret atter forøget; de store tyske Rederier er nu, hvad angaar Skibenes Antal og Størrelse, de første i Verden, og de tyske Skibsværfter havde for egen og fremmed Regning saa stærk Sysselsættelse, at paa Grund af de tildels betingedeorte Leveringsfrister det for dem nødvendige Materiale ikke helt kunde erholdes fra tyske Værker. Skibsfarten til Amerika arbejdede i Aarets første Halvdel med godt Udbytte, især derved, at der før Dingley-Billens Ikrafttræden i de forenede Stater forekom væsentlig forøgede Varetransporter. I andet Halvaar tog Vareudførselen til Amerika saa stærkt af, at Skibsfartsselskabernes Gevinst atter gik tilbage.

Afsætningen af Landbrugsmaskiner var paa Grund af Kornprisernes Stigning større end før og Priserne tilfredsstillende. Endnu større var den forøgede Afsætning af store, halvstationære Lokomobiler for Industri og Haandværk.

Kulgruberne var i en Periode af stadig Fremgang, og Bestillingerne kunde vanskelig efterkommes. De af Markedets Stilling bevirkede Prisforhøielser var moderate, og det antages, at Priserne uden Syndikat vilde være blevet høiere end nu. Den almindelige Virkning af Kulsyndikatet for Industrien maa betegnes som velgjørende. Gjennemsnitsspriserne i det westphalske Kulrevier var i 1897 for Fedkul M. 8.85, Magerkul 8.32, Gaskul 11.17.

For Textilindustrien opfyldtes ikke de nærede Forventninger; dog gennemgik de hovedsageligste Konkurrenter, England og Frankrige, ogsaa svære Kriser. Hovedgrunden hertil er aftagende Udførsel, thi den indenlandske Forretning er endog tiltaget. Kamgarnspinderierne maatte gjøre Indskrænkninger. Trikotageindustrien led ved Dingleytarifen. Bomuldsindustrien led under et Tilbageslag grundet paa den antagne høie Bomuldshøst, der bevirkede en Nedgang i Priserne.

For den i Hannover og Linden stærkt drevne Sengefærindustri har den nye amerikanske Toldtarif stærkt begrændset Exporten.

For Træhandelen var Aaret gunstigt. Paa Grund af de i Forsommeren stærkt stegne Priser viste sig Tilbageholdenhed, der først i Løbet af Sommeren aftog. Prisstigningen bevirkedes ved større Indkjøb for den tyske Jernindustri, samt fra England og Frankrige for visse Sorter, som ellers kun kom paa tyske Markeder. Forretningen i Pitch pine er tiltaget paa Grund af de høje Priser for svensk Træløst, som hindrede Indførselen deraf. De nordiske Markeder forblev for nordisk Høvelvare i stigende Tendents; strax efter Aarets Begyndelse var al god Vare solgt, saa at der i fine Grankvaliteter neppe var mere at erholde. Behovet for nordisk Træ et overordentlig stort. Rusland selv konsumerer paa Grund af sit kommercielle Opsving enorme Kvantiteter; mange engelske Kolonier faar nu Gran fra Sverige og Norge, og Caplandet er bleven en stor Aftager. Det maa ikke oversees, at Arbejdslønnen i Norden er bleven overordentlig forhøiet, og at Indkjøbsprisen i Skovene for en Del har fordoblet sig. Med disse fortsatte Prisstigninger for Raastoffet kunde Høvlerierne ikke holde Skridt, og deres Salgspriser staaar derfor ikke i Forhold til Indkjøbet.

Til Sammenligning med Noteringerne for 1897 f. o. b. følger de for 1898. Priser for 1897 ved Indkjøb December 1896.

	5"	6"	7"
Riga-Vare	120	130	135 Mark
Petersburger	115	130	135 "
Svensk	117 ¹ / ₂	127 ¹ / ₂	132 ¹ / ₂ "
December-Pris for 1898 (Bord 2 ¹ / ₂ Mark høiere):			
	5"	6"	"
Riga-Vare	130	140	145 Mark
Petersburger	130	140	145 "
Svensk	125	135	140 "

For Sagbrugene var Aaret noget bedre end det forrige, skjønt det ikke kan nægtes, at Konkurrentsen, ogsaa udenfra, er ret stærk. I Bedrifterne og deres Arbeidsantal er der ikke indtraadt væsentlige Forandringer.

Om end de tyske Glasfabrikers Stilling ikke kan siges at være særdeles gunstig, har dog de bestaaende Fabriker ved en Overenskomst med Foreningen for tyske Flaskefabriker forpligtet sig til ikke at udvide sin Bedrift for derved at forebygge Overproduktion. Men da ikke alle tyske Glasfabriker tilhører denne Forening, har dels de udenfor staaende delvis forøget sin Bedrift, dels er nye Fabriker opstaaet, som har bidraget til, at den nævnte Forenings Anstrengelser ikke har havt det ønskede Resultat, hvorimod Priserne for Fabrikatet paa Grund af forøget Tilbud ikke har kunnet forhøies og derfor ikke nu staaar i noget passende Forhold til Produktionspriserne, idet derhos Raamaterialerne og Kul for en Del er steget betydelig i Pris.

Industrien i Papir, Papirudstyr og Forretningsbøger var hele Aaret godt beskjaeftiget, og dens Produkter fandt god Afsætning i Ind- og Udlandet. Skjønt Toldforholdene i enkelte Lande virkede forstyrrende paa Udførselen, var det dog altid muligt at finde Afsætning for Produkterne ogsaa i disse Lande, om end til trykkede Priser, saa at Antallet af de i disse Industrier sysselsatte Arbeidere atter forøgedes.

Cementindustrien kan, takket være den i dette Aar særlig levende Bygningsvirksomhed og den af samtlige Cementfabriker sluttede Konvention se tilbage paa en god Afsætning af sine Produkter. Disse gode Resultater bevirkede ogsaa en stærk Konkurrence, saa at der efter de nye Anlægs Ikrafttræden ikke vil undlade at indtræde Overproduktion. Exporten var i dette Aar mindre

stærk, navnlig led Forretningen til Nordamerika under Indflydelse af den Uvished om, hvorvidt Tolden paa udenlandsk Cement endnu vil blive mere forhøiet eller ikke; dette er vel ikke indtraadt, men de amerikanske Fabriker gjør Afsetningen af fremmed Vare stedse vanskeligere, idet de i de sidste Aar har forøget sin Produktion ualmindelig meget.

Bernhard Caspar.

Gibraltar.

Aarsberetning dateret 10 Februar 1898.

Seilskibe. Fra England ankom i Aaret 4 norske Seilskibe dr. 1169 R. T. med 1672½ Tons Kul, der lossedes i Havnen; 1 fra Newyork dr. 489 R. T. lossede 18854 Kasser Petroleum og 3 dr. ialt 1423 Ton med Planker fra Pensacola, Qvebec og Helsingfors, ialt 605¾ Std. Kulfragten var fra 7 sh. 9 d til 8 sh. 6 d pr. Ton og den hele optjente Fragt £ 687. 16. 6. Fragten for Petroleum var 50 cents (am.) pr. Kasse eller ialt £ 618. Fragterne for Planker var 102 sh. 6 d pr. Std. fra Pensacola, 42 sh. 6 d pr. Std. fra Qvebec og 42 sh. 6 d pr. Std. fra Helsingfors samt den sædvanlige ⅔ Fragt for Dækslast. Den hele Bruttofragt var £ 1794. 16. 10. Total af indgaaende ladede Skibe var 8 Seilskibe, dr. 3081 R. T. og opseilede Bruttofragter ialt £ 3100. 12. 10 + £ 3 for et af dem, der afgik med 1000 Kasser Petroleum til Tarira, Portugal, altsaa ialt £ 3103. 12. 10. De øvrige gik i Ballast til fremmede Havne.

Det bør bemærkes, at Skibe, der kommer med Petroleum fra Newyork, bør have fastsat i Certepartierne nøjagtigt Antal Lossedage, nemlig at 6—800 Kasser skal losses pr. Arbejdsdag (working day), eller ogsaa indtage et bestemt Antal Dage, som Tilfældet er med andre Ladninger, hvorimod dette ikke bør overlades til „custom of the port“, da der ikke er nogen saadan her, hvorfor nøjagtigt Antal Dage ikke kan fastsættes, saasom hver Modtager lossen efter eget Behag og Skibene saaledes kan blive unødigt opholdt, naar der ikke er stipuleret nogen Tid for Losning.

Dampskibe. 17 Dampskibe dr. 7858 Tons med 12854½ Tons Kul og 190 Tons Mursten fra England lossede og afgik i Ballast til fremmede Havne. Bruttofragter £ 3933. 5. 1 efter forskellige Satser, fra 5 sh. 1½ d til 8 sh. pr. Ton. 8 Dampskibe dr. 6429 R. T. med 111⅓₁₀ Ton Kork afgik til Norge, væsentlig Bergen; Bruttofragt £ 183. 2. 8 eller 2 Kr. pr. Balle „free of expenses“. 1 Dampskib dr. 1064 R. T. landsatte 15 Passagerer fra Malta. Ialt ankom for Ladning eller Losning 26 Dampskibe dr. 15351 R. T., samlet Bruttofragt £ 4116. 7. 9.

Ialt ankomne 34 Skibe dr. 18432 Ton. Samlet Bruttofragt £ 7217. 0. 7.

Der var en Tilvæxt med 1896 af 16 Skibe dr. 12215 Ton.

For Ordre ankom 28 Skibe dr. 14 495 Ton, hvoraf Dampskibe 16 dr. 13 078 T. For Havari ankom 2 Skibe, dr. 1394 T. For Kul anløb 169 Dampskibe dr. 86 265 T., for Provisioner 5 Seilskibe, 857 Ton, og for Modvind 7, 874 Ton. Ialt for Ordre, Havari etc. 211 dr. 103 885 Ton.

Medens det samlede Antal norske Skibe i 1897 var 243, 120 142 T., var det i 1896 190, 83 868 Ton. Det er at haabe, at den begyndte Tiltagen af Skibsfarten maa vedblive.

Af svenske Skibe ankom for Lastning etc. 4 dr. 4 141 Ton.

Erlagte Konsulatafgifter af norske Skibe Kr. 956.16, af svenske Kr. 175.96. Expeditionsafgifter Kr. 974.50.

Antallet af Baller og Kvantitet af Klipfisk indført til Gibraltar 1897 fra Christianssund N. var 180 à 50 Kg., ialt 9 000 Kg., der solgtes til Priser fra Pesetas 27—50 til Pesetas 30 pr. Balle. Indførselen tiltog noget, ca. 80 Baller eller 4 000 Kg. Der er kun liden Efterspørgsel efter norsk Fisk, da Islandsk foretrakkes som lidt billigere. Da det er umuligt at udføre denne Artikel til Spanien, er Konsumtionen derfor lokal, og skjønt der betales mange Tusinde £ i Løn til Folk fra de omliggende spanske Byer, der søger Arbejde i Gibraltar, hindrer Lukningen af Toldboden i Linea og de strenge Forholdsregler fra de spanske Myndigheders Side til Forebyggelse af Import af Varer og Provisioner fra Gibraltar, disse optjente Beløb for at anbringes i Gibaltars Butiker undtagen for en ringe Del. Handelen overland mellem Linea og Gibraltar er faktisk ophørt, medens Søhandelen med Algeciras er bleven meget hindret ved nye og hemmende Indskrænkninger. Den nuværende daarlige Kurs paa spansk Mynt, der fortiden betinger et Tab af $33\frac{1}{2}$ pCt., paavirker ogsaa højlig Forretningerne ved Spanien, og det nærliggende Gibraltar faar dette at føle.

Via Liverpool indførtes 2 747 Baller à 50 Kg. Islandsk Kolje. Prisen var fra 25 til 28 Pesetas pr. Balle. Indførselen tiltog, mod 1896 med 1 397 Baller.

Udførsel. Til Norge udførtes 13 Ladninger Kork, 8 i norske og 5 i danske Skibe, ialt 1419 Baller, 108 196 Kg. Fragten med de norske Dampskibe var 2 Kr. pr. Balle free of expenses, saasom Konsulatafgift, der er betalt af Afskiberne; med de danske erholdtes 55 sh. pr. Ton (indbefattende mellem 13 og 15 Baller), indbefattet Udgifter eller henved 4 sh. (Kr. 3.60) pr. Balle.

Varer i danske Dampskibe gaar til Kjøbenhavn og omlastes der til Norge. Dette er ubehageligt for Afskiberne, der frygter, at Varen kan blive udsat for Skade ved Omlastning; de vilde derfor foretrække direkte Forsendelse. Sandsynligvis vilde 3 Kr. pr. Balle fri for Udgifter, eller samme Fragt som den, der betales danske Dampskibe kunne faaes, hvis Rederne af norske Dampskibe, der anløb Havnen for Bunkerkul paa Veien til Bergen med Rum, under eller paa Dæk, for Ladning, vilde lette Tingen ved at beordre sine Kapteiner til at modtage Last. Herved vilde Exporten tiltage,

og de vilde have Fortrin til og Fordelen af alle Fragter. Dampskibene vil ikke kunne lide Ophold, thi medens de kuller, kan Korken tages i Lægtære langs Siden; eller hvis Kapteinerne ved Afgang til Gibraltar vilde telegrafere sin Afreise fra sidste Havn til sine Agenter her, kunde Korken være færdig til Indlastning ved deres Ankomst.

Kul. 2 496 Dampskibe af alle Nationer dr. 282 605 Ton, har indtaget Kul, og 282 605 Tons Kul blev solgt i Aaret. Tilvæksten af Dampskibe, der anløb for Bunkerkul, var 87, og af solgte Kul 29 338 Ton. Priserne for ordinære Cardiff Kul varierede i 1897 mellem 14 sh. 3 d og 17 sh. pr. Ton. Iaar noteres Markedspris 17 sh. 6 d, Kontraktpris 17 sh. og derunder pr. Ton.

I 1897 ankom 4 193 Skibe dr. 4 330 835 Ton. Af de ankomne var britiske 2 786, 3 331 297 Ton, spanske 481, 176 179, norske 243, 120 142, tyske 203, 385 685, franske 189, 125 824, danske 55, 37 012, østerrigsk-ungarsk 38, 44 392, svenske 32, 19 607, italienske 42, 26 657, græske 27, 32 760, russiske 17, 11 645, belgiske 5, 7 078, amerikanske 5, 6 999, portugisiske 60, 3 370, brasilianske 1, 980, tyrkiske 1, 8, hollandske 5, 360, havaiiske 1, 840 Ton.

De britiske Skibe udviser en Nedgang mod 1896, hvilket tilskrives en Depression i Korntrafiken fra sorte Havs Havne og almindelig Stagnation af Handelen i Middelhavet.

Gibraltar kan konkurrere med enhver Kulstation i Middelhavet, naar det kan skaffe Skibene Sikkerheden og Fordelen ved en lukket Havn. Tre offentlige Tørdokker og en Stats- og en Handelskai bygges saa hurtig som muligt, men nogle Aar maa endnu gaa hen, før de kan blive færdige, og imidlertid ydes al mulig Lettelse for Kulindtagning og andre Forretninger.

Denne vigtige Fæstning begynder hurtig at udvikle sig til et direkte Turistcentrum for Sydspanien, og efterat Jernbanen Algeciras—Gibraltar—Ronda og Bobadilla blev aabnet for nogle Aar siden (en Distance af 177 Km., der danner et vigtigt Led i Landforbindelsen med Kontinentet) besøger amerikanske og europæiske Turister i stort Antal de prægtige Landskaber i Andalucien, der er saa rigt paa Naturskønhed og historiske Erindringer, og hvor den fremherskende mauriske Arkitektur, Ruiner og endog Levninger af deres Skikke, udgjør et eiendommeligt Træk. Den forbedrede Adgang til disse mærkelige Steder ved det ugentlige nye Sud Express Jernbane, der begyndte i September og yder enhver Komfort, er en stor Tiltrækning for Reisende. Reisen overland kan nu ske til London i 56 og til Paris i 48 Timer. Fra Paris til Madrid i 28 Timer.

Den sædvanlige Post for Korrespondance mellem Norge og Gibraltar er 7 Dage, og fra og til Sverige 6 Dage. Ankommende Post udleveres Kl. 8 Fm. og afgaaende slutter 6 Eftm, hver Dag undtagen Søndag.

Konsulatets Adresse er D. 4 H. 7 Irish Town Street nær Landingspladsen. Kontortid 11—3. Telegrafadresse „Tabellion, Gibraltar“.

Svensk Furu sælges fremdeles til \$ 13—14 (£ 1, 19. 5 og £ 2. 2. 0) pr. Dusin Planker à 14' × 9" × 3" eller 168 Fod. Finsk til \$ 12 (£ 1.

16. 6) og amerikansk White pine mellem \$ 10¹/₂ og \$ 11 (£ 1. 11. 10 og £ 1. 12. 4) pr. Dusin Planker. Man vil iaar forhøje disse Priser.

I Aarets Løb er en ny Telegraftraad lagt og aabnet for Trafik mellem Vigo (Spanien) og Emden, der skaffer direkte Kabelrute til Tydskland. Taxten er den samme som paa Linierne overland, og Telegrammer fra og til Gibraltar via den nye Kabelrute kan med Fordel sendes fra og til Norge, Sverige, Danmark og Nordrusland. Telegrammer paa den nye Rute bør adresseres „via Emden“.

George Prescott.

Washington.

Skrivelse dateret 24 Januar 1898.

Hoslagt giver man sig den Ære at oversende Aftryk af en den 29 f. M. approberet Lov om Forbud mod at dræbe Sælhunde i den nordlige Del af det Stille Ocean. Lovens Bestemmelser angaar selvfølgelig kun Amerikanere eller saadanne Personer, som maatte tjene paa et amerikansk Skib og saaledes er undergivne amerikansk Lov ogsaa udenfor Landets Territorium. I Lovens § 9 foreskrives, at Skindene af Sælhunde, som er fangede paa ovennævnte Sted, ikke maa indføres i de Forenede Stater, og for at denne Del af Loven skal efterkommes, er der bleven udfærdiget den paa samme Bilag aftrykte Forordning, ifølge hvilken alle mulige Sælskind, eller deraf forfærdigede Gjenstande, som indføres til de Forenede Stater, maa være forsynede med et af amerikansk Konsul legaliseret Oprindelsesbevis. Alle Varer, som er forfærdigede af Sælskind, maa dertil være mærkede med vedkommende Fabrikants Stempel samt være saaledes forfærdigede, at Skindet med Lethed kan undersøges.

A. Grip.

Piræus.

Aarsberetning dateret 21 Februar 1898.

Af norske Skibe ankom fra fremmede Lande til Hovedstationen med Ladning 4 dr. 4 735 Ton og til Vicekonsulsstationen Patras med Ladning 4 dr. 616 Ton og i Ballast 4 dr. 1 240 Ton, ialt 12 dr. 6 591 Ton, hvoraf Dampskibe 9 dr. 6 302 Ton. Bruttofragter: Hovedstationen Kr. 61 178, Vicek. Kr. 42 064.

Af norske Skibe afgik til fremmede Lande fra Hovedstationen i Ballast 4 dr. 4 735 Ton fra Vicekonsulsst. med Ladning 5 dr. 1 567 Ton og i Ballast 3 dr. 289 Ton, ialt 12 dr. 6 591 Ton, hvoraf Dampskibe 9 dr. 6 302 Ton. Bruttofragter Kr. 60 635.

Af svenske Skibe ankom 2 dr. 2 448 Ton.

Erlagte Konsulatafgifter af norske Skibe ved Hovedstationen Kr. 300.69, ved Vicekonsulsst. Kr. 117.86, hvoraf tilfaldt Konsulen Kr. 58.93. Af svenske Skibe ved Hovedstationen Kr. 155.45. Expeditionsafgifter, svenske Kr. 103.

Træl a s t. To Ladninger ankom dette Aar fra Sverige. Uheldigvis led begge Skibe, et svensk og et fremmed, Havari paa Grund af stærkt Uveir.

Som før sagt er Træl a s t fra de forenede Riger definitivt indført her til Grækenland, og de passende Dimensioner til Forsendelse er følgende:

1×5 , $12 \frac{0}{100}$, 1×6 , $6 \frac{0}{100}$, $1\frac{1}{4} \times 5$, $38 \frac{0}{100}$, $1\frac{1}{4} \times 6$, $5 \frac{0}{100}$, $1\frac{1}{2} \times 5$, $6 \frac{0}{100}$, $1\frac{1}{2} \times 6$, $16 \frac{0}{100}$, $1\frac{1}{2} \times 9$, $2 \frac{0}{100}$, 2×6 , $6 \frac{0}{100}$, 3×9 , $2 \frac{0}{100}$, 4×12 , $3 \frac{0}{100}$.

Her paa Stedet er for Tiden kun lidet Træl a s t paa Lager; hvis et eller to Skibe, hvert paa 150 Std., sendtes hid med Ladningen delt i tre lige Dele, hver med særskilte Konossementer, Fakturaer og Specifikationer, vilde de ufortøvet blive placeret hos Træl a s thandlerne her.

Jeg har fremdrevet Træl a s t fra de forenede Riger saameget her, at Markedet er tiltagende, ogsaa i Provindserne, der i Fremtiden fortrinsvis vil forsyne sig med denne Slags Træl a s t.

Klipfisk. Som allerede meddelt i tidligere Rapporter foretrækkes Klipfisk fra Frankrige altid, da den er blødere, billigere og kan, om behøves, indføres i 4—5 Dage fra Marseille, medens den norske er haardere og dyrere og man for at faa den maa vente længe af Mangel paa direkte Kommunikation, hvilket gjør Indførselen deraf meget vanskelig. Da saaledes fransk Klipfisk af disse Grunde foretrækkes, maa man altid vente, indtil denne er ganske udsolgt, før den norske Fisk i sin Tur efterspørges.

Markedet for samme i Grækenland fremgaar af vedlagte Oversigt, der ikke indbefatter December Maaned, under hvilken jeg antager, at der har været indført samme Kvantitet som i November, maaske lidt mere.

S ø m. Jeg har intet at tilføie til de tidligere Rapporter.

J e r n. Indførselen fremgaar af vedlagte Opgave.

T o r s k e t r a n. Man foretrækker den norske, og Markedet for denne vilde forholdsvis forøges, hvis der her var et Oplag, hvilket meget vilde formindske Tilbudene fra Italien, Frankrige og Tydskland etc., hvis Handelsreisende anbringer store Partier ved Hjælp af de store Lettelser og Kredit, som de tilstaa Kjøberne.

Indførselen til Grækenland etc. 11 Maaneder 1 Januar—30 November 1897.

Maaned.	Klipfisk. Indførsel.		Jern i Stænger, Bjelker etc.		Jern i Rør, T Jern etc.		Skibe an- kommet til Græken- land.		Ialt.			Skibe af- gaaede fra Græken- land		Ialt.		
	Oker.	Francs.	Oker.	Francs.	Oker.	Francs.	græ- ske.	frem- mede	An- tal.	Tonnage.	Besæt- ning.	græ- ske.	frem- mede	An- tal.	Tonnage.	Besæt- ning.
Januar . .	282 246	141 123	2 000	600	142 152	56 861	160	226	386	258 859	8 392	140	216	356	228 857	8 102
Februar . .	150 166	75 083	20 148	6 044	70 268	21 107	135	204	339	214 284	7 794	133	203	336	194 368	7 351
Marts . .	177 608	88 804	6 734	2 020	255 146	102 178	72	117	189	80 606	3 297	62	103	165	65 948	2 864
April . .	198 004	99 002	350	107	26 322	10 529	204	454	658	258 229	8 737	122	307	429	215 522	8 898
Mai . .	342 540	171 278	1 620	486	25 615	10 246	83	210	293	187 718	6 184	68	214	282	179 213	5 942
Juni . .	176 473	88 236	282	85	42 595	17 038	69	225	294	182 045	5 870	91	241	332	197 636	6 604
Juli . .	124 286	62 143	363	108	58 869	23 547	102	277	379	194 657	7 532	83	431	514	203 638	7 287
August . .	149 982	74 991	15 130	4 539	46 331	18 532	58	196	254	118 490	3 979	61	167	228	99 571	3 553
September .	139 846	69 923	25 076	7 522	23 868	9 547	137	278	415	244 443	8 175	179	313	492	277 417	9 319
Oktober . .	421 179	210 589	34 129	10 239	138 022	55 209	166	211	377	210 023	7 233	187	232	419	228 707	7 070
November .	703 884	351 941	59 114	17 734	68 140	27 256	210	306	516	298 396	10 084	202	291	493	282 466	9 479
	2 866 214	1 433 113	164 946	49 484	897 328	352 050	1396	2704	4100	2 227 720	77 277	1328	2718	3956	2 203 333	76 469

Triest.

Aarsberetning dateret 12 Februar 1898.

Der ankom til Hovedstationen 13 norske Dampskibe dr. 5 304 T., Bruttofragter Kr. 37 732, hvoraf i Ballast 1 dr. 432 T.

Der afgik til fremmede Lande 11 Dampskibe dr. 3 258 T., Bruttofragt 26 286 Kr. og i Ballast 3 dr. 6 366 Ton.

Intet svensk Fartøj ankom.

Erlagte Konsulatafgifter Kr. 389.88, Expeditionsafgifter Kr. 40.

De 12 ankomne ladede norske Skibe medførte 79 247 Kasser Apelsiner, 41 Kolli Essentser, 149 Kolli Pimpsten, 3 431 Ton Cardiffkul, 261 Kolli diverse.

De 11 afgaaede medførte 227 410 Stk. Egestav, 56 432 Stk. Bord, 255 106 Stk. Halybord, 62 444 Stk. Tragbaume, 8 750 Holzstützen, 9 867 Halbstützen, 255 Stk. Bjelker, 190 Stk. uforarbejdede Rammer, 9 475 Frugtkasser, 951 Sække Bønner, 800 Sække Frø, 280 Ton Mineral, 30 Sække Sukker, 20 Baller Papir, 128 Kolli diverse.

• Af Stokfisk indførtes fra Norge indirekte over

Hamburg—Hull	1 058 600	Kg.
Venedig—Genua	87 600	-
	1 146 200	Kg.

Af Fisketran indirekte fra Norge

via Hamburg—Hull	144 000	Kg.
- Venedig—Genua	22 700	-
	166 700	Kg.

En detail blev Stokfisk solgt til 38—41 med 3—5 % sconto, Told 4 Gulden pr. Quintal.

Fisketran à Gulden 25—28 uden sconto pr. Fad, Tolden 2 Gulden pr. Quintal, og Medicintran i Bliktønder à Gulden 42—46.

Til Norge udførtes via Hull:

Til Christiania: Citronskaal — Kg. 610, Laurbærblade Kg. 1 158, Origanoblade Kg. 140, tørrede Frugter Kg. 22 625, Gummi Kg. 2 880, Sødtræextrakt Kg. 1 022, Olivenolie Kg. 307, Mineralolie Kg. 100, Insektpulver Kg. 299, Laurbær Kg. 140, Pimpsten Kg. 2 576, Terpentín Kg. 682.

Til Bergen: Laurbærblade Kg. 1 602, Olivenolie Kg. 2 197.

Til Trondhjem: Maraschino Likør Kg. 184.

Til Stavanger: Laurbærblade Kg. 2 690.

Værdi i Kroner 37 150, i 1896 42 980.

Indførselen var i 1897: Kaffe Qvintaler 90 310, Raavox 268, Kornvarer 54 663, Bomuld 11 265, Rodfrugter 11 265, tørrede Frugter 20 378, Uld og Skind 493, Metaller 9 525, Olivenolie 4 725, russisk Petroleum 23 900, Læder Stk. 144 600, salt Fisk Qv. 1 516, Farver 288, indenlandsk Sukker 201 160.

Til Triest ankom i 1897 9 592 Skibe dr. 1934 384 Ton.

Fragterne for Egestav var i Gjennemsnit frcs. 10—12 pr. Ton. Paa Middelhavet var Fragterne 9—10 frcs pr. Ton à 42 franske Kubikfod og 1 000 Kg. in full. Fragterne for Lærketræ af Sicilien varierede mellem 12—15 italienske Lire for 1 200 venetianske Unzer. Andre Fragter forblev, da de besørges af regulære Linier, uforandret fra Nord- og Sydamerika til Hamburg 18 sh, England 12 sh, Japan 45 sh, China, Bombay 24 sh, New York 17 sh., Brasilien 40 sh. pr. Tons.

Høieste og laveste Gjennemsnitskurser i 1897: for 100 francs Gulden 47.30—47.95, 100 italienske Lire Gulden 42—45.60, 10 £ Gulden 119.35—122, 100 Mark Gulden 58.50—59.55.

I Triest og nærmeste Omegn blev i Aaret grundlagt flere nye Industrier Fabriker, saasom Smelteovn for Krainerisches Industri Gesellschaft med ca. 500 Arbeidere, Raamateriale fra Grækenland, Spanien og Indlandet. Fr. Schädelsch, Staalstøberi, 60 Arbeidere, Raastof fra England, gammelt Jern fra Indlandet. Asfaltfabrik, Panfili & Co., 50 Arbeidere, Raastof fra Amerika, Grækenland og Italien, Ceresinfabriker, en i Triests Frigebet og en i San Salbas Frigebet bag Servola, med 60 Arbeidere, Raastof fra England og Indien og fra Indlandet Affald af beslægtede Industrier. Metallurgisches Gesellschaft anvender 100 Arbeidere, Raastof fra Spanien og Grækenland. Elektroteknisk mekanisk Anstalt, G. Galatti, anvender ca. 80 Arbeidere, faar Rujern, Kul og Antracit væsentlig fra England. Kaffeappaturer, en med Haand-, en anden med Gasmotordrift. Under Anlæg er Canditfabriken Eppingher i Frigebetet.

Ved Forhøielsen af den aarlige Udførselspræmie for Sukker fra 5 til 9 Mill. Gulden er Udførselen deraf over Triest steget fra 68 000 Ton i 1896 til 118 000 i 1897. Indførselstolden i Triest udgjorde i 1897 ca. 2 Mill. Gulden mere end i 1896, eller 12 Mill. De i Varelagrene i Frigebetet oplagte Varer var 2 Gange saa meget som 1896, og det har vist sig, at Frigebetet har for lidet Plads.

Det i et Tiaar ubenyttede Værft Tonello blev erhvervet af Stabilimento Tecnico Triestino, som har udvidet og indrettet det efter moderne Fordringer og har gjort det bekendt for Bygning af Skibe ogsaa til fremmede Lande.

Ogsaa det østerrigske Lloyd har besluttet at forøge sin Flaade med Skibe, som i Hestekraft og Drægtighed langt skal overgaa alle hidtil kjendte.

Sundhedsforholdene var i Aaret tilfredsstillende.

Konsulatets Adresse er: Via Fontanone No. 2. Kontortid 9—12, 3—5.

Otto von Leitenburg.

Lourenço Marques (Mozambique).

Aarsberetning dateret 31 Januar 1898.

Norske Skibe.	Med Ladning.		I Ballast.		Tilsammen.				Brutto- fragter. £
	Ant.	Ton.	Ant.	Ton.	Ant.	Ton.	Deraf Dampskibe.		
							Ant.	Ton.	
I. Ankomne.									
Fra Norge til Hovedstationen	13	11 452	-	-	13	11 452	-	-	18 310
- Sverige til Hovedstationen	15	10 758	-	-	15	10 758	-	-	18 655
- andre Lande til Hovedstationen	21	16 039	-	-	21	16 039	-	-	33 499
Ialt	49	38 249	-	-	49	38 249	2	2 651	
II. Afgaaede.									
Til Norge fra Hovedstationen	-	-	1	803	1	803	-	-	
- andre Lande fra Hovedstationen	-	-	48	37 782	48	37 782	-	-	
Ialt	-	-	49	38 585	49	38 585	2	2 651	

Af svenske Skibe ankom 7 dr. 5 513 Ton.

Erlagte Konsulatafgifter af norske Skibe £ 132. 17. 7, af svenske £ 19. 5. 6.

Ifølge nævnte Fortegnelser ankom i 1897 til Lourenço Marques 47 norske Seilskibe samt 2 Dampskibe, ligesom 2 Seilskibe, overliggende fra Aar 1896, udgjøre et samlet Antal af 51 Fartøier af en total Drægtighed af 40 707 Tons.

Efter endt Losning af nævnte Skibe afseilede 49 i Ballast til forskellige Havne, og 2 forbleve overliggende til 1898.

Bruttofragten paa de 49 i Aarets Løb ankomne Skibe udgjorde ca. £ 70 464.

I samme Tidsrum beløb den svenske Skibsfart sig til 7 Fartøier af en samlet Drægtighed af 5 512 Tons, hvis Bruttofragt androg £ 9 067, og som afseilede alle efter endt Losning i Ballast.

Antallet af norske ankomne Skibe er saaledes steget siden 1896 med 58 $\frac{0}{100}$.

I det Hele importeredes til Lourenço Marques i 1897 et samlet Quantum af 335 008 Tons.

Deraf indklareredes for lokalt Forbrug en Værdi af ca. £ 750 000, medens der i Transit til Transvaal afsendtes £ 2 660 000.

Tolden betalt paa Værdien for lokalt Forbrug beløb sig til £ 95 000, medens Transittolden androg £ 40 000.

Toldens samlede Indtægt med Tilføielse af Export, Reexport, Pakhusleie, Stempel, Skatafgift, Fyr- og Bøieafgift, Tonnageafgift etc. androg £ 165 000.

Kursen paa portugisisk Mynt har i Løbet af 1897 været gennemsnitlig 50 $\frac{0}{100}$, som tabes ved Omvexling til engelsk Mynt, hvorimod denne sidste naar en Præmie af 50 $\frac{0}{100}$, naar den omvexles til portugisisk Mynt. Kursen er fremdeles 1 £ = 6.750 reis gennemsnitlig.

Ved Betaling af Havneudgifterne yder denne Omstændighed en betydelig Besparelse i Skibsudgifterne, som effektivt kun blive Halvdelen af Tarifen ved Omvexling af Guld til portugisisk Mynt, som Told- og Havnekontor antage i Betaling.

Med Hensyn til norske Varer, foruden Trælasten af største Vigtighed, importeres her Klipfisk, nogen Margarin og Viking-Melk.

Sidstnævnte Artikler importeres via Hamburg og Lissabon gennem der etablerede Huse. Det maa i ethvert Fald fraraades Capteiner at medbringe Varer, af hvad Beskaffenhed de saa ere, for Salg. De talrige Dampskibsforbindelser med Europa reducere Salgspriser til Intet, ligesom alle lokale Forretninger føre alle Artikler og derfor ei passivt kunne tillade Skibe at drive Handel i Konkurrence.

Det er hændt i 1897, at norske Skibe have medbragt Øl og Margarin for Salg, men efter at have seet, at man kan sælge dem her fra Bord billigere end den Pris, de selv udbyde til fra Skib, ville slige Experimenter vel neppe fornyses.

Forøvrigt betale de her etablerede Huse Skat for at drive Forretning her og kunne derfor ei tillade, at Skibe, som blive betalte for at bringe hid Lading, medbringe Sager at sælge i Concurrence med selve Importør-Befragteren.

Med Hensyn til Baade stiller Sagerne sig anderledes, idet der almindeligvis altid er Begjær for dem, saa at Afsætningen sker let og fordelagtig, ligesom det er naturligt, at et Skib skulde lave et Par Baade for Salg.

I 1897 har der været at beklage Forliset af norsk Bark „Abel“, Captein C. K. Kristophersen, 472 Tons Register af Lyngør, som ei kom ind til Lourenço Marques, men stødte i Delagoa-Bugten, saa Skib og Last blev totalt tabt, medens Mandskabet reddedes. Dette Forlis fandt Sted den 15 Juni 1897.

Med Hensyn til Fyrtaarnet, som skulde have været oprettet paa Cockburn shoal ved Enden af 1897, saa har der været arbeidet stadigt paa samme, men paa Grund af den høie Bølgegang og stærke Strømninger har Arbeidet været saa besværligt, at det neppe naar sin Fuldendelse før om flere Maaneder.

Indtil nævnte Fyrtaarn er paa sin Plads, findes der ingen paalidelige Kjendemerker at rette sig efter for Indseilingen, da Bøierne ofte drive fra deres Ankerplads.

Det nyeste Admiralitetskort, udkommet i London, giver i ethvert Fald de sikreste Oplysninger om Indseilingen.

Paa Grund af de siden længere Tid i Transvaal herskende ugunstige Handelsforhold som Følge af Forretnings Stillestaaen og Prisers Tilbagegang ere betydelige Quantiteter af Trælast opstablede her samt i andre sydäfricanske Havne, hvor Importen har været uforholdsmæssig stor i Sammenligning med Begjæret. Formodentlig vil derved bevirkes, at Importen af Trælast vil aftage i nogen Tid hertil.

Prisen for Ballast har i Løbet af 1897 været gennemsnitlig 4 sh—4 sh. 6 d pr. Ton som under normale Forhold.

I Charterpartier, afsluttede hertil, burde stipuleres, at Capteinen har fri Haand til at besørge selv sin Udklarering, for saaledes at undgaa Oprækkeri i Kursen fra Modtagers Side.

Joh.s Bang.

Breslau.

Aarsberetning dateret 26 Februar 1898.

I Aarsberetningen for 1896 udtaltes Formodning om en videre gunstig Udvikling af de økonomiske Forhold, saafremt ikke politiske Omstændigheder

kom i Veien. Uagtet den græsk-tyrkiske Krig er dette heldigvis slaaet til; navnlig har Handel og Industri havt et gunstigt Aar. De betydelige Midler, som under disse Forhold blev lagt Beslag paa af disse Faktorer, bevirkede vedvarende høie Renter og sikrede Bankforretningen god Beskæftigelse for dens Kapitaler. Virkningerne af den sidste Børslov er, som det synes, i visse Henseender aftagende, hvad enten Vanen derved spiller en Rolle eller at Handelen søger og har taget nye tilsvarende Former. Nyt for Aaret er de tyske Bankers Bestræbelser for ved Sammenslutning at danne Foretagender, hvis Kapitaler har antaget en hidtil ganske uhørt Størrelse. Saaledes er i dette Distrikt den betydeligste og ældste Aktiebank gaaet op i et af de første Berliner-Instituter. Bankernes Udbytte er, saavidt hidtil bekjendt, ret tilfredsstillende, hvilket for en stor Del ogsaa kan tilskrives en livlig Emissionsvirksomhed. Ogsaa Bergværksindustrien glædede sig ved en yderst gunstig Udvikling. Hytte- og Valseværkerne var stadig stærkt optaget til lønnende Priser, hvilket ogsaa fremdeles vedvarer, og Kuldriften fandt saa god Afsætning, at der om Høsten kunde ske en ret væsentlig Prisforhøielse. Ogsaa for Zinkindustrien vedblev de i forrige Aarsberetning skildrede gunstige Forhold. Medens der i disse Industrier af flere Grunde hersker en tillidsfuld Stemning for Fremtiden, nærer man paa andre Hold Tvivl derom, hvilket blandt Andet viser sig paa Børsen ved Stagnation i Kurserne paa vedkommende Papirer. Textil- og Spinderiindustrien udviste normale Resultater; kun gjorde ved Aarets Slutning østerrigsk Konkurrence sig gjældende i Linspinderiet. Væverierne led ikke saa meget, som man fra først af havde frygtet, af den amerikanske Toldlov. Porcelænsmanufakturernes trivedes. Ogsaa Glasindustriene tør have havt Fremgang i de fleste Brancher, ialfald Speilglas og Glasvarer til Belysning. Fra Uldforretningen er intet Væsentligt at berette. Slæbende Forretning og Priser, der i Aarets Løb vistnok tiltog, men dog ikke længere hjalp Uldproducenterne, da dette først indtraf efter det herværende Uldmarked. Klædesfabrikerne arbeidede i det Væsentlige tilfredsstillende. Rederiforretningen drog Fordel af stadig høi Vandstand i Oderen. Maskinbygningen tilførte den gunstige almindelige Forretningsstilstand rigeligt og lønnende Arbeide. Især var der et betydeligt Opsving i Landbrugsmaskiner, navnlig formedelst Mangel paa Landbrugsarbeidere. For Bygning af Jernbanevogne var Stillingen særdeles god og antages at ville vedvare. Ogsaa for Cementindustrien virkede de almindelige Forhold samt Indflydelse af den bestaaende Konvention til meget tilfredsstillende Resultater. De kemiske Industrier arbeidede normalt og tilfredsstillende; ligesaa Papir- og Celluloseindustrien, skjønt Priserne for Fabrikaterne vel havde kunnet taale et Opsving.

Uhrfabrikerne arbeidede, hvor der var normale Forhold, tilfredsstillende. Bryggerierne led under dyrt Byg af ringe Kvalitet samt en regnfuld Sommer. Resultaterne er dog, saavidt hidtil bekjendt, antagelige. Spritfabrikerne begunstigedes af en god Spiritus-Conjunktur. For deres videre Udvikling turde den slette Poteteshøst være af Betydning. For Sukkerfabrikerne var Aaret meget ugunstigt. Vistnok gav Roehøsten, især i Kvalitet, et væsentligt bedre Resultat end ventet. Priserne for Raasukker er dog fremdeles saadanne, at kun der, hvor særligt gunstige Forhold raader, Udbyttet turde være taaleligt eller ialfald ikke tabbringende. Under Indflydelse af en neppe formindsket Roedyrkning og Oprettelse af nye Fabriker, foranlediget ved sidste Sukkerskatlov, giver denne Industris Stilling ringe Udsigter. Man kan derfor ikke undre sig over, at den nævnte, af Interessenterne i sin Tid paaskyndede, Lov, nu atter efter de samme Folks Ønske skal ophæves, og at disse nu indtrængende

kræver den i saa mange Aar fraraadede Ophævelse af Extrapræmierne. Hvorvidt en saadan Forholdsregel, der for at være virksom, maatte være ubetinget international, og hvorom som bekjendt Forhandlinger er drevet med flere europæiske Regjeringer, vil blive realiseret, maa vistnok afventes. At under saadanne Forhold og Udsigter de Priser, som Fabrikerne kan betale for Roerne, staar væsentlig tilbage for de tidligere Priser, maatte ogsaa, foruden andre Faktorer øve en ugunstig Virkning paa Landbruget. Det vaade Veir i Foraaet, Sommeren og Høsten skadede og tildels ødelagde Høsten af Roer og Korn samt andre Frugter. De paa Verdensmarkedet i det hele gjældende bedre Priser gav ikke fuld Erstatning herfor, idet disse i Indlandet unddrog sig den fulde paa Verdensmarkedet herskende Tendens, efterat næsten alle betydeligere tyske Kornbørser var bleven tvunget til at indstille sin Virksomhed paa Grund af de ved de agrariske Stormanfald foranledigede Regjeringsforholdsregler. Derhos gjorde der sig paa den følsomste Maade gjældende Mangel paa Arbeidere, hvilken endnu mere end før blev draget væk af den blomstrende Industri. — Som Slutningsresultat af det forløbne Aar viser sig næsten overalt, kun med Undtagelse af Landbruget, et opmuntrende Billede af Udvikling, der ogsaa turde vedblive i dette Aar.

v. Wallenberg-Pachaly.

Tunis.

Skrivelse dateret 6 Januar 1898.

I Anledning af Departementets Skrivelse af 21 December sidstl. har jeg den Ære at afgive nærmere Redegjørelse om Tilblivelsen af det tunesiske Dekret af 20 November 1897 og dets Anvendelse.

Den tunesiske Regjering havde besluttet, fra og med 16 Oktober 1896 at gennemføre Bestemmelserne i Toldtarifens „Tarif Général“ ligeoverfor de Lande, som ikke ved særskilte Traktater nyder en Undtagelsesstilling. For ret at kunne anvende de forskjellige Tarifer, maatte det tunesiske Toldpersonale kjende Oprindelsen og Afsendelsesstedet (la provenance) for de Varer, som importeres til Regentskabet; følgelig udstedtes Dekretet af 20 August 1897 (Generalkonsulatets Indberetning No. 12 af 24 August 1897).

Imidlertid synes dette Dekret ikke at have været heldigt affattet; thi Tvistigheder om dets Forstaaelse opstod mellem Importørerne i Tunesien og Toldfunktionærerne, og Klagemaal og Reklamationer strømmede ind til Toldstyrelsen, Handelskammeret i Tunis og Ministerresidenten.

Efter anstillet Undersøgelse betreffende Klagerne ophævedes Dekretet af 20 August og erstattedes af et nyt saadant af 20 November, hvortil slutter sig Finantsdirektørens Instruktioner angaaende Dekretets Forstaaelse og Anvendelse. Af disse to Dokumenter fremgaar, at ved direkte Import til Tunesien fra f. Ex. Norge udkræves ikke særskilt Oprindelsesbevis, ikke engang for de i Instruktionsens § 1 opregnede Artikler. Sædvanlige Skibningsdokumenter (Konossement og Faktura), er isaafald tilstrækkelige til Bevis for Varens Oprindelse.

Oprindelsesbeviser fordres heller ikke for „colis postaux“ (Postpakker), hvis Vægt ikke overstiger 5 Kg.

Ved indirekte Forsendelse af Varer over Transithavn stiller Sagen sig anderledes. No. 2 og 3 i Instruksen § 10 synes vistnok at fritage for obligatorisk Forevisning af Oprindelsesbeviser transiterende Varer, som via fransk eller anden Traktatmagts Havne ankommer til Tunisien, men denne Indrømmelse mangler praktisk talt al Betydning paa Grund af de Vilkaar, som dertil er knyttet.

No. 2 af Instruksen § 10 siger, at Oprindelsesbevis ikke er obligatorisk, naar Varerne (de i No. 1 opregnede) ankommer direkte fra fransk Havn og derfra medfølges af Attester udvisende, at de af Toldmyndighederne dersteds er erkjendt som kommende fra Traktatland. Oprindelsesbevis, udstedt i Exportlandet, er saaledes her kun ombyttet mod et andet Certifikat, udstedt af Toldkammeret i fransk Transithavn, og derhos fordres, at Varerne derfra direkte skal forsendes til Tunisien.

No. 3 af § 10, der handler om Varer, som transiterer i en tredie Traktatmagts Havne, indeholder samme Bestemmelse som No. 2 samt yderligere en Indskrænkning, nemlig Fordring paa Bevis for, at Varen er indkommet til Transitlandet direkte fra Oprindelseslandet.

Som Konklusion af det Anførte tillader jeg mig at resumere:

1) Ved direkte Export fra Norge til Tunisien fordres ikke Oprindelsesbevis, og heller ikke ved Forsendelse med Pakkepost.

2) Ved Export over fremmede Havne, enten fransk eller anden Traktatmagts (tydsk, engelsk eller belgisk), bør af praktiske Grunde til Undgaaelse af Ubehageligheder og uforudseede Udgifter Oprindelsesbeviser medfølge Varen, hvis den bestaar af nogen af de i Instruksen No. 1 opregnede Artikler.

Bestaar den exporterede Vare ikke af nogen af disse Artikler, er Oprindelsesbevis unødigt.

Indhold: Amsterdam S. 15. — Breslau S. 43. — Gibraltar S. 33. — Hannover S. 27. — Lourenço Marques S. 41. — Piræus S. 36. — Triest S. 39. — Tunis S. 45. — Washington S. 36.

Beretninger om Handel og Skibsfart.

Uddrag af Aarsberetninger fra de forenede Rigers Konsuler
for 1897 m. M.,

No. 3.

udgivet ved Departementet for det Indre.

1898.

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

Indberetning

fra kommerciel Stipendiat Gerh. Stoltz-Petersen.

Aaret 1897 har for Argentina, fra et Forretningsstandpunkt betragtet, været lidet tilfredsstillende. Hovedskylden herfor bærer de to sidste Aars mislykkede Hvedehøst.

Argentina er af Naturen henvist til at hente sin Kraft fra Landbruget. Paa det primitive Standpunkt, som dette for ikke ret mange Aar tilbage stod paa, kjendte man omtrent ingen anden Form herfor end Opavlingen af Kvæg; men efterhvert som Befolkningen ved Indvandring, hovedsagelig fra det sydlige Europa, blev tilført en hel Del agerdyrkende Elementer, er der heri skeet en Forandring, saaledes at Agerbruget lidt efter lidt er kommen til at spille den mest fremtrædende Rolle i Argentinas Økonomi. Paa Agerbrugets Omraade er det igjen Dyrkningen af Hvede, som har faaet den mest fremskudte Plads, og hvor hurtigt denne Gren af Landbruget har udviklet sig vil sees deraf, at medens Argentina for omkring 20 Aar siden var nødt til at forsyne sig med Hvede udenfra, har det nu opnaaet Rang som det tredie hvedeexporterende Land i Verden.

Hvedehøsten har derfor en lignende Betydning for Argentina som Lofot-fisket for det vestlige Norge, og hvis denne mislykkes, indtræder en lignende Tilstand, som naar Lofotfisket slaar feil. Ligesom Exportørerne og Opkjøberne, der er nødsaget til at forstrække Fiskerne med Forskud til Anskaffelse af Redskaber, Udrustning o. s. v. for at sætte dem istand til at drive Fisket, saaledes maa disse ogsaa her give Landmændene Forskud, forat de kan kjøbe sig Maskiner, skaffe sig Arbeidshjælp til Indhøstningen o. l. Landhandlerne maa her som der tilstaa Producenterne Kredit paa deres Livsfornödenheder, indtil Indhøstningen er færdig og de har erholdt Opgjør hos Kjøberne af deres Produkter. Hvis Høsten derfor slaar feil, kan Landmændene ikke opfylde sine Forpligtelser, og Exportørerne og Opkjøberne, som har forstrukket dem med Kontanter, ligesom Landhandlerne og gennem disse Grossererfirmaerne i Byerne kommer i Vanskeligheder.

En saadan Tilstand er det, at Forretningslivet hernede i de to sidste Aar har befundet sig i, og Følgen har været en Række Moratorier og Betalingsindstillinger, ikke alene af mindre betydelige Firmaer, men ogsaa af Huse, hvis Soliditet man havde anseet hævet over enhver Tvivl.

Det vil af det Foregaaende forstaaes, at Udviklingen af indeværende Sæsons Hvedehøst fra alle Hold af har været fulgt med den mest intense Interesse, idet det hverken mere eller mindre afhænger af denne, om Argentina atter skal kastes ind i en alvorlig økonomisk og finciel Krise.

Det er derfor et overordentlig stort Held, at Hvedehøsten iaar har havt det gunstigste Udfald; endnu har man ikke fuld Oversigt over, hvor stort Udbyttet vil blive, da Indhøstningen paa mange Steder endnu ikke er færdig, men man antager i Almindelighed, at dette vil blive ligesaa stort, om ikke større end det, som har været opnaaet i de tidligere allerbedste Aar.

En af de væsentligste Aarsager til Kornhøstens daarlige Udfald herude i de sidste Aar har været Græshopperne.

Det er nu adskillige Aar, siden disse begyndte at visp sig her i Landet, men da de i Begyndelsen ikke optraadte i større Mængder, og den Skade, de gjorde, som Følge deraf var mindre betydelig, bekymrede man sig lidet om dem og foretog sig med Sydlændingens sædvanlige Indolence intet til deres Bekjæmpelse. Følgen deraf blev derfor, at Plagen for hvert Aar, som gik, blev større og større, indtil den tilsidst antog saa store Dimensioner, at Argentinas hele Landbonæring stod i Fare for at ødelægges. Ingenting var sikker for Græshoppernes Hærjinger; hvor der ikke fandtes Kornmarker, kastede de sig over Græsvæksten, saa Kvæget paa mange Steder holdt paa at omkomme af Sult.

Stillingen blev herved saa kritisk, at Regjeringen endelig indsaa, at der maatte gribes til energiske Forholdsregler, og efterat Kongressen havde stillet de nødvendige Pengemidler til dens Disposition, tog man ifjor kraftigt fat paa Græshoppernes Udryddelse paa den eneste Maade, som hidtil har vist sig effektiv, nemlig ved Opkjøb af Insekterne selv samt deres Æg.

Ganske at forhindre Græshoppernes Ødelæggelser iaar har naturligvis ikke været muligt, men da Hvedepriserne paa de europæiske Markeder for Nærværende er meget høje, og det kun beror paa Udfaldet af Argentinas Hvedehøst, om disse yderligere skal stige, vil Landmanden efter al Sandsynlighed faa sit Korn bedre betalt, og den Skade, Høsten har lidt, vil derved blive mere end opveiet.

Hvis det kan lykkes ogsaa videre fremover at holde Græshopperne nogenlunde i Schack, saaledes at ogsaa Maishøsten bliver reddet, er de økonomiske Udsigter for 1898 saa gode, som de nogensinde tidligere har været i Argentinas Historie.

En af de glædeligste Foreteelser i det forløbne Aar har været den i Aarets sidste Halvdel indtraadte betydelige Stigning af argentinske Statspapirer paa de europæiske Fondsbørser.

At en saadan Stigning har kunnet finde Sted under de vanskelige Tider, Landet ifjor maatte gennemgaa, afgiver et nyt Vidnesbyrd om, hvorledes Til- liden til Argentinas Udviklingsdygtighed stadig mere og mere befæster sig.

Hvad der særlig har bidraget til, at Landets Kredit saaledes er bleven styrket, er den af Kongressen i næstsidste Session vedtagne Lov, ifølge hvilken Argentina paatager sig den fulde Forrentning af sin Statsgjæld et helt Aar tidligere, end der var arrangeret med Kreditorerne; ligeledes har det gjort et godt Indtryk, at der i Slutningen af forrige Aar blev truffet en Overenskomst med Provindsen Buenos Aires's Kreditorer, hvorefter Staten paa visse Betin- gelser overtager nævnte Provinds's Gjæld. Herved har man nemlig gjort Be- gyndelsen til at iværksætte den af Kongressen ligeledes i næstsidste Session vedtagne Lov om Konsolideringen af samtlige Provindsers Gjæld.

Af Finantsministeren blev der ifjor gjort et meget prisværdigt Forsøg paa at indføre en Forandring i de sidste Aars noget vel optimistiske Finantspolitik og lægge denne over paa en sundere Basis. Han foreslog nemlig Budgettet for 1898 opgjort med et Overskud af henimod 9 Millioner Pesos Papir, som han havde opnaaet, dels ved at indføre forskellige Besparelser og dels ved at forhøje nogle af de gamle samt oprette en Del nye Skatter.

Dette Overskud vilde han benytte til Afbetaling paa en flydende Statsgjæld paa ca. 60 Millioner Pesos Papir, hvilken repræsenterer de sidste 3 Aars Deficit i Budgettet, og som man har paadraget sig paa Grund af de sidste Aars forcede Anskaffelser af Krigsmateriel.

Denne fornuftige Finantspolitik fik dog beklageligvis ikke Tilslutning i Kongressen. Istedendfor at indskrænke Udgifterne har denne i en væsentlig Grad forhøiet disse, ligesom den heller ikke vedtog Skattepaalæg i den Ud- strækning, som Finantsministeren havde foreslaaet, hvorfor Budgettet ogsaa iaar blev opgjort med en betydelig Deficit.

Nævnte Underskud, som altsaa iaar har faaet en betydelig Forøgelse, maa derfor dækkes med et nyt Statslaan, som antagelig skal søges optaget, naar den nye Præsident, som skal vælges iaar, har tiltraadt sit Embede.

Kongressen har imidlertid ikke ladet sig skræmme af den noget tvivl- somme Stilling, hvori Finantserne befinder sig, men har vedtaget en Række Lovforslag om Foretagender, hvis Udførelse man med temmelig stor Sikkerhed kan gaa ud fra vil sætte Landets Resourcer paa en haard Prøve. Den har saaledes bestemt, at der skal anlægges en Skibskanal fra San Lorenzo — en liden By et Par Mil ovenfor Rosario — til Byen Cordoba, som ligger ca. 240 engelske Mil inde i Landet; herved vil denne By blive bragt i direkte Skibs- forbindelse med Havet. Endvidere har den bevilget 100 000 Pesos til Under- søgelse af en Række projekterede Jernbane- og Kanalanlæg i de sydlige Terri- torier Rio Hegro, Chubut og Henquen, hvilke, er beregnet paa at skulle frem- hjælpe disse af Statsmyndighederne hidtil temmelig negligerede Landsdele. Endelig har den vedtaget en Lov om Kanalisationen af Martin Garcia Bar, den Bar, som ligger udenfor Indløbet til Floden Paraná og udgjør en af de værste Hindringer for Skibsfarten paa denne.

Et Projekt, som har fundet en meget gunstig Modtagelse hos Autoriteterne, da det tilsigter en tilfredsstillende Ordning af Skibsfartsforholdene i Paraná, er

Anlægget af en Kanal mellem Buenos Aires og Rosario. Fordelen ved en saadan Kanal skulde ligge deri, at den vilde være lettere og billigere at holde i farbar Stand end selve Floden med sine stadig skiftende Sandbanker.

Et af de vigtigste og mest betydningsfulde Arbejder, som nogensinde har været udført her i Argentina, har i det forløbne Aar naaet sin Fuldendelse, idet Dokkerne ved Buenos Aires den 24de Juni f. A. i sin Helhed blev aabnet for den almindelige Trafik.

Disse Dokanlæg strækker sig i nordlig Retning langs Fronten af Buenos Aires og bestaar af et sydlig Basin, som staar i Forbindelse med de ældre Havneanlæg i Boca del Riachuelo, 4 Dokker, der har en Længde af fra 570 til 690 Meter og en Bredde af 160 Meter, samt et nordligt Basin, som med en egen Kanal, hvilken forøvrigt endnu ikke er færdig, er sat i Forbindelse med den ydre Red. Desuden omfatter Komplekset to Tørdokker, der har en Længde af 150 og 180 Meter og en Bredde af 20 Meter, og som altsaa er beregnet paa at kunne optage Fartøier af hvilken som helst Drægtighed. Ved Anlægget af disse Tørdokker er der skabt en for Skibene meget heldig Konkurrence med Montevideo, som hidtil har været det eneste Sted paa disse Kanter, som har havt Tørdok for større Fartøier.

Skibsfarten paa River Plate har, siden min sidste Indberetning, vedvarende arbejdet under et stort Tryk, men ser det heldigvis nu ud til, at vi gaar lysere Tider imøde.

Da Fragterne ifjor efter den mislykkede Hvedehøst var kommen saa langt ned, som man antog, der var Mulighed for, at de kunde komme, haabede man, at en nogenlunde god Maishøst skulde rette lidt paa Forholdene og sætte nyt Liv i Fragtmarkedet.

Heri blev man imidlertid skuffet, da det viste sig, at ogsaa Maisen i stor Udstrækning var bleven ødelagt af Græshopperne, og istedetfor at blive bedre, blev Fragtforholdene stadig værre og værre. Tilbudet af Tonnage oversteg fremdeles i en betragtelig Grad Behovet, og et stort Antal Skibe saa sig derfor vedblivende nødsaget til at søge bort i Ballast.

Dette blev særlig Tilfældet med de almindelige fragtsøgende Baade, de saakaldte Tramps, da disse umuligt kunde konkurrere med Rutebaadene, som akcepterede Fragter lige ned til 2 a 3 Shillings, ja endog gik ind paa at medtage Last fragtfrit, for derved at spare Udgifterne ved at indtage Ballast.

Belært af Erfaringer fra tidligere Aar viste Exportørerne, da den nye Sæson nærmede sig, liden Tilbøielighed til at gjøre „Forward“slutninger; kun nogle enkelte Skibe blev sluttet for Januar-Februarlastning til Fragter, som dreiede sig om 17 a 18 Shillings.

Efterhvert som man imidlertid fik større og større Sikkerhed for, at Hvedehøsten vilde give et stort Overskud for Export, blev Interessen for at sikre sig Tonnage for Sæsonen stærkere, og Rederne havde ikke synderlig vanskeligt ved at sætte igjennem sine Fordringer paa høiere Fragtsatser.

Hertil kom, at Veiret under Indhøstningen var usædvanlig gunstigt, saaledes at Farmerne blev istand til at sende betydelige Kvantiteter Hvede ind til Udskibningshavnene tidligere, end man havde forudseet. Dette forårsagede en stærk Efterspørgsel efter Tonnage for prompt Lastning, og Rederne fik derved Leilighed til yderligere at stramme sine Fordringer.

Fragterne gik derfor hurtig iveiret, og passende Dampskibe, som man særlig synes at have Brug for, opnaar for Nærværende lige optil 24 à 25 Shillings for „up River“lastning med et Afslag af 1/6 til 2/-, naar Ret til at tage Kvæg paa Dæk forbeholdes. Seilskibe synes der at være mindre Interesse for, da de Fragter, som betales for disse, er adskillig lavere, nemlig 21 à 22 Shillings for Lastning i Flodhavnene.

I disse Fragtsatser er det dog ikke usandsynligt, at der senere vil indtræde en Reaktion, da den Tonnage, som er bestemt herud i Sæsonens Løb, er meget betydelig, og der som Følge heraf ikke er Rimelighed for, at der siden skal opstaa nogen Mangel paa Skibsrum.

Af nogen større Betydning tror jeg imidlertid ikke, at denne Reaktion vil blive, da der til Hvedeafskibningen i alle Tilfælde vil behøves en betydelig Mængde Skibsrum, og Tilbudet af Tonnage derfor vanskelig i nogen væsentlig Grad kan komme til at overstige Behovet.

Udsigterne maa derfor siges at være de bedste, isærdeleshed, hvis Mais-høsten, saaledes som der synes at være al Grund til at tro, slaar godt ind, og Rederne kan med temmelig stor Sikkerhed gjøre Regning paa, at Skibsfarten paa River Plate for Resten af Aaret vil give et tilfredsstillende Udbytte.

Det er glædeligt at kunne notere, at flere norske Dampskibe er befragtet for Lastning herude i Sæsonen.

I Kreaturfarten til Europa har der ifjor, omtrent hele Aaret igjennem, været udvist en betydelig Aktivitet og Fragterne har derfor gennemgaaende holdt sig meget høje. Afskibningen har imidlertid i den senere Tid aftaget noget grundet paa, at Kvægpriserne paa det engelske Marked er gaaet ned, og Fragterne har som Følge heraf vist en nedadgaaende Tendens. Medens der for et Par Maaneder siden betaltes £ 5 — 10/- og 10/- for henholdsvis Okser og Faar, kan for Øieblikket ikke mere end £ 4 — 10/- og 8/- opnaaes.

Fragterne paa Brasilien har i længere Tid, væsentlig paa Grund af den økonomiske Krise, dette Land for Nærværende befinder sig oppe i, været lidet livlig. Fragterne har som Følge heraf været meget utilfredsstillende — en Tidlang betaltes saaledes ikke mere end 6 Shillings for Hvede, Mais o. l. og \$ 1.⁸⁰ amerikansk Guld for Hø.

Det brasilianske Fragtmarked er fremdeles yderst flaut, omend den Bedring, som i den senere Tid er indtraadt paa de andre Fragtmarkeder, ogsaa har bragt Fragterne til at stige her. For Øieblikket opnaaes saaledes lige optil 14 à 15 Shillings for Kornvarer og Mel og \$ 2.⁵⁰ amerikansk Guld for Hø, men Trafiken er ikke stort større, end at den kan besørges af de almindelige Rutebaade.

Udførselen af levende Kvæg herfra til Brasilien fik for nogen Tid siden en temmelig alvorlig Knæk derved, at den brasilianske Kongres, for at ophjælpe den indenlandske Opdrætning af Kvæg, vedtog en betydelig Forhøjelse af Tolden paa det importerede Kvæg. Exporten er derfor indskrænket til nogle enkelte Ladninger; Fragten dreier sig om £ 2. pr. Hoved.

Fragterne til Sydafrika er de, som under den Krise Fragtmarkedet har gennemgaaet, har fluktueret mindst, idet de kun gik ned med nogle faa Shillings, fra 16 à 17 til 13 à 14 Shillings.

I den senere Tid er Fragterne atter kommen op i 16 à 17 Shillings og synes at have Udsigt til at skulle stige yderligere, da den mislykkede Hvedehøst i Australien antagelig vil have til Følge, at de engelske Kolonier i Sydafrika i større Udstrækning end hidtil kommer til at forsyne sig med Korn fra Argentina.

Exporten til Sydafrika holder forøvrigt stadig paa at udvide sig. Foruden at man er begyndt at skibe Hø over til Kapkolonien er der nu Tale om at sende nogle Prøveladninger Mel didover.

Desuden forlyder det med Krav paa Paalidelighed, at der er indledet Underhandlinger om Levering af et større Antal Stykker Kvæg til Kongo-staten.

Dokavgifter. Et af de Midler, som Finantsministeren i sit Budgetforslag foreslog benyttet for at opnaa en Forøgelse af Statsindtægterne, var en Forhøjelse af Dokavgifterne i Buenos Aires af ikke mindre end ca. 100 %. Forslaget herom lykkedes det dog ikke at drive igjennem i Kongressen, men denne vedtog alligevel en Forhøjelse af næsten 50 %. Af nedenstaaende Opgave vil sees, hvordan Afgifterne stiller sig for et Skib paa 1 500 Reg. Ton i 15 Dage efter den gamle og den nye Tarif.

	1897.	1898.
Indtrædelsesafgift		
10 ctvs. pr. Ton	\$ 150	\$ 225
Kaipenge		
\$ 11.10 - Dag	- 166.50 - 1 - - - pr. Dag	- 225 -
	\$ 316.50 Guld.	\$ 450 Guld.

Argentinas udenrigske Handel i det forløbne Aar har, som rimeligt kan være, i stor Udstrækning været paavirket af de i Landet raadende mindre gunstige økonomiske Tilstande og viser derfor saavel for Importens som Exportens Vedkommende en temmelig betydelig Tilbagegang, sammenlignet med det næst foregaaende Aar.

Ifølge de statistiske Opgaver over Handelsomsætningen i de ni første Maa-neder af forrige Aar er Værdien af Importen gaaet ned fra 81 Millioner Pesos Guld i 1896 til 73 Millioner i det forløbne Aar og Exporten fra 90½ til 79½ Million eller med henholdsvis 10 og 12 Procent. Dette er temmelig høje Procenttal for et nyt Land som Argentina, hvor Folkemængden vokser med omkring 5 % om Aaret; men da Tilbagegangen, som allerede nævnt, omtrent

udelukkende skyldes tilfældige Aarsager, er der al Udsigt til, at Tabet vil blive mere end oprettet i 1898.

Klipfisk og Tørfisk. Økonomisk ugunstige Tider som de, vi havde ifjor, vil naturligvis først og fremst komme til at øve sin Indflydelse paa Forbruget af de Artikler, som ikke netop kommer ind under Begrebet Nødvendighedsartikler. At Importen af Klipfisk og Tørfisk ifjor er gaaet ned, er derfor naturligt — det maa kun forundre, at Tilbagegangen ikke er større end den i Virkeligheden er, nemlig ca. 22 500 Kilo i de ni første Maaneder af Aaret.

Der er i den sidste Tid opstaaet en temmelig slem Konkurrence for den norske Klipfisk herude derved, at man er begyndt at tilvirke Klipfisk her i Landet af de ved Kysten forekommende Fiskesorter, særlig den saakaldte „Curbina“.

Denne Klipfisk falder adskillig grovere og tykkere end den norske, men skal alligevel have vist sig meget holdbar, antagelig paa Grund af, at det herværende Klima er gunstigt for Tørringen. Prisen, som naturligvis spiller den væsentligste Rolle, stiller sig meget billig, ca. 30 % lavere end hvad importeret Fisk kan leveres for, og denne Klipfiskesort har derfor vundet ikke saa lidet Indpas, særlig hos de økonomisk midre velstillede Klasser.

Den i min forrige Indberetning omtalte specielle Sort Klipfisk, Længe, har jeg solgt et Prøveparti af, og da Kjøberen var tilfreds med Kvaliteten, har jeg det bedste Haab om, at Forsøget skal lede til videre Forretninger.

Træl a s t. Af de Forenede Staters Nationalforsamling blev der ifjor vedtaget en meget betydelig Forhøjelse af Tolden paa Huder og Uld. Da det antages, at Argentinas Udførsel af Huder og Uld til de Forenede Stater vilde lide Afbæk ved denne Toldforhøjelse, foreslog Regjeringen under sidste Kongressamling, at der skulde tages Repræsalier ved at forhøje Tolden paa den nordamerikanske „Pitchpine“.

Hvis dette Forslag var gaaet igjennem, hvilket det dog ikke gjorde, var der efter al Sandsynlighed indtraadt en Stigning af Prisen ogsaa paa „Spruce“, og norsk Træl a s t havde derved havt større Udsigt til at kunne konkurrere.

Saasart Regjeringens Hensigt var bleven bekjendt, henvendte jeg mig derfor til en norsk Træl a s e x p o r t ø r, som velvilligst stillede de fornødne Materialer til at undersøge Markedet til min Disposition.

Forslaget gik imidlertid, som nævnt, ikke igjennem, og da Prisnoteringerne paa skandinavisk Træl a s t i Enropa for Nærværende er saa høje, at Prisforskjellen mellem denne og den amerikanske og kanadiske „Spruce“ gaar op i næsten 30 %, viste det sig, at der for Øieblikket desværre intet var at gjøre.

C e m e n t er en meget betydelig Importartikkel her i Argentina; den importeres hovedsagelig fra England og Belgien.

Hvorvidt norsk Cement vil være istand til at konkurrere herude, er det vanskeligt at udtale sig om; efter al Sandsynlighed vil dog Mangelen paa direkte

Dampskibsforbindelse være en af de væsentligste Hindringer herfor. For om muligt at faa Anledning at gjøre et Forsøg, har jeg sat mig i Forbindelse med en norsk Fabrik, som jeg har foreslaaet, at den skal sende mig et Prøveparti paa et Par Hundrede Tønder i Konsignation, og har jeg Grund til at tro, at vedkommende Fabrik vil stille sig gunstigt ligeoverfor dette Forslag.

Træmasse. Da der i Aarets Løb er oprettet en ny Papirfabrik her i Landet, vil Markedet for Træmasse blive adskillig ndvidet, og jeg maa derfor beklage, at de norske Træmassefabriker, jeg har henvendt mig til, ikke har ønsket at arbeide herude.

Papir. Af Trykpapir har jeg modtaget forskjellige Prøver, som jeg har forevist en Del herværende Aviser og Trykkerier, og da man i Almindelighed har fundet saavel Kvaliteter som Priser tilfredstillende, har jeg Haab om, at det skal lykkes mig at faa Forretning istand. Et større Trykkeri stillede mig en temmelig betydelig Ordre i Udsigt, saafremt en af de foreviste Kvaliteter kunde skaffes en hvidere Farve. At Papiret har et smukt og hvidt Udseende er forøvrigt en af de Ting, som der lægges mest Vægt paa herude.

Marmor. Jeg har i det forløbne Aar havt Anledning at undersøge Udsigterne for Afsætning af norsk Marmor herude.

Det viste sig imidlertid, at dette, antagelig paa Grund af de ugunstige Fragtforholde, hvad Prisen angaar ikke kunde konkurrere med det italienske Marmor; heller ikke Kvaliteterne var ganske saaledes, som man forlanger dem paa det herværende Marked.

Medicintran. Angaaende Markedet for Medicintran har jeg havt Forespørgsel fra flere norske Firmaer, i hvilken Anledning jeg har henvendt mig til nogle af de betydeligere Importhuse, som ikke har vist sig uvillig til at gjøre Forsøg med at importere Tran direkte fra Norge. Naar de Prøver, jeg har rekvireret, ankommer, vil jeg faa bedre Leilighed til at undersøge, om der er noget at gjøre.

Frugtkonserver, Saft o. l. lykkedes det mig, som meddelt i min forrige Indberetning, at opnaa en Prøveordre paa hos et Firma i Rosario. Forretningen gik imidlertid beklageligvis istaa grundet paa, at vedkommende norske Fabrik indstillede sin Virksomhed.

Andre norske Artikler som Fiskehermetik, Ansjovis, Sild, Røgesild og Punch har jeg vedblivende gjort Forretninger i, dels for egen Regning og dels pr. Kommission.

Hestekosøm og Fyrstikker, som det ikke lykkedes mig at faa de norske Firmaer, jeg i sin Tid henvendte mig til, at interessere sig for, har jeg gjort Skridt til at forsøge med for egen Regning.

Jeg finder ikke at kunne afslutte denne Indberetning uden med et Par Ord endnu engang paa det bedste at anbefale Oprettelsen af det paatænkte Kontor til Varetagelse af Norges Exporthandel, i alt væsentligt i Overensstem-

melse med den af Herr Anth. B. Nilsen udarbejdede Plan, hvilken i sin Tid blev sendt mig til Udtalelse.

I de to Aar, jeg nu har virket herude, har jeg nemlig havt Anledning at erfare, i hvor høj Grad den kommercielle Stipendiats Arbejde vanskeliggjøres, og hvor megen kostbar Tid der spildes derved, at Stipendiaten mangler et Organ, som han kan benytte som Mellemmand mellem sig og Exportørerne.

For mit Vedkommende har jeg maattet indrette mig, dels paa den Maade, at jeg har benyttet min Fader til at skaffe mig Forbindelse med Firmaer, som har været villig til at arbeide herover, naar de Opfordringer, jeg har indrykket i Aviserne, ikke har virket, og dels saaledes, at jeg har arrangeret med et Kommissionsfirma om Indkjøb af de Artikler, som jeg har gjort Forsøg med for egen Regning. Det er imidlertid let at indse, at et Arrangement, som sidstnævnte, lider af væsentlige Mangler, hvoriblandt den ikke veier mindst, at det falder temmelig kostbart, hvilket igjen virker tilbage paa Varernes Konkurrencedygtighed.

Min bestemte Formening er derfor den, at skal Landet opnaa den fulde Nytte af de Summer, som aarlig anvendes til kommercielle Stipendier, maa der snarest mulig oprettes et Exportkontor.

Buenos Aires den 1ste Februar 1898.

Gerh. Stoltz-Petersen.

Indhold: Indberetning fra kommerciel Stipendiat Gerh. Stoltz-Petersen S. 47.

Beretninger om Handel og Skibsfart.

Uddrag af Aarsberetninger fra de forenede Rigers Konsuler
for 1897 m. M.,

No. 4. udgivet ved Departementet for det Indre.

1898.

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

Tanger.

Aarsberetning dateret 1 Marts 1898.

Fra Antwerpen ankom 1 norsk Dampskib dr. 273 Ton til Vicekonsulatet Saffi med Sukker, Bruttofragt Kr. 4880, hvilket afgik med Bønner til Gibraltar.

Af svenske Skibe ankom 1 dr. 168 Ton.

Den kommercielle Krise i Marokko er i Aaret yderligere skjærpet og Handelen endnu mere aftaget.

Fra Norge var der ingen direkte Import. Fra Sverige indførtes direkte 2572 Planker og 1246 Jernbarrer til Casablanca og 1700 Barrer og 6447 Planker til Saffi til Værdi ca. 36000 Kr. for Trælasten og 25000 Kr. for Jernet. Til Tanger indførtes Intet, da Markedet var for stærkt optaget af Trælast fra 1896 paa Grund af „Alette“s Skibbrud og Import af to Ladninger Planker.

Den indirekte Indførsel bestaar som i tidligere Aar af Trælast, Jern, Søm og Fyrstikker.

Ingen Udførsel skeede i Aaret fra Marokko til Norge eller Sverige.

I Begyndelsen af Aaret indtraf 2½ Maanedes Tørke, der gjorde megen Skade, især paa Høsten af Bønner i Omegnen af Casablanca og i det Indre paa Høsten i det Hele, idet mange tilsaaede Egne ikke producerede Noget. Denne Ulykke efter flere slette Aar forårsagede en veritabel Dyrtid, der stedse tiltog, idet Prisen paa Hvede, Byg og Mais paa Marokkos Vestkyst var over det Dobbelte af Middelprisen.

Græshopperne har paa Ny hærjet Marokko om Vaaren, men i begrændset Udstrækning, hvilket skyldes en udmærket Foranstaltning af de Handlende i Saffi og Casablanca, der bekendtgjorde, at de vilde købe Æg af Græshopper til en billig Pris for at ødelægge dem, hvorpaa de Indfødte, som allerede led

af Dyrtiden, begyndte at bringe store Kvantiteter deraf. Den marokkanske Regjering, til hvilken de fremmede Magters Repræsentanter i Tanger havde gjort Henvendelser, bestemte sig da for første Gang til en Foranstaltning til det almindelige Bedste og befalede at opkjøbe over hele Landet saadanne Æg for Statens Regning og at ødelægge dem. Uagtet den brutale og uretfærdige Maade, hvorpaa man behandlede de Indfødte, der kom for at sælge Æggene, blev saaledes uhyre Mængder ødelagt, og dette skyldes det især, at Uaaret ikke blev til Hungersaar. I denne Vinter, der hidtil har været meget gunstig for Jorddyrkingen, har store Skarer af Græshopper vist sig i det sydlige Marokko, og vi maa kun haabe, at Regjeringen vil fornye Befalingen fra forrige Aar for at sikre Æggenes Ødelæggelse.

De Reklamationer, der foranledigedes ved Plyndringen af Casbak Emzab, er endnu ikke ordnet af Regjeringen, der havde erkjendt sin Ansvarlighed derfor; den dobbelte Udførselstold for Korianderfrø vedvarer uagtet energiske Forestillinger fra det diplomatiske Korps, der synes at have udtømt sine Midler til at erholde en fredelig Ordning af selv den mindste Sag. De altid med Skatter overlæssede Arabere nægter fremdeles at betale sin Gjæld, og Staten gjør Intet for at tvinge dem dertil.

Marokkos Mynt er yderligere betydelig sunket i Værdi i Forbindelse med den spanske, og ved Aarets Slutning var Præmien paa Pund Sterling 36 pCt. Denne stadige Forringelse af den i Landet gangbare Mynt paavirker alvorlig Handelen og især Indførselen, hvis ved Konkurrentsen allerede før begrænsede Udbytte ganske forsvinder ved Kursens Forhøielse. De Handlende, som kjøber i £ eller francs og skal betale dermed, gjør sine Beregninger efter den bestaaende Kurs, og ved Betalingstiden finder de sig nødsaget til at betale efter en høiere Kurs, hvorved deres Fortjeneste ophører og ofte et virkeligt Tab opstaar for dem.

Penge fra Filippinerne, hvis Cirkulation var bleven forbudt af Regjeringen, er paany sat i Omløb i Distriktet Casablanca af selve Regjeringen, der betaler for sine Indkjøb af Levnetsmidler i denne Myntsort efter 150 pCt., hvorpaa Sælgerne skaffer sig af dermed til 164—165 pCt. og derved lider et Tab, som de ikke kan undgaa, da de nødsages til at betales efter den af Regjeringen fastsatte Kurs.

Den 16de September forlod Sultanen Byen Marrakesh i Spidsen for en Hær, anslaaet til 15—16 000 Mand, hvilken Expeditions Maal var at tugte de Kabylere, som havde reist sig efter hans Faders Død; i Oktober slog han sin Leir i det Indre af Distriktet Casablanca, hvor han nu befinder sig. Man synes særlig at sigte paa Kabylerne i Emzab, hos hvein han har ladet gjøre flede „Razziaer“ og taget mange Fanger, hvoraf endel er sendt i Lænker til Rabat tilligemed endel afhuggede Hoveder, der er udstillet for at tjene som Exempel og styrke hans Magt. Razziaerne er skeet ganske uden Hensyn til Offernes Skyld eller Uskyld, idet disse er fanget og plyndret uden Forskjel, og mange Hjorder tilhørende Europæere er bleven bortført. Efter Traktaterne burde Europæernes Interesser respekteres, men det er meget muligt, at de vil faa længe at vente paa Ordningen af sine Reklamationer.

Overhovedet er fra et europæisk Synspunkt det af den marokkanske Regjering anvendte Middel værre end Ondet, og de Vanskeligheder, hvoraf Handelen lider, kan kun tiltage og vil vedblive saalænge, som de interesserede europæiske Stater tillader Marokkos Regjering at krænke deres traktatmæssige Rettigheder.

Schenck.

Madrid.

Skrivelse fra Legationen dateret 5 Marts 1898.

Den ved Lov af 9 Februar 1895 fastsatte Extratold paa fra Udlandet indført Hvede og Hvedemel havde transitorisk Charakter og tilsigtede nærmest Agerbrugets Ophjælpelse, idet man søgte at formindske den fremmede Korn-tilførsel og fremkalde en Prisstigning for det indenlandske Korn. Denne exceptionelle Forholdsregel har imidlertid i den senere Tid medført et andet økonomisk Onde. Den spanske Kornhøst har i de to sidste Aar ikke været rigelig. Som Følge af Produktionsknaphed ere Priserne efterhaanden steget til en betydelig Høide, samtidig da den høie Told paa udenlandske Kornvarer i Forening med Coursen paa Udlandet saagodtsom har umuliggjort en supplerende Korntilførsel udenfra. Forraadet har paa Grund heraf mindsket i en saa foruroligende Grad, at Mangel paa en af Livets første Fornødenheder i de fleste Provindser bliver mærkbar. Markedstilstanden og den tiltagende Nød har derfor bevæget Regjeringen til, uden at afvente en Cortesbeslutning, ikke alene at stryge den omhandlede Specialtold, men, til Opmuntring af Indførslen, ogsaa yderligere at nedsætte Tariftolden paa udenlandsk Korn.

Ifølge det i vedlagte Gaarsdagens „Gaceta de Madrid“ offentliggjorte Kongl. Dekrets

Art. 1 ophører Erlæggelsen af den ved Lov af 9de Februar 1895 paa- lagte Extratold paa Hvede og Hvede- samt Affaldsmel.

Art. 2. De for Hvede og Hvedemel gjældende Tarifsatser reduceres transitorisk saaledes: Hvede skal betale 6 Pesetas og Hvedemel 10 Pesetas pr. 100 Kilos. Disse Toldafgifter skulle gjælde, saalænge Middelprisen paa Castiljens Markeder ikke er under 27 Pesetas pr. 100 Kilos. Om denne Pris gaar ned, skal Regjeringen gjenoptage de i den nuværende Toldtarif anførte Satser. Men isaafald skulle dog ikke de i foregaaende Artikel omhandlede transitoriske Afgifter betragtes som gjenindførte.

Art. 3. Dette Dekret begynder at træde ikraft paa Halvøen og de Babariske Øer saavel som Canarierne Dagen efter dets Offentliggjørelse i „Gaceta de Madrid“.

St. Helena.

Aarsberetning dateret 1 Februar 1898.

Et norsk Seilskib dr. 435 Ton ankom med Ladning (Sukker og Ris) fra Mauritius. Erlagt Konsulatafgift £ 1. 10. 5. Det afgik med Restladning til London.

For Proviant og Lægehjælp anløb 25 norske Seilskibe dr. 12 600 Ton.

Af svenske Skibe anløb 4 dr. 1 450 Ton.

I Henseende til Handelen er ingen Forandring mod 1896.

Desværre er der en stadig Nedgang i Import, Export og Antallet af anløbende Skibe.

Af Varer indførtes i 1897 2 515 Ton, hvoraf fra England 1 941, Kapkolonien 175, Mauritius 199, Australien 200.

Exporten var 149 Ton, hvoraf til England 38, Kapkolonien 78, Ascension 20, Ostindien 13.

Der expederedes ialt 146 Skibe, hvoraf 84 Krigsskibe, samt af Handelskibe 25 norske, 4 svenske, 8 amerikanske, 3 franske, 5 tyske, 8 hollandske, 1 dansk, 8 italienske.

W. I. Williams.

St. Thomas.

Aarsberetning dateret 28 Februar 1898.

Fra fremmede Havne ankom til Hovedst. med Ladning 1 norsk Seilskib dr. 499 Ton og til Vicekonsulstationen i Ballast 5 dr. 1 895 Ton.

Det førstnævnte afgik i Ballast, de 5 sidstnævnte med Ladning, alle til fremmede Havne.

Erlagte Konsulatafgifter \$ 40.99.

For Havari eller Ordre ankom 24 norske Seilskibe dr. 12 841 Ton.

St. Thomas Havn blev i Aaret 1897 anløbet af 2 784 Fartøier (mod 2 430 i 1896); heraf vare 2 000 engelske, 274 danske, 170 tyske, 89 hollandske, 80 franske, 48 amerikanske, 37 spanske, 26 italienske, 25 norske, Resten tilhørende forskellige andre Nationer. I ovennævnte Tal var indesluttet 408 Dampskibe, mest tyske, franske og engelske, intet norsk, og 38 Orlogsmænd. To norske Skibe ankom hertil i Havari for at reparere, og efter at have fuldendt sine Reparationer og gjenindtaget Ladningen, forlode de Havnen i Begyndelsen af Januar d. A. for deres Bestemmelsessted.

Intet svensk Fartøj har anløbet Havnen i 1897 og intet norsk eller svensk Orlogsskib.

Der paamønstredes 2 og afmønstredes 1 Sømand med norske Skibe; ingen Rømninger fandt Sted.

Fragtmarkedet: Ifølge de lokale Skibsmæglers Opgivende opnaaedes følgende Fragter for skandinaviske Skibe her: for Sukker i Hogsheads fra Puerto Rico til direkte Havn Nord for Hatteras 18 Cents pr. 100 ℔ ; for Sukker i Sække fra St. Croix til Kanalen for Ørdre 20 Shillings pr. Ton; for Sukker i Hogsheads fra Puerto Rico til Kanalen 27 sh. 6 d—30 sh. pr. Ton; Logwood fra Haiti til Kanalen 41 sh. 3 d pr. Ton; Logwood fra Monte Christi til Kanalen 25 sh. netto pr. Ton; for Logwood fra Jamaica til Kanalen 28—30 sh. pr. Ton; for Logwood fra Jucatan til Kanalen 28—30 sh. pr. Ton; for Sukker i Sække fra St. Croix til New York direkte 12 Cents pr. 100 ℔ ; for Sukker i Sække fra Cuba til direkte Havn Nord for Hatteras 11—12 Cents pr. 100 ℔ .

Toldintraderne paa St. Thomas beløb sig til 37 980.50 for Finantsaaret 1896—97 imod 37 969.99 i 1895—96.

Til St. Croix indgik i Finantsaaret 1896—97 284 Skibe (mod 214 i det foregaaende Aar), og der afgik derfra 280.

Toldintraderne paa St. Croix's beløb sig i samme Tidsrum til \$ 104 455.50 imod \$ 80 292.47 i det foregaaende Aar.

Udførselen af St. Croix Hovedprodukter stillede slg i samme Tidsrum saaledes:

	Til Europa.	Til Amerika.	Tilsammen.
Sukker . . .	9 863 619	18 194 216	28 057 835 ℔ mod i 1895—96 21 453 785 ℔
Rom, gl. . .	36 367	49 152	85 512 Gallons mod i 1895—96 108 356 Gallons
Mollas, gl. .		202 949	202 949 ” mod i 1895—96 275 999 Gallons

Sundhedstilstanden har paa begge Øer som sædvanlig været udmærket, og henvises desangaaende til de fremsendte statistiske Oplysninger fra Lægerne paa St. Thomas.

Waldemar Riise.

Washington.

Aarsberetning dateret 28 Februar 1898.

Inden Forretningsverdenen er man særdeles tilfreds med Aaret 1897. Landet nød politisk Ro efter de heftige Valgkampe mellem Guld- og Sølvpartiet i 1896, og for Landbruget var Høsten god, medens saa mange andre

kornproducerende Lande led under Misvæxt og Dyrtid; naar begge disse Betingelser samtidigt ere tilstede, tjener det amerikanske Agerbrug omtrent 150 Millioner Dollars mere end i sædvanlige Aar, og en saa betydelig Indtægtsforhøielse for en af de talrigste Klasser i et folkerigt Land øver selvfølgelig en stærkt stimulerende Virkning paa talrige andre Handels- og Industrigrene; for en Bushel Hvede faar Producenten i Almindelighed 20 til 30 Cents; men under det forløbne Aar fik han 60 til 70, om ikke endog 80, og altsaa tre Gange mere end paaregnet; hans Kjøbeevne blev altsaa betydeligt forøget, og han kunde gjøre Afbetalinger paa sine Laan; et og andet godt Aar maa siges at være nødvendiggjøre for den amerikanske Bonde end for den europæiske, da han her fra først af arbejder under ugunstigere økonomiske Vilkaar end Bonden i Europa; her findes nemlig i de Forenede Stater ingen under Statens Kontrol arbejdende Hypothekbank eller „Crédit Foncier“, hos hvilken han kan erholde billige Laan; saadanne Institutioner ere ukjendte her, og Landmanden er derfor henvist alene til private Banker eller Privatmænd for Erhvervelsen af de til hans Drikt nødvendige Laan. Mange er af den Formening, at uden denne Omstændighed vilde Bevægelsen for Sølvmyntfodens Indførelse neppe være mulig; men som Forholdene nu ere, hader Bonden Privatbankerne, til hvem en langt høiere Rente, end hvad der er Tilfældet i Europa, maa erlægges, og han haaber, at den frie Myntning af Sølv vilde reducere hans Gjæld til Halvdelen.

Skjønt Aaret ikke var noget overordentligt godt Aar for Kornhøsten, var dog Udførselen af Hvede og Mais betydeligere end under de fleste foregaaende Aar, hvilket altsaa viser, at et ringere Kvantum end sædvanligt beholdtes til Konsumtion i Landet selv; i de sex Maaneder fra 1ste Juli udførtes saaledes 37 Millioner Bushels Hvede og 14 Millioner Bushels Mais mere end under Fjoraaret.

Der produceredes i de Forenede Stater i

1897	530	Mill. Bushels Hvede,	1 903	Mill. Bush. Mais,	699	Mill. Bush. Havre,
1896	428	—	2 283	—	707	—
1895	425	—	2 150	—	825	—
1894	460	—	1 200	—	662	—
1893	400	—	1 650	—	641	—
1892	516	—	1 628	—	661	—
1891	612	—	2 060	—	738	—

Værdien af Aarets Hvedehøst anslaaes til 428 Mill. Dollars, af Maishøsten til 500 Mill. og af Havrehøsten til 147 Mill. Rughøstens Værdi var 12, og Byghøstens Værdi 25 Mill. Af Potetes optoges 164 Mill. Bushels til en Værdi af 90 Mill. Dollars. Det under Aaret indhøstede Hø anslaaes til en Værdi af 400 Mill. Dollars.

Af Bomuld indhøstedes der 8 428 000 Baller til en Totalværdi af 292 Mill. Doll. Priserne varierede mellem $6\frac{1}{2}$ og 7 Cents pr. R og maa altsaa betragtes som utilfredsstillende for Producenten.

Af de Børspapirer, som ere Gjenstand for den største daglige Omsætning, kan følgende mærkes:

American Sugar Refining Co. noteredes i Januar 110, steg i September lige til $152\frac{1}{2}$ og stod ved Aarets Slutning i 140.

Chicago Gas Co. begyndte Aaret med en Notering af $73\frac{1}{4}$, gik i September op til 108 og endte med 95.

American Tobacco Co. noteredes i Januar $73\frac{1}{2}$, gik i August op til $96\frac{3}{4}$ og endte med 85.

Western Union Telegraph Co. — det største Telegrafelskab i de Forenede Stater — fluktuerede under Aaret mellem 76 og 96.

Af de største Jernbaneselskaber kan mærkes:

New York Central, der i Januar noteredes $92\frac{5}{8}$, gik i September op til $115\frac{1}{2}$ og endte med 108.

Pensylvania Co., som begyndte med $103\frac{1}{2}$, gik op til 119 og endte med 114.

Illinois Central, som fluktuerede mellem 102 og 110.

Baltimore & Ohio, som fluktuerede mellem 9 og 21.

Disse Noteringer vise næsten alle, at Aarets Konjunkturer vare gunstige for ialfald et stort Antal Næringer. Af Jernbaner byggedes der dog ikke under Aaret et saa stort Antal Mil, som man efter de førøvrigt gunstige Forhold skulde have ventet; den samlede Milelængde var 1 864, medens der i de to foregaaende Aar, som vare ufordelagtige for Handel og Industri, byggedes omtrent ligesaa meget; det gaar forresten tilbage med Jernbanebygningen i dette Land; i 1887, altsaa for 10 Aar siden, byggedes der 12 900 nye Mil, og i de næstfølgende Aar henholdsvis 7 100, 5 230, 5 670 og 4 281; i 1892 endelig byggedes der 4 190 Mil.

Det behøves ikke at anføres, at Aaret var fordelagtigt for Jernbaneselskaberne; dette fremgaar allerede af de oven anførte Noteringer.

Den nye Toldtarif, som af den ekstraordinært forsamlede Kongres antoges i Juli Maaned, forøgede Toldsatserne paa et Antal Varer, saa at den Procent, som erlægges i Indførselstold, gjennemsnitvis beregnes til 55 % af Varens Værdi; til Sammenligning anføres, at den gjennemsnitlige Toldsats i europæiske Lande er 6 à 10 %. Nogen væsentlig Indflydelse paa Landets Handelsforhold kan ikke Tarifen endnu sees at have havt; men den har i Forening med de gode Tider bidraget til at gjøre Slut paa det Deficit, hvorunder Statskassen i mange Aar led, og som paa Grund af Landets særegne Finantslovgivning gav sig Udtryk i Mangel paa Guld. Finantsdepartementet, der med Hensyn til Guldreserven og Udstedelsen af Sedler udfører de Funktioner, som i Europa paaligge Rigsbankerne, havde ved Aarets Slutning et Guldfond af 160 Mill. Dollars. Bestræbelserne for at forandre Landets Pengelovgivning have endnu ikke baaret Frugt; sagkyndige Mænd have gjort Forslag i Sagen, der til en vis Grad ogsaa støttes af Unionsregjeringen; men endnu ikke er der nogen Udsigt til, at Kongressen vil antage nogen Lov, der grunder Landets Pengevæsen paa Guld.

Store Tab af Liv og Eiendom foranledigedes under Aaret ved Oversvømmelser af Floden Mississippi; under nogen Tid stod saa meget som 20 000 Kvadratmil under Vand. Den under Sommeren udbrudte Epidemi af gul Feber bør ogsaa omtales; dens Hovedsted var New Orleans. Af Striker var 'der under Aaret et mindre Antal end sædvanligt; men en af dem havde et usædvanligt stort Antal Deltagere, nemlig 150 000 Arbeidere; dette var den Strike i Kulminedistriktet, som vakte saa stor Opsigt paa Grund af det under samme flydte Blod.

Af Støbejern produceredes der under Aaret 9 491 000 Tons, altsaa mere end under noget foregaaende Aar. Antallet af Falliter under Aaret viste ogsaa et stort økonomisk Opsving; deres Antal var nemlig 13 500, 11 % færre end i 1896, med tilsammenlagte Passiva af 155 Mill. mod 226 i 1896; 105 Bankindretninger fallerede under Aaret mod næsten det dobbelte Antal i det foregaaende Aar.

Værdien af Aarets Indførsel var 743 Mill. Dollars mod 681 i 1896.

Import- og Exportværdierne for de sidste 6 Aar stille sig saaledes:

Importværdien i 1897	var	743 Mill. Doll.,	Exportværdien	1 080 Mill. Doll.,
—	- 1896	„ 681 —	—	987 —
—	- 1895	„ 802 —	—	808 —
—	- 1894	„ 676 —	—	807 —
—	- 1893	„ 776 —	—	854 —
—	- 1892	„ 840 —	—	923 —

Mellem de forskellige Næringsveje fordelte exportværdien, 1080 Mill. Dollars, sig saaledes:

Landbrug . . .	730 Mill. Doll. mod	664 Mill. Doll. i 1896	og	545 i 1895.
Fabriker . . .	280 —	„ 254 —	-	„ - 201 - „
Skovprodukter .	41 —	„ 36 —	-	„ - 31 - „
Bjergverksprodukter	20 —	„ 21 —	-	„ - 20 - „
Fiskerier . . .	5.6 —	„ 7 —	-	„ - 6 - „
Diverse . . .	3.6 —	„ 4 —	-	„ - 4 - „

Da Exportværdien for Aaret var 1 080 Mill. Dollars og Importværdien 743, skulde den saakaldte Handelsbalance til de Forenede Staters Fordel udgjøre ikke mindre end 340 Mill. Doll. Man kunde maaske paa Grund af de om Handelsbalancerne gjældende Theorier vente at finde en Guldimport til Amerika til et Beløb, der omtrent svarer til de nævnte Millioner; men man vil tvertimod finde, at Guldexporten var noget større end Indførselen, nemlig $\frac{1}{4}$ Mill.; i 1896 var den sidste 46 Mill. større, endskjønt Handelsbalancen ogsaa da var ca. 300 Mill. til Amerikas Fordel.

De vigtigste Indførselsartikler vare:

Sukker	til et Beløb af	80 Mill. Doll.
Kaffe	—	75 —
heraf fra Brasilien alene . .	—	47 —
Silke og Silkevarer	—	53 —

Uld og Uldvarer	til et Beløb af	53 Mill. Doll.	
Farver, kemiske Stofte, Læge- midler	—	45	—
Huder	—	33	—
Bomuld og Bomuldsvarer	—	27	—
heraf raa Bomuld fra Egypten	—	4.4	—
Træ og Trævarer	—	18	—
Jern- og Staalvarer	—	14	—
The	—	13	—
Lædevarer	—	6	—

De vigtigste Udførselsartikler vare:

Kornprodukter	til en Værdi af	253 Mill. Doll.	
heraf Hvede og Hvedemel	—	158	—
Mais	—	60	—
Havre	—	14	—
Bomuld	—	213	—
Bomuldstøier	—	15	—
Kjød og Kjødprodukter	—	136	—
Jern- og Staalvarer	—	63	—
Levende Dyr	—	47	—
heraf Heste 45 000	—	5.5	—
Tobak	—	27	—
Træ og Trævarer	—	40	—
Læder og Lædevarer	—	16	—
Frugt	—	8	—

Fra Norge og Sverige indførtes der under Aaret Varer til en Værdi af 2 677 900 Doll. mod 2 745 000 i 1896 og 3 190 000 i 1895; til de Forenede Riger udførtes der Varer til en Værdi af 5 592 000 Doll. mod 5 648 000 Doll. i 1896 og 4 692 000 i 1895.

De vigtigste Lande for de Forenede Staters Handelsomsætning vare i 1897:

	Indførsel fra:	Udførsel til:
England	159 002 000 Doll.	482 695 000 Doll.
Tydskland	98 000 000 "	136 000 000 "
Frankrig	67 000 000 "	74 000 000 "
Holland	14 000 000 "	60 000 000 "
Italien	20 000 000 "	21 000 000 "
Belgien	13 000 000 "	41 000 090 "
Mexiko	19 000 000 "	21 000 000 "
Canada	39 000 000 "	74 000 000 "
Cuba	16 000 000 "	9 000 000 "
Brasilien	65 000 000 "	13 000 000 "
China	23 000 000 "	11 000 000 "
Japan	28 000 090 "	16 000 000 "
Indien	23 000 000 "	4 000 000 "

Af Emigranter ankom der i sidste Fiskalaar 220 000 mod 334 000 i 1896, 258 000 i 1895, 285 000 i 1894, 439 000 i 1893 og 579 000 i 1892.

Med Hensyn til Nationaliteterne vare

59 000 Emigranter fra Italien, 38 000 fra Storbritannien, 22 700 fra Rusland, 22 500 fra Tydskland, 31 000 fra Østerrige-Ungarn, 13 162 fra Sverige, 5 842 fra Norge.

Staden New Yorks ledende Mænds Opmærksomhed er for Tiden henvendt paa Spørgsmaalet om at søge at gjenvinde den dominerende Stilling. som denne Stad tidligere indtog som Unionens vigtigste Havn, og som den nu synes lidt efter lidt at tabe til Fordel for Havnene Boston og Philadelphia samt Galveston og New Orleans; for omtrent 30 Aar siden gik ei mindre end 73 % af Unionens Export over New York, medens nu for Tiden kun 37 % udskibes over denne Havn. Med Hensyn til Importen gaar derimod endnu $\frac{2}{3}$ denne Vej. Fra 1880 til 1897 forøgedes Unionens udenlandske Handel med en Værdi af 300 Mill. Dollars; heraf faldt kun 20 Mill. paa New York, medens 63 Mill. komme paa Boston og 29 Mill. paa Galveston.

Under Aarets Løb er der gennem dette Generalkonsulat til Fordel for Nordmænd og Svensker bleven indkasseret og hjemsendt et tilsammenlagt Beløb af Kr. 59 596; heraf sendtes til Norge Kr. 22 529 og til Sverige Kr. 37 067.

Vicekonsul Peterson hersteds har udarbejdet nedenstaaende Indberetning om Jerntilvirkningen i de Forenede Stater under 1897, hvilken Beretning uden Tvivl vil læses med Interesse:

„Produktionen af Jernmalm retter sig efter Smelteovnenes Virksomhed og har tiltaget med denne. Aarets mærkeligste Træk var Tilvæksten i Tilvirkningen i Omegnen af Lake Superior, af hvilken Jerntilvirkerne hvert Aar blive mere og mere afhængige. Denne Produktion kan nøiagtigt angives, eftersom alle Sendelser fra Lake Superior Bjergværker finde Sted tilvands og ophøre med Seiladsens Slutning ved Enden af November; kun en ringe Kvantitet befordres pr. Jernbane efter denne Tid. Det høieste Punkt før 1897 naaedes i 1895, da den samlede Afskibning fra Egnen udgjorde 10 $\frac{1}{2}$ Mill. Tons. I 1896 viste den aftagende Støbejernsproduktion sin Indflydelse paa Afskibningen, idet denne da udgjorde kun 9.9 Mill. Tons. I 1897 udgjorde Afskibningen fra Bjergværkerne i Michigan, Wisconsin og Minnesota ikke mindre end 12.2 Mill. Tons. Hertil bliver at føje saadanne Sendinger, som vil foregaa pr. Jernbane fra de gamle Hold; disse vilde bringe Totalsummen op til 12.5 Mill. Al denne Malm blev dog ikke forbrugt under Aaret. Gruberne forudsaa en betydelig Efterspørgsel fra Smelteovnenes Side, og under Løbet af Vinteren vil ogsaa utvivlsomt det ophobede Kvantum blive opbrugt.

Aarets Import af Jernerts gik ned til 450 000 Tons mod 680 000 Tons i 1896 og 524 000 i 1895. Den største Del heraf hidrørte fra Gruber paa Cuba. Nogle faa Ladninger spansk Malm modtoges, men kun et ubetydeligt Kvantum indførtes fra græske og algeriske Gruber, fra hvilke adskillig Import

fandt Sted i 1895. To Forsøgsladninger modtoges fra en nylig aabnet Grube ved Orinocofloden i Venezuela, der er bleven erhvervet af et amerikansk Selskab og siges at være meget rig. Ogsaa fra Gruber i Newfoundland har der været Tale om at hidføre Malm, men ingen er hidtil kommen.

Det samlede Forbrug af Jernmalm i de Forenede Stater udgjorde i 1897 17 496 000 Tons, hvoraf, som oven nævnt, 450 000 bliver indførte. Forbruget af indenlandsk Erts udgjorde saaledes 17 046 000 Tons. Herfra maa dog drages de Forraad, som fandtes ved Aarets Udgang. Gjennemsnitsværdien var noget ringere end i 1896 paa Grund af, at der for Lake Superior Malm kun betaltes \$ 1.70 pr. Ton ved Gruben. Den omtrentlige samlede Værdi var saaledes 30 Mill. Doll.

Omtrent 72 % af alt det Støbejern, som tilvirkedes i 1897, kom fra Lake Superior, 14 % kom fra Sydstaterne og 11 % fra det østlige Ohio og andre indenlandske Gruber; 3 % kom fra importeret Erts. Som sædvanligt var Udførselen af Jernerts fra de Forenede Stater forsvindende, nemlig kun 7 500 Tons under det hele Aar.

Forbedringer i Jernproduktionen.

De væsentligste Fremskridt i denne Henseende have gaaet i Retning af Koncentration af Arbeidet og Formindskelse af Omkostninger ved forbedrede Arbeidsmetoder. Det bedste Exempel herpaa gives i de store Duquesne-Ovne i Carnegie Staalfabriker ved Pittsburg. I disse have Eierne havt det Mod at gjøre store Udgifter for at anskaffe Maskiner af enhver Art, der formidske Haandarbeidet til det mindst mulige, og benytte sig af alle Anledninger til at spare Brændsel, flydende Malm og Materiale af enhver Art. Følgen har været, at man i Duquesne har kunnet erholde 700 Tons Bessemer Jern fra en eneste Sætning i 24 Timer, og Ovnen er istand til at tilvirke fra 60 til 80 000 Tons pr. Maaned. Under saadanne Forhold er det intet Under, at smaa og gammel-dagse Ovne maa holde sig tilbage. Og dog bygger denne Fabrik endnu større Ovne, som det antages ville kunne producere næved 1 000 Tons Støbejern pr. Dag og Ovn. I Udlandet har man gjort lignende Fremskridt i disse Henseender, skjønt ikke i samme Udstrækning som her. I Tydskland har man saaledes nylig bygget Hoerdeovnene, der ere bekjendte for sin Størrelse, og Smelteovnene for Krupp i Essen.

I Behandlingen af Jernmalmen gjøres der stadigt store Fremskridt, især i Sydstaterne, med Hensyn til Vadsugning og Rengjøren; med Hensyn til Koncentration staar man dog der endnu tilbage; i de nordlige Stater have de Forsøg i magnetisk Koncentrering, som Thomas A. Edison har ledet i de sidste ti Aar, ført til Bygningen af en Fabrik i Sussex County, Staten New Jersey, i hvilken Opfinderen er istand til at opnaa sælgelige Jernbrikker fra Erts, der kun holder 15 til 20 % Jern. Fabriken er kostbar og udstyret med de nyeste og meget eiendommeligt Maskineri; hvorvidt dens Produkt kan fordelagtigt konkurrere med andre Tilvirkninger, lader sig ikke bestemme.“

A. Grip.

Havre.

Skrivelse dateret 9 Marts 1898.

Med Hjemmel af et fransk Regjeringsdekret af 4de d. M. er Handelskammeret i St. Brieuc bemyndiget til at lade udføre visse Forbedringsarbejder i Havnen ved Plancoët i Departementet Côtes-du-Nord samt til Bestridelse af de hermed forbundne Omkostninger i sidstnævnte Havn at oppebære en Afgift af Søfarten af høist 20 Centimes pr. metrisk Ton af udlossede, indtagne og omlastede Varer, hvilken Afgift skal erlægges af hvert Fartøj, fransk eller fremmed, som besøger Havnen, uanset dets Afgangssted samt de Forhold, under hvilke det anvendes i Fart.

Ved Beregningen af denne Afgift skal en Kubikfod (stère) af Brændevad (bois de chauffage) ansættes til 500 Kg.

Brüssel.

De forenede Rigers Legation i Brüssel har i Skrivelse af 1 Marts 1898 indsendt efterstaaende Opgave over den væsentligste Indførsel fra Norge til Belgien, sammenholdt dels med hele Indførselen af samme Slags Varer, dels med Importen fra Norge i 1896.

		Hele Indførselen i 1897.	Deraf fra Norge.	Forøgelse eller For- mindskelse i 1896.
Vaaben	Frc.	1 673 000	—	÷ 3 000
Bygningstømmer usaget	Kbm.	129 000	5 800	+ 2 500
Do. saget	”	763 000	151 600	+ 16 700
Virke, høvlet	”	8 500	4 300	+ 1 900
Trækub	”	415 200	2 700	+ 600
Havre	Kg.	68 413 000	25 900	÷ 93 400
Malm (ikke Jern)	Frc.	64 873 000	498 200	+ 33 000
Jernspiger	Kg.	692 500	292 600	÷ 51 300
Pap	”	1 141 400	58 800	÷ 25 000
Papir	”	7 946 000	327 900	÷ 36 900
Bygningssten	”	47 850 600	51 700	÷ 822 600
Gadesten	”	13 157 000	6 038 400	+ 2 719 800
Sild	”	10 074 000	753 000	÷ 40 300
Anden Fisk	”	14 509 600	364 400	+ 73 600
Beg og Tjære	”	237 629 000	453 100	+ 48 400
Træmasse	”	65 086 500	26 213 800	+ 5 582 700
Vildt	”	312 000	28 800	+ 7 000

Til samtlige belgiske Havne ankom i 1897 8 251 Skibe mod 7 814 i 1896.

Rapporter om Ismarkedet.

Hamburg.

Skrivelse dateret 17 Januar 1898.

Jeg har herved den Ære at indberette til det kgl. Departement, at Indførselen af Is til Tyskland ifølge Statistikken i Tidsrummet 1 Januar—1 December 1897 ialt opgik til 15 061 Tons, hvoraf 3 815 Tons fra Norge. Ifølge indhentede Oplysninger skal i 1897 ingen norsk Is være indført til dette Generalkonsulsdistrikt.

Havre.

Skrivelse dateret 10 Februar 1898.

Herved giver jeg mig den Ære at oversende Opgave over Importen af Is til dette Distrikt i de to sidste Aar.

Det vil heraf fremgaa, at Importen i det Hele androg til 54 198 Tons i 1897 mod 37 786 i 1896, altsaa for det første Aars vedkommende en Forøgelse af 16 412 Tons.

Som det videre fremgaar af fornævnte Opgave, er den anførte Forøgelse forrige Aar navnlig at søge i Dieppe, som i 1897 modtog 22 730 Tons mod 7 850 Tons i 1896 og desuden i Dunkerque, Le Tréport, Saint Malo og Trouville — Deauville m. v., hvor en mindre Tilvæxt har fundet Sted.

Paa den anden Side vil der bemærkes nogen Formindskelse i Havre, Bordeaux, Boulogne s/M., Caen, Fécamp, Calais, Douarnenez, Lorient og Rouen o. a.

Hvad angaar Isimporten til Frankrige i det Hele, saa er den i 1897 steget til 63 081 Tons, hvilket i Sammenligning med Importen i 1896 udgjør en Forøgelse af 16 277 Tons.

Af den i 1896 indførte Is kom fra:

Norge	405 819	Decitons.
England . . .	2 698	—
Holland . . .	970	—
Belgien . . .	4 695	—
Schweitz . . .	53 145	—
Andre Lande .	714	—

468 041 Decitons eller 46 804 Tons.

Opgave over Isimporten til Havres Generalkonsulats Distrikt i 1896 og 1897.

Kvantiteterne ere angivne i Tons à 1 000 Kg.

Le Håvre.

Aar 1896.		Aar 1897.	
Januar	550 Tons	Januar	— Tons
Februar	— —	Februar	— —
Marts	450 —	Marts	— —
April	1 553 —	April	1 698 —
Mai	403 —	Mai	— —
Juni	4 —	Juni	0.7 —
Juli	4 —	Juli	0.3 —
August	5 —	August	500.4 —
September	454 —	September	500 —
Oktober	5 —	Oktober	728.2 —
November	505 —	November	1.3 —
December	— —	December	0.1 —
3 933 Tons		3 483 Tons	

Bordeaux.

Aar 1896.		Aar 1897.	
Juni	350 Tons	April	206 Tons

Boulogne s/M.

Aar 1896.		Aar 1897.	
Januar	— Tons	Januar	1 124 Tons
Februar	680 —	Februar	— —
Marts	1 163 —	Marts	933 —
April	251 —	April	1 422 —
Mai	983 —	Mai	686 —
Juni	258 —	Juni	1 005 —
Juli	2 707 —	Juli	956 —
August	3 060 —	August	2 043 —
September	1 361 —	September	3 226 —
Oktober	1 883 —	Oktober	340 —
November	— —	Nvember	— —
Desember	— —	December	567 —
12 346 Tons		12 302 Tons	

Brest.

Aar 1896.		Aar 1897.	
April	230 Tons	Marts	245 Tons

Caen.

Aar 1896.		Aar 1897.	
April	380 Tons	April	367 Tons

Calais.

Aar 1896.		Aar 1897.	
Januar	— Tons	Januar	— Tons
Februar	300 —	Februar	— —
Marts	200 —	Marts	— —
April	— —	April	180 —
Mai	510 —	Mai	— —
Juni	167 —	Juni	372 —
Juli	161 —	Juli	160 —
August	240 —	August	445 —
September	441 —	September	215 —
Oktober	154 —	Oktober	704 —
November	733 —	November	171 —
December	— —	December	517 —
2 906 Tons		2 764 Tons	

Cherbourg.

Aar 1896.		Aar 1897.	
Februar	170 Tons	Marts	150 —
Oktober	216 —	September	185 —
		Oktober	220 —
386 Tons			
		555 Tons	

Concarneau.

Aar 1896.		Aar 1897.	
Mai	245 Tons	April	247 Tons
November	200 —	November	245 —
445 Tons		492 Tons	

Dieppe.

Aar 1896.		Aar 1897.	
Januar	— Tons	Januar	— Tons
Februar	— —	Februar	630 —
Marts	280 —	Marts	850 —
April	930 —	April	— —
Mai	400 —	Mai	810 —
Juni	1 680 —	Juni	3 170 —
Juli	1 620 —	Juli	5 150 —
August	920 —	August	5 090 —
September	2 020 —	September	4 650 —
Oktober	— —	Oktober	1 380 —
November	— —	November	1 000 —
December	— —	December	— —
7 850 Tons		22 730 Tons	

Douarnenez og Audierne.

Aar 1896.		Aar 1897.	
April	420 Tons	Marts, April	380 Tons

Dunkerque.

Aar 1896.		Aar 1897.	
Januar	— Tons	Januar	— Tons
Februar	290 —	Februar	— —
Marts	— —	Marts	— —
April	— —	April	343 —
Mai	275 —	Mai	— —
Juni	545 —	Juni	645 —
Juli	275 —	Juli	800 —
August	683 —	August	1 039 —
September	— —	September	699 —
Oktober	— —	Oktober	— —
November	410 —	November	— —
December	— —	December	— —
2 478 Tons		3 526 Tons	

Fécamp.

Aar 1896.		Aar 1897.	
Marts	307 Tons	Marts	302 Tons
Mai	390 —	Juni	320 —
September	330 —	November	400 —
1 027 Tons		1 022 Tons	

Hanfleur.

Aar 1896.		Aar 1897.	
Mai	400 Tons	April	450 Tons

Nantes.

Aar 1896.		Aar 1897.	
Mai	500 Tons	Mai	800 Tons

Rouen.

Aar 1896.		Aar 1897.	
Mai	178 Tons	Juli	200 Tons
April	250 —	September	280 —
Juli	150 —	Via Dieppedalle	270 —
August	220 —		
November	190 —	750 Tons	
Via Dieppedalle	400 —		
		1 388 Tons	

Lorient.

Aar 1896.		Aar 1897.	
April	356 Tons	April	220 Tons

Saint Malo.

Aar 1896.		Aar 1897.	
August	80 Tons	Februar	465 Tons
		Juli	185 —
		650 Tons	

Saint Nazaire.

Aar 1896.		Aar 1897.	
Mai	259 Tons	April	280 Tons
August	300 —	August	230 —
		November	180 —
559 Tons			
		690 Tons	

Le Tréport.

Aar 1896.		Aar 1897.	
Mai	400 Tons	Marts	300 Tons
		September	230 —
		December	216 —
			746 Tons

Treauville-Deauville.

Aar 1896.		Aar 1897.	
Januar	— Tons	Januar	170 Tons
Februar	140 —	Februar	— —
Marts	— —	Marts	— —
April	250 —	April	370 —
Mai	200 —	Mai	220 —
Juni	132 —	Juni	— —
Juli	— —	Juli	345 —
August	280 —	August	175 —
September	— —	September	400 —
Oktober	— —	Oktober	— —
November	350 —	November	— —
December	— —	December	140 —
	1 352 Tons		1 820 Tons

Den samlede Import til Generalkonsulatets Distrikt udgjør:

Aar 1896.	Aar 1897.
37 786 Tons.	54 198 Tons.

Den samlede Import til Frankrige udgjør ifølge den officielle Statistik:

Aar 1895.	Aar 1896.	Aar 1897.
25 501 Tons.	46 804 Tons.	63 081 Tons.

Det vil heraf sees, at Schweiz er Norges mest betydningsfulde Konkurrent paa det franske Ismarked og navnlig turde dette være Tilfældet, hvor det gjælder Forsyningen af Paris.

Et Selskab i den franske Hovedstad med Filial i Havre eier selv i Schweiz Isbræer, der indkjøbtes et Aar, da den norske Is stod særdeles høit i Pris.

I den sydlige Del af Frankrige har den kunstige Is atter Overvægten over Naturisen, og heri synes ikke at kunne ventes nogen Forandring i den nærmeste Fremtid. I den nordlige Del derimod finder den kunstige Is mindre Anvendelse, da den ikke lader sig konservere i saa lang Tid som Naturisen, hvorfor den ikke er saa anvendelig til Skibsbrug. Dette gjælder især for Fiskefartøjerne, der medfører Is til Konservering af Fangsten, til hvilket Øiemed den kunstige Is er mindre heldig.

Det maa imidlertid nævnes, at et herværende større Dampskibsselskab, der underholder Fart mellem Havre—Afrika og Sydamerika, har begyndt at forsyne sine Skibe med Fryseapparater for selv at tilvirke Is under Reisen, hvilket vistnok turde medføre nogen Formindskelse af Konsumen her paa Pladsen.

Forøvrigt er der neppe nogen Foranledning til at forudse Nedgang i Forbruget i Frankrig, hvorfor Importen af den norske Is ikke paa nogen Maade kan siges at være truet, især da, saavidt man har erfaret, Leverancerne har været meget tilfredsstillende udført.

Da der ingen Ishøst har været i Frankrige i denne milde Vinter, er der al Grund til at tro, at Isimporten fra Norge til Frankrige ogsaa i dette Aar vil forøges.

Amsterdam.

Med Skrivelse af 13 Januar 1898 har Generalkonsulen indsendt efterfølgende Opgaver over Isimporten til Nederlandene i 1896 og 1897.

	1896:		1897:	
	Antal Ladnin- ger.	Ladninger- nes samlede Vægt i Tons.	Antal Ladnin- ger.	Ladninger- nes samlede Antal i Tons.
Januar	—	—	1	458
Februar	2	798	—	—
Marts	1	236	1	467
April	2	573	1	702
Mai	—	—	1	410
Juni	2	612	2	1 124
Juli	4	1 353	5	2 291
August	3	1 395	5	2 264
September	—	—	3	1 611
Oktober	4	1 477	1	321
November	1	499	2	741
December	—	—	1	572
Ialt	19	6 943	23	10 961

Berlin.

Med Skrivelse af 17 Februar har Generalkonsulen indsendt et Udklip af en af Stedets Aviser, der indeholder Følgende:

Som ubehagelig Virkning af den milde Vinter har Restauratørerne at beklage Stigningen af Ispriserne for de Isværker, der pleier at holde ens Priser ligeoverfor dem. Disse har ladet indtræde en Forhøjelse af 10 pf. pr. Centner. Hvis ikke endnu de nærmeste Uger bringer Frost, vil efter Sigende Priserne efterhaanden stige og naa en neppe før kjendt Høide. Skjøndt Isleverandørerne i sine Lagere besidder Forraad for flere Aar, drager de sig den varme Vinter til Nytte. Medens et Centner Is om Vinteren koster 50 pf. og om Sommeren stiger til 70—80 pf., (under Haandværksudstillingen i Treptow kostede den leveret paa Stedet derude 1 Mark) frygter man for næste Sommer en Stigning indtil M. 1.50 pr. Centner Raais.

Leith.

Skrivelse dateret 21 Februar 1898.

Hoslagt giver man sig den Ære at oversende til det kongelige Departement Opgave over Isimporten til Scotland fra Norge i Aarene 1896 og 1897.

Hidindtil er ingen naturlig Is indsamlet denne Vinter i Scotland.
(Se Tabel Side 77).

Stettin.

Skrivelse dateret 15 Marts 1898.

I Anledning af den Betydning, som norsk Is paa Grund af den milde Vinter har vundet ogsaa paa dette Marked, tillader jeg mig at afgive følgende Udtalelse.

Til Stettin er til Dato i 21 Skibe tilført ca. 10 000 Tons Is udelukkende fra Norge med Undtagelse af et Prøveparti fra Rusland paa 150 Tons. Prisen, som begyndte med M. 10½ pr. 1 000 Kg. cif Stettin, naaede sidst i Februar M. 14 og steg siden til M. 18. Uagtet denne høie Pris udeblev nu Offerter fra Norge og herværende Kjøbere fandt sig foranlediget til at vende sig til Rusland, især til Reval, men ogsaa til Riga og St. Petersburg, og er der fra de to førstnævnte Steder befragtet 5—6 Dampskibe for ialt ca. 7 000 Tons til Fragt M. 7½—8 pr. Ton. Da Tykkelsen af den russiske Is er mindre end paa den norske og ligeledes Kvantiteten ansees mindre god, er Prisen for den russiske Is noteret nogle Mark lavere pr. Ton. Den høieste Pris paa russisk Is har været M. 15 cif Stettin. For Tiden raader paa det herværende Ismarked en flau Stemning med vigende Tendents, og forholder Kjøberne sig afventende. Fra Norge er udbudt Is til M. 16½, dog uden at finde Kjøbere, da disse ikke har villet betale over M. 15.

Leith.

Opgave over Isimporten til Scotland fra Norge i Aarene 1896 og 1897.

	Januar		Februar		Marts		April		Mai		Juni		Juli		August		Septbr.		Oktbr.		Novbr.		Decbr.		Sum	
	1896	1897	1896	1897	1896	1897	1896	1897	1896	1897	1896	1897	1896	1897	1896	1897	1896	1897	1896	1897	1896	1897	1896	1897	1896	1897
	Tons	Tons	Tons	Tons	Tons	Tons	Tons	Tons	Tons	Tons	Tons	Tons	Tons	Tons	Tons	Tons	Tons	Tons	Tons	Tons	Tons	Tons	Tons	Tons		
Leith . . .	-	-	-	-	1080	200	1417	2771	2434	-	420	240	699	728	614	834	504	661	340	1278	-	160	661	200	8 169	7 072
Aberdeen . .	-	-	-	198	468	-	-	-	-	-	-	-	200	556	350	295	407	906	200	-	-	-	-	-	1 625	1 955
Dundee . . .	-	-	-	482	180	-	-	170	275	-	199	-	299	150	-	172	170	231	413	178	-	289	-	-	1 536	1 672
Glasgow . .	1070	450	-	530	1215	2994	1970	438	2475	1120	1404	2031	2772	3671	3559	2355	2462	2557	490	1768	1803	1597	-	1042	19 220	20 553
Montrose . .	-	-	-	-	292	-	192	-	-	-	240	-	200	169	-	252	250	-	-	-	170	200	-	214	1 344	835
Peterhead . .	-	-	-	-	141	-	-	-	101	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	242	-
Lerwick . .	-	-	-	-	420	200	-	-	100	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	230	150	50	-	-	670	480
Tilsammen	1070	450	-	1210	3796	3394	3579	3379	5385	1120	2263	2271	4170	5274	4523	3908	3793	4355	1443	3454	2123	2296	661	1456	32 806	32 567

Hamburg.

Skrivelse dateret 12 Februar 1898.

Tysklands Udførsel til Norge 1897 (sammenlignet med 1896).

	1897. 100 Kg.	1896. 100 Kg.
Vævning, tæt, bleget	420	429
Do, Do. farvet	1 616	1 180
Possementmagerarbeide	385	429
Vævning, utæt (undtagen Gardiner).	246	—
Broderier	84	—
Fiskenet	—	71
Bogtrykkertyper	645	447
Børstenbindervarer, fine	68	76
Lak og Lakfernis	830	—
Potaske	3 042	3 648
Aniliner og andre Tjærefarvestoffe	751	652
Zinkhvidt	5 314	8 753
Farve- og Garvestoffe, Farver, ikke andet- steds nævnte	507	615
Kemiske Fabrikater	1 168	1 105
Vinkeljern	26 341	22 483
Smedejern i Stænger	9 958	11 226
Jerntraad, raa	24 232	20 988
Broer og Brodele	—	402
Staaltraad	—	901
Grove Jernvarer	22 390	17 063
Fine Jernvarer af Støbe- og Smedejern	3 158	2 908
Symaskiner uden Underlag	1 196	—
Rom. Cement	87 156	89 520
Sølv, raa	20.79	11.55
Hamp	18 722	15 586
Hvede	36 959	8 772
Rug	119 653	58 898
Linfrø	64 800	32 938
Kløverfrø etc.	291	1 187
Glas- og Emaljevarer	741	437
Sengefjæder	708	618
Huder af Hornkvæg, tørrede	812	835
Do. Pelsdyr	126	96
Snedkerarbeider	1 985	1 821
Humle	1 191	1 064
Fortepiano	1 848	1 435
Musikinstrumenter, andre Sorter	634	561
Astronomiske Instrumenter	42	45
Maskiner, overveiende af Støbejern	25 685	20 055
Maskiner do. do. Smedejern	3 496	2 321
Symaskiner med Underlag overveiende af Støbejern	—	681
Grove Varer af blød Gummi	431	422

	1897. 100 Kg.	1896. 100 Kg.
Varer af haard Gummi	117	—
Klæder og Pynt af Silke	48	46
Klæder og Pynt af Bomuld, Uld, uldne Underklæder	1 567	1 814
Underklæder af Bomuld og Lin	680	677
Corsetter	236	—
Kobber i Stænger og Plader	94	213
Kobberlegeringer Do. Do.	3 444	2 785
Kobbertraad	—	567
Telegrafkabler	1 281	808.
Grove Kobbervarer	—	279
Kobbersigt	233	—
Fine Varer af Messing og andre Kobber- legeringer	933	1 015
Do. Do. af Kobber, Messing etc. for- niklede etc.	252	240
Varer af ædle Metaller	7.71	5.67
Varer af Rav, Celluloid, Elfenben etc.	68	64
Legetøi	641	—
Spundne Varer	271	275
Handskeskind, Korduana, Marokin	263	194
Fine Lædervarer	610	552
Grove Do.	451	397
Varer af fin Voxdug	391	574
Rebslagervarer	1 205	1 093
Lærred etc., ufarvet	950	656
Do. Do., farvet	262	235
Bøger, Karter, Musikalier	527	479
Farvetrykbilleder, Kobberstik etc.	411	329
Meierier, Tegninger	42	101
Potetesstivelse, Potetesmel	—	4 228
Grovmalet Korn, Gryn	10 741	13 813
Mel af Korn*)	—	473 557
Do. - Hvede	76 995	—
Do. - Rug	329 534	—
Do. - andet Korn	13 767	—
Cigarer	452	482
Raasukker	7 418	13 714
Kandissukker og Sukker i Toppe	84 589	67 299
Haardt Sukker forøvrigt	39 444	39 963
Roeolie	1 602	2 893
Oliekager	21 543	19 310
Kuløret Guld- og Sølvpapir	360	299
Papirvarer etc.	2 015	1 951
Silkebaand	57	36
Silketøi, Shawls etc.	75	59

*) Ikke specificeret i 1896 som Statistik.

	1897. 100 Kg.	1896. 100 Kg.
Halvsilkebaand	127	97
Halvsilketøi, Shawls etc.	257	236
Møllestene	7 113	8 039
Kokes	51 275	121 500
Fayancevarer, manglefarvede	4 501	3 467
Faareuld, raa	1 931	1 959
Uldgarn	682	609
Trikotage	573	507
Klædesvarer	7 516	6 983
Plysch	184	142
Possementmagerarbeider	173	167
Zink, valset	6 623	5 529

Tysklands Indførsel i Aaret 1897 opgik til 40 163 042 Tons til en Værdi af 4 832 891 000 Rmk. mod 36 410 277 Tons til en Værdi af 4 557 951 000 Rmk i Aaret 1896.

Tysklands Udførsel i Aaret 1897 opgik til 28 007 609 Tons til en Værdi af 3 808 131 000 Rmk. mod 25 719 875 Tons til en Værdi af 3 753 822 000 Rmk. i Aaret 1896.

Tysklands Indførsel fra Norge samt tilsvarende Totalimport i Aarene 1896 og 1897.

	Totalimport.		Indførsel fra Norge.	
	1897. 100 Kg.	1896. 100 Kg.	1897. 100 Kg.	1896. 100 Kg.
Guano, kunstig	140 416	148 478	55 162	67 713
Klid	5 949 524	6 021 590	—	113 250
Is	150 818	357 180	38 150	322 442
Jod	1 637	938	76	99
Natron	76 311	25 645	5 000	800

Jordarter, Malme, ædle
Metaller, Asbest.

	1897.	1896.	1897.	1896.
	100 Kg.	100 Kg.	100 Kg.	100 Kg.
Kisलगur	1 534	1 961	617	—
Kaolin, Feldspath og ildfast Ler	2 071 548	1 928 074	106 815	60 012
Svovlkis	3 568 694	3 438 520	17 154	—
Kobolt- og Nikkelmalm	97 262	26 276	—	334

Huder og Skind.

	1897.	1896.	1897.	1896.
	100 Kg.	100 Kg.	100 Kg.	100 Kg.
Kalveskind, kalkede og tørrede	91 552	75 306	1 759	1 280
Faare- og Gjedeskind, raa, haarede	135 815	127 590	—	622
Huder og Skind for Pelstilvirkning	25 675	23 432	88	78

	Totalimport.		Indførsel fra Norge.	
	1897. 100 Kg.	1896. 100 Kg.	1897. 100 Kg.	1896. 100 Kg.
Træ og andre Snittestoffe samt Varer deraf.				
Hvalfiskbarder	799	1 593	432	647
Finbarder	474	401	471	—
Bygnings- og Gavntømmer, raat, eller kun bearbejdet med Øks eller Sag paa Tværside . .	20 962 320	17 792 963	42 469	42 265
Stav (ikke af Eg)	69 674	81 368	16 247	—
Bygnings- og Gavntømmer, saget, „Kanthölzer“	12 600 775	9 194 477	602 638	392 769
Kobber og Kobbervarer.				
Raa Kobber	675 725	561 148	—	708
Messing og Tombak	16 231	10 643	1 846	1 719
Material-Varer.				
Fisk, fersk	415 427	593 144	18 942	5 484
Stokfisk	11 354	10 549	4 699	5 294
Fisk, tilberedt med Eddike, Olie m. m.	4 407	4 186	3 070	2 539
Vildt, ogsaa Fuglevildt, ikke levende	10 000	9 049	485	801
Sild, saltet, i Tønder	1 170 070	1 214 792	277 469	164 577
Do. til Gjødning	12 201	3 964	1 954	—
Hummer	4 060	4 287	1 527	1 554
Olier, ikke andetsteds nævnte, og Fedt.				
Tran	136 639	133 858	86 611	68 288
Papir og Papvarer.				
Træmasse, sleben	98 892	73 473	—	2 090
Cellulose	176 666	158 155	3 593	—
Sten og Stenvarer.				
Sten, raa, eller kun grovhuggen	8 538 248	7 679 080	375 380	265 745

Australien.

Fra kommerciel Stipendiat G. Bonnevie er indkommet en Skrivelse dateret Fremantle 18 Februar 1898 saalydende:

I Anledning den stadig øgende Export af Trælaster fra Vest-Australien i Forbindelse med den Omstændighed, at Majoriteten af de Skibe, der befragtes i denne Trade er norske, giver jeg mig herved den Ære at indsende til Departementet en Beretning om Rockingham, en af de betydeligste Havne for denne Export. Et nøiere Kjendskab til de vestaustralske Havne vil visselig være af Interesse for vore Skibsredere og Assuranceforeninger. Selv her er disse Havne lidet kjendte blandt Folk, der ei bor paa Stedet. Jeg har nu personlig haft Anledning til at besøge Rockingham og fremkommer indlagt Rapport over samme.

Rockingham er beliggende 17 Miles søndenfor Fremantle i Bunden af Ackburn Sound, og skylder sin Tilværelse udelukkende den Omstændighed, at det betydelige Trælastkompagni, the Rockingham Railway & Jarrahdale Timber Co. lim., her har fundet den nærmeste og hensigtsmæssigste Havn for Udskibning af sin Last. Stedet har ca. 100 Indvaanere, hvoraf Størstedelen er i ovennævnte Compagnies Tjeneste. Der er to offentlige Functionærer, nemlig en Post- og en Telegrafembedsmand samt en Toldfunktionær, der tillige fungerer som Politikonstabel. Stedet har en to Gange ugentlig Postforbindelse med Fremantle, og Posten føres overland med Vogn. Rockingham Railway og Jarrahdale Compagniet har bygget og eier en Jernbane, der forbinder Rockingham med dets betydelige Sagbrug i Jarrahdale, en Distance af ca. 22 Miles ind i Landet. Denne Jernbane benyttes udelukkende til at føre Compagniets Last frem til Udskibningsstedet.

Farvandet mellem Fremantle og Rockingham er opfyldt med Banker og Rev, saa Fartøier, der skal op og ned mellem disse to Steder, maa gjøre en betydelig Omvei, og benytter Skibene i Almindelighed Bugserbaad. Imidlertid maa der passeres en Bar omtrent halvveis mellem Fremantle og Rockingham, og for nærværende vil Lodserne ikke tage Fartøier, der stikker over 16½ Fod i Vandet, over denne Bar. Nogen paalidelig Survey af samme foreligger ikke. Flere norske Fartøier har benyttet Loddet under Passagen af Baren og fundet fra 23 til 26 Fods Vand paa samme.

Rockingham Havn er beskyttet mod Øst og Syd af Fastlandet og mod Vest af en Række mindre Øer og Rev. Landet rundt omkring er imidlertid lavt, saa Vinden altid er følelig, fra hvilken Kant den end kommer. Havnen er imidlertid ganske ubeskyttet mod Nord og Nordvest, og fra den Kant blæser der ofte stærke Storme, der dog næsten udelukkende er indskrænket til Vintertiden. At en saadan Storm ogsaa kan indtræffe i Sommertiden, har man iaar haft sørgelig Erfaring for, idet Nord-Vest-Stormen den 27de Januar blandt andre Søulykker ogsaa foraarsagede det totale Forlis af den norske Bark „August Tellefsen“, liggende under Lastning i Rockingham. Kysten rundt om Rockingham er langgrund. Compagniet eier to Piere eller Brygger, der løber i nordvestlig Retning, en større og en mindre, hvorfra Skibene modtager sin Last. Den større Pier er imidlertid saa kort, at et Fartøi, naar det er tomt, vil ligge med 1/3 af sin Længde udenfor Pieren, og da det, eftersom Lastningen gaar fremad, maa flyttes ud, saa vil det, naar det er nede til 16½ Fod, ligge

med sin halve Længde udenfor denne. Under disse Omstændigheder er det vanskeligt at faa et Fartøi forsvarlig fortøiet, og dets Stilling under en Nordveststorm maa ansees meget farlig, hvis det ikke i Tide har kunnet hale ud fra Pieren. Ligger der samtidig to Skibe under Lastning, en paa hver Side af Pieren, er den Fordel opnaaet, at man kan gjøre fast til og gjensidig støtte hinanden. — Den mindre Pier kan kun benyttes af Smaafartøier og Lægttere. Der findes kun én Mooring paa Havnen, en Bøje ca. 1 Cabellængde udenfor Piererne, men den er ikke paalidelig under en Storm. Holdegrunden paa Havnen er ikke god.

Der meddeles, at Compagniet har besluttet at forlænge de nuværende Piere samt at nedlægge flere og forsvarlige Mooringer paa Havnen.

Som ovenfor nævnt kan Fartøier kun laste ned til 16½ Fod i Rockingham og maa derfor komplettere sin Ladning paa Gage Road eller Owen's Anchorage, Fremantle, ved Hjælp af Lægttere.

Af øvrige Havne i Vest-Australien, der maatte blive besøgt af norske Skibe, maa Fremantle og Albany ansees for i enhver Henseende sikre. Derimod er Bemburry, Quindalup, Busselton (The Vasse) og Hamlin anset for mere eller mindre slette Havne, i Særdeleshed i Vintertiden. Disse sidste har jeg personlig ikke havt Anledning til at gjøre mig bekendt med.

Geo Bonnevie.

London.

Fra den engelske Toldstyrelse er udkommet et Cirkulære om de Mærker, der bør anbringes paa udenlandske Varer, som indføres til Storbritanien og Irland. Heraf indtages følgende:

1. Fremmede Varer, der indføres til Storbritanien og Irland uden at have nogetsomhelst Mærke, enten paa Varerne selv eller den omsluttende Emballage, behøver ingen nærmere Betegnelse som f. Ex. „made abroad“ („forarbejdet udenlands“), „made in Germany“ etc.
2. Fremmede Fabrikater, som bærer et Navn eller Varemærke, der er eller angiver sig at være Navn eller Varemærke, tilhørende en Fabrikant etc. i Storbritanien eller Irland, maa i Forbindelse dermed være forsynet med en bestemt Opgave over Varens Oprindelsesland. Landets Navn er en tilstrækkelig Oplysning uden Ordene „made in“ (forbejdet i), saafremt der alene anføres Navn eller Varemærke; saaledes vil f. Ex. „John Smith, Germany“ være tilstrækkelig. Benyttes et Mærke som „John Smith, Sheffield“, maa Betegnelsen lyde „made in Germany“ eller lign.
3. Hvis fremmede indførte Varer bærer Navnet paa et Sted, der er identisk med, eller antagelig en Efterligning af et Sted i Storbritanien og Irland, bør Navnet ledsages af Navnet paa det Land, hvor Stedet ligger. Saaledes bør Boston (i Massachusetts) tilføies Betegnelsen „United States“ eller Forbøgstaverne „U. S. A.“.

4. Hvis en Varebeskrivelse indeholder Navnet paa et Sted, og de Varer, hvorpaa den er anbragt, ikke er produceret paa det Sted eller i det Land, hvor det er beliggende, maa Varebeskrivelsen ledsages af en Forklaring med Angivelse af det oprindelige Produktionssted. F. Ex. Vin produceret i Tydskland og beskrevet som „Port“ eller „Sherry“ (hvilke Ord indbefatter Navnene paa Stederne Oporto og Xeres), bør i Forbindelse hermed være ledsaget af Opgaven „produced in Germany“ eller beskrives som „German Port“ eller „German Sherry“. Undtagelse herfra gjælder i Tilfælde, hvor Stedsnavnet i en Varebeskrivelse alene angiver Varernes Beskaffenhed og ikke er beregnet paa at lede vild med Hensyn til Oprindelsesstedet. Saaledes behøver en Forklaring som „Brussels Carpet“ (Brüsseler Gulvteppe) eller „Portland Cement“ ikke at være ledsaget af Opgave over det virkelige Produktionssted.
5. Varebeskrivelser i det engelske Sprog, anbragt paa fremmede Varer, der indføres til Forbrug i Landet fra ikke Engelsktalende Lande, ansees ikke som indirekte Angivelse af, at Varerne er af britisk eller irsk Oprindelse, medmindre Toldvæsenet har god Grund til at antage, at saadanne Varebeskrivelser er særlig anlagt paa at give, og i Virkeligheden medfører, Indtryk af, at Varerne er af britisk eller irsk Oprindelse.
Varebeskrivelser over indførte Varer i et fremmed Sprog, der ikke er det Lands, hvorfra Varerne indføres, maa ledsages af Opgave over Varernes virkelige Produktionsland, f. Ex. „made in Germany“.
6. Med Hensyn til Uhre ansees ethvert Mærke paa Kassen for ogsaa at angaa Uhret. Hvis derfor en Uhrkasse er forarbejdet i England og bærer nogen Opgave eller Antydning om saadan Oprindelse (f. Ex. et britisk Hall-Mærke), og Uhret selv er forarbejdet i Schweiz, maa der paa Uhrpladen være en Opgave eller Angivelse om, at det er af schweizisk Oprindelse.
7. Alle forklarende Opgaver eller Angivelser maa være tydelige og i Tegn, som er lige kjendelige, og slutter sig til de Mærker, som de tilsigter at forklare.
8. Mærker paa Prøver af britisk eller fremmed Fabrikation, behøver ikke at ledsages af nogen Betegnelse, saafremt saadanne Prøver i sig selv er uden Værdi; ikke udgjør hele eller komplette Artikler og let kan skjelnes i Egenskab af Prøver.

St. Johns, Antigua.

Aarsberetning dateret 26 Februar 1898.

Af norske Skibe ankom med Ladning 6 dr. 6390 Ton, hvoraf et Seilskib dr. 514 Ton. Sidstnævnte afgik i Ballast, de øvrige med Restladning, alle til fremmede Steder. Erlagte Konsulatafgifter £ 22. 7. 9.

Den lave Pris paa Sukker, tørt Veir og de mange nedlagte Plantager bevirkede en daarlig Høst. Der er ingen Udsigter til Fragter. Dampskibslinierne herfra til Amerika borttager Sukkeret, saasnart det er fabrikeret.

Medmindre den britiske Regjering kan paalægge en modsvarende Told paa Sukker, vil Dyrkningen af Sukkerrøret maatte ophøre, og Eierne vil derved tabe Millioner af Penge i Maskiner, Anlæg etc.

Udgifterne ved Administrationen af Antigua og St. Kitts, Nevis, beregnes for 1897 til £ 50 000 og Indtægten til ca. £ 25 000. Den engelske Regjering har allerede godtgjort det Manglende indtil nu.

Alle er spændt paa at se, hvad der vil blive foretaget for at holde Sukkerdyrkingen oppe. Alle Klasser afhænger deraf. $\frac{7}{8}$ af Befolkningen er Arbeidere (Negre), som for Arbeide er helt afhængig af Sukkerrørets Dyrkning, og, da de ikke kan emigrere, maa sulte, naar de faa hvide Eiere maa opgive sine Eiendomme. For 7 Aar siden købtes en Plantage for £ 7 000, der nylig blev solgt for £ 2 700; en anden, der var købt for £ 2 700, blev tvunget paa Markedet ved Salg for £ 380. For Tiden kan ingen Eiendomme finde Kjøbere.

Ialt ankom 491 Skibe dr. 22 295 Ton.

F. Melchertson.

Karlsruhe.

Det i sidste Rapport udtalte Haab om, at Industrien og Handelen for længere Tid vilde finde lønnende Afsætning og rigelig Sysselsættelse, er fuldt opfyldt. Navnlig havde den tyske Industri i 1897 en sjelden Blomstring, og næsten alle Anlæg var overhobet med Ordres, især Maskinfabriker og Elektricitetsselskaber. Hytteværkerne, der leverede Materiel til Fabrikerne, kunde ikke prompte udføre Bestillingerne. Ogsaa Forretningen i Kul og Kokes var særdeles levende. Ved Aarets Slutning viste sig paa Jern- og Kulmarkedet Tegn paa en liden Afsvækkelse. Fra flere Hold, navnlig i Børskredse, blev dette taget som et Tegn paa Begyndelsen til en Nedgang, men denne Mening deltes ikke i industrielle Kredse.

Paa Børsen føltes stærkt de ugunstige Virkninger af den nye Børslov, hvorunder især de smaa og middels Bedrifter led, og den allerede i flere Aar foregaaende Opsugning af mindre Bankforretninger ved de store Banker skred videre frem. Atter er en Række Privatbankforretninger gaaet over til Aktiebanker, og ogsaa blandt Aktiebanker selv finder Fusioner og Kartelafslutninger Sted, saa at Forretningen stedse koncentrerer sig i Hænderne paa nogle store Banker, som er udrustet med enorme Kapitaler.

En vis Modvægt mod Børslovens skadelige Følger dannede Industriens gode Gang, som, da vore Banker og Bankierer er nøje forbundet med Industrien, gav Leilighed til fordelagtige Forretninger, som Grundlæggelse af nye Aktieselskaber og Emissioner af Industriaktier og Obligationer, til Fordel ogsaa for Børsen.

Kornhandelen, der i Aarets første Halvdel var mat, viste senere et stort Opsving og stærkt stigende Priser. Hvede staar i Gjennemsnit i ca. M. 30, Rug og Byg M. 10, Havre ca. M. 9 pr. Ton over Gjennemsnitspriserne i 1896. Da Verdensmarkedets Stilling gjør et Prisfald lidet sandsynligt, antages Udsigterne for 1898 gunstige, og Forretningens Tilstand sund. Humlehøsten 1897 var svag, Afsætningen til Bryggerierne god. Ogsaa for Brændevinshandelen bedredes Priserne noget, saaat Aaret 1897 betegnes som det bedste siden Afgiftsforhøielsen. Maltfabrikerne kunde paa Grund af den gode Forretningsgang afsætte sine Produkter hos Bryggerierne til antagelige Priser; Udførselen til Schweiz hemmedes ved Konkurrence fra Østerrige. For Bryggerierne var Priserne paa Raastof gunstige, ligesaa Veirforholdene; for dette Aar synes ikke Udsigterne saa gode. Vinhøsten i 1897 faldt ikke gunstig ud. Fabrikationen af raffineret Sukker led under Overproduktion.

For godt og fint Meierismør var der hele Aaret stærk Efterspørgsel med gode Priser. Stemningen for Margarin paavirktes afgjort gunstig ved de stigende Smørpriser og Margarinloven.

Efterspørgselen efter Cement var paa Grund af stor Bygningsvirksomhed tiltagende, ligesaa Udførselen, undtagen til de forenede Stater.

Den kemiske Storindustri havde ogsaa i dette Aar næsten paa alle Omraader at kjæmpe med tilbagegaaende Konjunktur og stigende Priser for Raa-stoffe, navnlig Kul. Dog var ogsaa Afsætningen delvis større.

Behov for Træmasse til Papir er atter betydelig steget; dog kunde paa Grund af stærk Konkurrentse fra Udlandet Priserne for Fabrikatet kun delvis følge de høiere Træpriser. For Papirfiller steg Priserne noget. I Papirhandelen var Forretningsgangen helt normal. I Tapetindustrien er Priserne for de gangbare Sorter noget forhøiet.

Handelen med Naaletræ svarede ikke til Forventningerne. De store overvintrede Forraad tabte i Værdi ved, at Rhinegnene blev oversvømmet med billig skaaren Trælast fra Bukowina og delvis solgt til tabbringende Priser. Da Forraadene viste sig utilstrækkelige, skeede Indkjøbet af den nye Hugst i Skoven til stedse stigende Priser. Den ovennævnte Konkurrence paavirkede ogsaa Forretningen med skaaren Furulast; Udsigterne for dette Aar fryktes ogsaa at ville blive slette. For tysk høvlet Last var Forretningen ikke lønnende. Vore Høvleriernes Salgspriser kunde ikke følge den stigende Indkjøbspris for nordisk høvlet Last. Det samme gjælder Pitch Pine.

Arbejdsforholdene har efter foreliggende Beretninger forandret sig til det Bedre. Lønningsnedsættelser omtales ikke, Reduktion af Arbejdernes Antal meget sjælden. Derimod blev i mange Industrier ansat delvis betydeligt flere Arbejdere, og Lønninger var i afgjort, om end langsom, Stigende. Kontraktsbrud forekom ogsaa dette Aar kun enkeltvis.

Udsigterne for 1898 tør for de fleste af vore Forretninger betegnes som gunstige.

Robt. Koelle.

Riga.

Skrivelse dateret 2 Marts 1898.

Da det flere Gange er indtruffet, at Eiere af Sildeladninger er ankommet hid med sine Fartøier fra Norge og vel har været forsynet med norske Pas, men som ikke har været viseret af russisk Konsul, har jeg troet herom at burde gjøre Anmeldelse samt tillige ærbødigst erholde om, at Departementet vilde lade underrette vedkommende Myndigheder om, at de ved Udstedelse af Pas for Reise til Rusland bør henlede de Reisendes Opmærksomhed paa Nødvendigheden af, til Undgaaelse af Vanskeligheder og Ophold at lade de udfærdigede Pas visere af russisk Konsul.

Washington*).

I Tillæg til sin Aarsberetning for 1897 har Generalkonsulatet under 14 Marts 1898 indsendt følgende Indberetning fra Vicekonsul Lindgren i **Chicago** :

I 1897 er hertil indført fra Norge og Sverige følgende Varer til Værdi:

Toldfri: Bøger \$ 24 311, Medicin \$ 193, Fisk \$ 53, Frugter \$ 113, Malerier \$ 804, andre Artikler \$ 641, returnerede Varer \$ 25.

Varer belagte med Told: Tryksager \$ 103, Fisk i Tinboxer \$ 29 772, nedlagt Fisk \$ 196 109, Frugter \$ 47, Smedevarer \$ 13, Juvelerarbejder \$ 463, Handsker \$ 8 621, Metaller \$ 1 506, Papir \$ 2 441, Ost 7 419, preserveret Kjød \$ 299, Parfumer \$ 20, Sprit \$ 1 267, Træ \$ 3 353, Medicin \$ 148, Bomuldsvarer \$ 8, Tran \$ 890, Fjer og Dun \$ 14, Smykker \$ 623, Melk \$ 20, andre Artikler \$ 1 687 eller ialt \$ 280 963.

Af Fisk er væsentlig indført Makrel, Tørfisk, Sild og Anchiovis. I forrige Aar var den norske Silde Kvalitet yderst tilfredsstillende, og den solgtes fortrinsvis for den skotske og hollandske. Medium Størrelse og 5—600 Sild pr. Dunk à 100 Kg. er mest efterspurgt. Exportørerne i Norge pakker almindelig sin Fisk altfor kompakt, især under den tidlige Sæson. Vi har dog aldrig fundet Kvaliteten skadet af denne Grund og kan tilraade Exportørerne at indlægge mindst 105 Kg. i hver Dunk. Fragt og Told bliver den samme. Dunkekerne bliver naturligvis mere eller mindre skjødesløst behandlet under Reisen og Lagen render ud, hvorved Vægten sædvanlig formindskes. Jeg skulde imidlertid paa det stærkeste tilraade kun at sende Fisk i de allerbedste Dunke med extra Baand — Jern og Træ. Med Hensyn til conserveret Fisk bør Exportørerne være meget forsigtige og pakke Varen saa omsorgsfuldt som muligt. Fiskeboller synes ofte at være kogt i sur Melk, og Kjøberne nærer strax Mistanke om, at Varen er skjæmt. Anchiovis, som ikke burde exporteres i anden end den absolut bedste Kvalitet, burde kun nedlægges af Fagmænd; heller ikke burde nogen afsendes, som har Tilbøielighed til at svælle ud. Ofte kommer desværre denne Vare under den kolde Tid udsvælet, hvad der beviser, at den ei er ret indpakket. Naar saadan Anchiovis kommer hid, har den neppe kunnet sælges for Værdien af Fragt og Told. En hel Del Varer ankommer hid fra Huse i New York.

*) Se Hefte 2, Pag. 36.

Indhold: Australien S. 82. — Brüssel S. 68. — Hamburg S. 78. — Havre S. 68. — Karlsruhe S. 85. — London S. 83. — Madrid S. 59. — Riga S. 87. — St. Helena S. 59. — St. Johns, Antigua S. 84. — St. Thomas S. 60. — Tanger S. 57. — Washington S. 61 og 87. — Rapporter om Ismarkedet: Amsterdam S. 75. — Berlin S. 76. — Hamburg S. 69. — Havre S. 69. — Leith S. 76. — Stettin S. 76.

Beretninger om Handel og Skibsfart.

Uddrag af Aarsberetninger fra de forenede Rigers Konsuler
for 1897 m. M.,

No. 5.

udgivet ved Departementet for det Indre.

1898.

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

Kjøbenhavn.

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	82	7 219	6	1 364	88	8 583	-	-	66 625	
- Norge til Vicekon- sulsstationerne	894	109 980	-	-	894	109 980	-	-	331 360	
- Sverige til Hoved- stationen	9	1 666	2	67	11	1 733	-	-	10 095	
- Sverige til Vicekon- sulsstationerne	66	5 338	3	167	69	5 505	-	-	47 677	
- andre Lande til Hovedstationen	138	72 992	7	862	145	73 854	-	-	1 493 626	
- andre Lande til Vice- konsulsstationerne	742	225 925	46	5 211	788	231 136	-	-	2 176 334	
Ialt	1831	323 120	64	7 671	1 995	430 791	937	318 157	4 125 711	
II. Afgaaede.										
Til Norge fra Hoved- stationen	10	1 490	74	18 510	84	20 000	-	-	9 690	
- Norge fra Vicekon- sulsstationerne	455	94 441	826	109 130	1 281	203 571	-	-	7 640	
- Sverige til Hoved- stationen	4	988	67	19 233	71	20 221	-	-	1 425	
- Sverige til Vicekon- sulsstationerne	8	802	163	49 715	171	50 517	-	-	4 963	
- andre Lande fra Hovedstationen	34	7 852	52	32 572	86	40 424	-	-	94 105	
- andre Lande fra Vice- konsulsstationerne	136	29 195	154	59 570	290	88 765	-	-	250 971	
Ialt	647	134 768	1 336	288 730	1 933	423 498	936	316 086	518 794	

For Havari eller Ordre ankom 14 Skibe dr. 8 907 Ton.

Af svenske Skibe ankom 4 601 dr. 620 409 Ton.

Erlagte Konsulatafgifter af norske Skibe ved Hovedst. Kr. 5 303.04, ved Vicekonsulsst. Kr. 16 119.28, hvoraf tilfaldt Konsulskassen Kr. 8 059.64. Af svenske Skibe ved Hovedst. Kr. 8 482.43, ved Vicekonsulsst. Kr. 15 947.02, hvoraf tilfaldt Konsulskassen Kr. 7 973.51. Ialt tilfaldt Konsulskassen Kr. 29 818.62. Expeditionsafgifter, norske Kr. 1 103.25, svenske Kr. 2 255.50.

Aarsberetning dateret 29 Marts 1898.

Nedenstaaende Oversigt udviser Forholdet mellem den norske Skibsfart i 1896 og 1897.

	1896.		1897.		Forøgelse.		For-	
	Antal.	Tons.	Antal.	Tons.	Antal.	Tons.	mindskelse.	
Ank. Fartøier:								
Med Ladning . . .	1 657	366 572	1 931	423 120	274	56 548	—	—
I Ballast	64	8 797	64	7 671	—	—	—	1 126
Summa	1 721	375 369	1 995	430 791	274	55 422	—	—
Afg. Fartøier:								
Med Ladning . . .	632	136 816	647	134 768	15	—	—	2 048
I Ballast	1 083	237 458	1 336	288 730	253	51 272	—	—
Summa	1 715	374 274	1 983	423 498	268	49 224	—	—
Bruttofragter:								
Ank. Fartøier . .	Kr. 3 147 663		Kr. 4 125 711		Kr. 978 048		—	
Afg. —	- 522 560		- 518 794		—		3 766	

Den norske Skibsfart for ankomne Fartøier til Distriktets Havne i Aaret 1897 fordeler sig saaledes:

Kjøbenhavn 244 Fartøier drægtig 84 170 Tons, Tuborg 10, 4 055, Helsingør 29, 9 983, Holbek 16, 2 295, Roskilde 1, 71, Nykjøbing p. S. 12, 1 136, Kallundborg 25, 5 019, Korsør 16, 7 275, Nestved 22, 3 815, Vordingborg 17, 5 226, Præstø 1, 153, Faxe 34, 2 967, Kjøge 18, 5 198, Skjelskør

10, 2 521, Stege 10, 1 980, Nykjøbing p. F. 17, 8 339, Nakskov 24. 5 713, Bandholm 21, 6 419, Rudkjøbing 4, 376, Svendborg 16, 4 797, Nyborg 16, 4 701, Odense 67, 16 987, Faaborg 5, 1 930, Rønne 11, 1 701, Nexø 2, 290, Kolding 21, 5 459, Fredericia 9, 4 041, Veile 22, 6 350, Horsens 27, 10 849, Aarhus 77. 31 981, Ebeltoft 1, 197, Grenaa 9, 1 668, Randers 72, 8 993, Mariager 56, 7 987, Hobro 10, 959, Aalborg 160, 24 582, Skive 33, 1 217, Lemvig 26, 789, Nykjøbing p. M. 13, 301, Thisted 48, 1 075, Sæby 19, 531, Skagen 1, 21, Fredrikshavn 438, 98 836, Struer 48, 1 107, Esbjerg 67, 8 542, Løgstør 27, 783, Akureyri 36, 5 636, Eskefjord 55, 7 270, Isafjord 34, 7 496, Reykjavik 43, 7 004, tilsammen 1 995 Fartøier drægtig 430 791 Tons.

Oversigt over Skibsfarten paa Kjøbenhavn med andre Fartøier end norske og svenske Aar 1897:

Danmark 5 621 dr. 1 298 948 Tons, Rusland 206, 96 135, Tyskland: Hamburg 35, 11 808, Schlesvig-Holstein 94, 5 465, det øvr. Tyskland 471, 75 560, England 317, 256 096, Holland 60, 26 024, ialt 6 804 dr. 1 770 036

Betræffende de i dette Generalkonsulat under Aaret 1897 foretagne Mønstringsexpeditioner kan anføres følgende:

Norske Fartøier afmønstrede 320 Sømænd, paamønstrede 205, rømte (2 norske og 2 danske) 4, tilsammen 529 Sømænd.

Ingen opsparede Hyrebeløb ere af norske Sømænd for Hjemsendelse blevne indbetalte til Generalkonsulatet i Aaret 1897.

De til Generalkonsulatet under Aaret indkomne, til Sømænd og Reisende adresserede Breve og Pakker opgik til 4 271, hvilket udviser en Formindskelse af 49 imod Aaret 1896.

Ifølge indkomne Meddelelser til Generalkonsulatet er under 1897 anmeldt et Antal af 38 norske Havarister i danske Farvande, hvoraf 10 bleve Vrag.

Antallet af de fra Generalkonsulatet udgaaende Skrivelser og Telegrammer udgjorde 1 514 eller det samme Antal som under Aaret 1896.

Antallet af de til Generalkonsulatet indkomne Skrivelser og Telegrammer beløbe sig til 1 515, hvilket er 135 flere end under Aaret 1896.

Antallet af Udvandrere,

som i Aaret 1897 bleve saavel direkte som indirekte befordrede gennem hervedværende Udvandringsagenter, udgjorde 4 043 Personer, nemlig 2 107 Mandfolk, 1 384 Fruentimmer, 283 Gutter og 264 Piger; for 5. Børn var intet Kjønt angivet.

Af disse Udvandrere kom fra Kjøbenhavn 666 Personer, det øvrige Danmark 1 504, Sverige 581, det øvrige Udland 1 292, tilsammen 4 043 Personer.

Heraf befordredes til de Forenede nordamerikanske Stater 3 647, til Kanada 59, til Sydamerika 128, til Sydafrika 118, til Asien 24 og til Australien 67.

Befordringen har fundet Sted ad følgende Veie, nemlig: Direkte til Amerika 1674 Personer, over tyske Havne 272, over Storbritannien 2097, fildammen 4043 Personer.

Fortegnelse over de for Generalkonsulatet anmeldte, i Danmark etablerede norske og svenske Firmaer.

Firmaets Navn.	Eta- ble- rings- aar.	Interessenternes Navne.	Natio- nalitet.	Specialitet.
Kjøbenhavn:				
Brødrene Hjorth . . .	1856	A. E. & H. J. Hjorth.	norsk.	Kornforretning, Kolonial.
Carl Norstrand	1880	Carl Norstrand.	—	Assuranceforretning, Jern og Kul.
I. Thorvildsen & Co.	1873	I. S. Thorvildsen.	—	Smørforretning.
P. T. Wøllner	1878	P. T. Wøllner.	—	Skibsreder.
Tom Tjäder	1880	Tom Tjäder.	svensk.	Detailforretning.
A. Karlsson	1887	A. Karlsson.	—	Agenturforretning og Metaller.
Carl Nilsson	1888	Carl Nilsson.	—	Skibshandler.
Island:				
Seydisfjord:				
T. L. Imsland	1882	T. L. Imsland.	norsk.	Export og Kjøbmands- handel.
S. Johansen	1887	S. Johansen.	—	Do.
Otto Wattne	1886	Otto Wattne.	—	Kulforretning, Export af Fiskeriprodukter.
Eskefjord:				
P. Randulff	1885	P. Randulff.	—	Sildefiskeri og Handel.
F. Klausen	—	F. Klausen.	—	Do.
Reykjavik:				
M. Johansen	1880	M. Johansen.	—	Kjøbmandshandel.
I. Fredriksen	1887	I. Fredriksen	—	Tømmerhandel.

Importen til Danmark af norske Produkter i Aaret 1897:

De vigtigste Indførselsartikler have ifølge meddelt Opgave udgjort:

Fra Norge.

a) Trævarer, uforarbejdet: Egetræ 71 631 Kbf., Tømmer, Planker, Bræder m. m. 970 155 Kbf., Brændeved 2 914 Favne, Baandstager 245 Kbf. Forarbejdet: Bygningstømmer, tildannet 66 143 Kbf., Pibestaver 258 Ctr., Tagspaan, grovt Bødkerarbejde, Finérer af grove Træsorter 71, mindre grovt Bødkerarbejde, Snedkerarbejde, fine Finérer 703, Træmasse og Træmel 142 978 Ctr.

b) Fisk: Fersk 7 389 Ctr., Sild (saltet) 184 886, tørret og saltet 3 283, Ansjois etc. 720 Ctr.

c) Metaller, raa og gammelt Metalgods 5 667 Ctr., Jern og Staalvarer: Stang- og Baandjern 325 Ctr., Staal i Stænger 336, Plader og Blik 175, Søm og Spiger 5 858, andre Jernvarer 3 572 Ctr.

d) Levende Kreaturer: Heste 247 Stk., Kalve 2, Faar og Gjeder 1, Grise 3 Stk.

e) Kornvarer: Uformalet Havre 457 490 Kg., formalet Hvede 27 160, do. Rug 15 600 Kg.

f) Andre Landbrugsprodukter: Smør 627 Ctr., Flæsk 177, Kjødd 444, Uld 237, Margarine 16 390.

g) Papir: Makulatur- og Pakpapir 1 237 Ctr., Skrive- og Trykpapir 2796, Papir med Farve 324 Ctr.

h) Bøger og Tidsskrifter 1 700 Ctr.

i) Egebark 4152 Ctr.

k) Svovlkis 122 041 Ctr.

l) Hud og Skind (uberedte) 7 097 Ctr.

m) Tran 4 271 Ctr.

n) Sten: Tagskifer, Gibs, Marmor 7 513 Ctr., Cement 404 Tdr., Graasten, Granitsten, Sandsten og Kalksten 6 505 Kbf., Fliser 3 830 Stk., Mølle- og Slibestene 40 Stk., Stenarbejde, finere 270 Ctr.

Udførsel fra Danmark til Norge.

a) Levende Kreaturer: Heste 310 Stk., Svin 22 Stk.

b) Kornvarer: Uformalet Hvede 112 145 Kg., Rug 28 965, Byg 7 812 181, Malt 1 197 741, Havre 8 523, Ærter 218 677, Mais 588 180 Kg., formalet Hvede 2 275 473 Kg., Rug 596 748, andre Sorter (til Skibsbrød) 91 811 Kg.

c) Andre Landbrugsprodukter: Flæsk og Skinker (ferske) 518 Ctr., Do. (saltet og røget) 4 265, Kjød, alle Slags 18 276, Ister og Fedt 811, Oleomargarine 7 689, Smør 333, Æg 672 335 Snese, Poteter 9 165 Tdr., Hvidkaal 17 805 Ctr., Uld 2 516 Ctr.

d) Huder og Skind (uber.) 3 298 Ctr.

e) Tegel 488 107 Stk.

f) Sten: Cement, Tagskifer 6 847 Ctr., Kalksten, umalet Kridt 65 343, malet Kridt m. m. 853 Ctr.

g) Papir (groveste) 3 345 Ctr.

h) Bøger, Tidsskrifter m. m. 3 864 Ctr.

i) Roesukker m. m. 11 238 Ctr.

Danmarks Indførsel og Udførsel af de vigtigste Kornvarer og Smør i Aaret 1897.

	Indførsel. Kg.	Udførsel. Kg.
Byg	54 441 974	36 426 004
Malt	5 440 942	2 071 500
Havre	16 994 171	562 925
Hvede	52 609 466	18 426 384
Mais	438 950 513	14 259 650
Rug	75 851 468	2 121 354
Hvedemel	14 116 285	6 314 432
Rugmel	13 227 066	3 429 651
Smør	17 933 344	66 044 578

Danmarks Udførsel til England i Aaret 1897.

Kornvarer. Uformalet Byg 4 218 791 Kg., Havre 93 847, Hvede 26 250, Rug 23 274, formalet Hvede 1 533 775, Rug 87 361 Kg.

Fedevarer. Flæsk og Skinker 1 188 380 Ctr., Kjød, alle Slags 56 666, Fedt og Ister 1 312, Oleomargarin 56, Smør (i alm. Emball.) 1 268 847, Do. (i hermet. Daaser) 14 070 Ctr., Æg 11 453 943 Snese.

Levende Kreaturer. Heste 186 Stk.

Klude 27 270 Ctr.

Hvidkaal m. m. 38 905 Ctr.

Uld 9 534 Ctr.

Skind og Huder, uberedte 34 979 Ctr.

Gammelt Tougværk 24 451 Ctr.

Fisk, fersk 32 860.

Øl 385 223 Potter.

Gjær 1 500 Ctr.

Tegel, Mursten, Tagsten m. m. 72 800 Stk.

Cement, Tagskifer m. m. 2 674 Ctr.

Malet Kridt 1 882 Ctr.

Papir 17 693 Ctr.

Roesukker 82 202 Ctr.

Danmarks Udførsel til Tyskland i Aaret 1897.

Fedevarer. Flæsk og Skinker 56 194 Ctr. Kjød, alle Slags 117 094, Smør (i alm. Emballage) 7 231, Do. (i hermet. Daaser) 22 132 Ctr.

Levende Kreaturer. Heste 20 156 Stk., Oxer og Kjør 79 940, Kalve 1 085, Faar og Lam 599 Stk.

Pengemarkedet i 1897.

Det forløbne Aar har som sædvanlig været meget stille med Hensyn til norske og svenske Papirer paa det danske Marked. Som i lange Tider op-raabtes paa Københavns Børs to Gange om Ugen til Notering følgende Værdi-papirer:

5 % Gøteborgs Kommuneobligationer af 1869, do. 1873, $3\frac{1}{2}$ % Stockholms 1887, 4 % 1880, 5 % 1869, $3\frac{1}{2}$ % Hyp.obligationer 1886, $4\frac{1}{2}$ %, 4 % skaanske, $3\frac{1}{2}$ % norske Hyp.obl. 1885/86.

Omsætningen i 1897 i disse Papirer indskrænkede sig til meget smaa Beløb af de 5 % Gøteborgs Obligationer samt af de 4 % Stockholms Obligationer, og i alt turde der være skeet en Omsætning i disse Papirer af hen-imod 70 à 80 000 Kroner, medens der i de øvrige Papirer aldeles ingen Om-sætning har fundet Sted.

Af nye eller konverterede norske og svenske Værdipapirer er der muligvis nok blevet anbragt en Del her paa Pladsen i det forløbne Aar, men nogen officiel Omsætning har ikke fundet Sted, lige saa lidt som noget nyt norsk eller svensk Værdipapir er blevet optaget til Notering.

Smørmarkedet.

Det senest forløbne Aar var ligesom Aaret 1896 uden særdeles store Pris-stigninger, og Noteringen hævede sig ikke over 100 Kroner, som den kun stod

paa i tre Uger. Forretningen var i de første fem Maaneder af Aaret slæbende, og Priserne havde hele Tiden en vigende Tendens, saa Forholdene vare ugunstige for Handelsstanden. Først i Sommermaanederne og navnlig i August indtraadte en stærkere Stigning i Prisen. Medens September og Oktober 1896, som ofte tidligere, viste godt Begjær, vare disse Maaneder i 1897 gennemgaaende flau, hvorimod November, som hyppig er en flau Maaned, var ret livlig sidste Aar.

Gjennemsnitsprisen af høieste Notering var ca. 2 Kroner lavere end i 1896.

I Begyndelsen af Januar var høieste Notering 100 Kroner. Markedet flauede dog snart af, og Prisen gik ned i 97 Kroner, hvorpaa den med et roligt Marked holdt sig til først i Februar, da det blev yderligere flaut, og Prisen successive gik ned til 90 Kroner. Paa dette Punkt holdt den sig i første Halvdel af Marts; Prisen gik da ned i 88 Kroner og faldt i April yderligere til 85 á 81 Kroner, hvorefter den i Mai kom ned paa Aarets laveste Notering, 78 Kroner. Da Græssmøret begyndte at fremkomme, fæstnede Markedet sig, og Prisen hævede sig efterhaanden til 82 Kroner, hvorpaa den blev staaende Juli igjennem til først i August. Der indtraadte nu i denne Maaned successive en stærk Stigning til 96 Kroner, hvorpaa Prisen holdt sig til først i Oktober, men med flau Forretning. Ved sidstnævnte Tid dalede Prisen til 92 Kroner og holdt sig herpaa Oktober ud. November var imod Sædvane Efteraarets livligste Maaned, da Noteringen successive steg til 100 Kroner, men i December flauede Markedet af, og Prisen dalede ned til 96 Kroner med slæbende Afsætning.

I sekunda Meierismør og Mellemvarer var Forretningen væsentlig til Pladsforbrug og bestod foruden af dansk Smør, som de foregaaende Aar, væsentlig af flnsk og russisk Meierismør, hvoraf der til sine Tider kom stor Tilførsel. Prisen varierede imellem ca. 65 og 90 Kroner.

Af amerikansk Smør tilførtes i 1897 mindre, da Prisen i Amerika, navnlig i de sidste Maaneder af Aaret, stillede sig for høit, og der endog kunde sælges tilbage til Amerika.

Alle her opgivne Priser ere beregnede for 100 danske Pund = 50 Kg.

Sluttelig meddeles her en Oversigt over den maanedlige høieste Gjennemsnitsnotering i 1897 i Sammenligning med de nærmest foregaaende 10 Aar.

Maaned.	1897	1896	1895	1894	1893	1892	1891	1890	1889	1888	1887
Januar	$97\frac{4}{3}$	97	100	$95\frac{1}{2}$	96	112	102	97	105	$98\frac{1}{2}$	102
Februar	$93\frac{3}{4}$	$97\frac{3}{4}$	$92\frac{3}{4}$	$91\frac{1}{2}$	91	$107\frac{1}{2}$	98	$97\frac{1}{2}$	$107\frac{1}{2}$	$95\frac{1}{2}$	93
Marts	89	$92\frac{3}{4}$	86	89	90	103	104	$96\frac{1}{2}$	103	96	97
April	$83\frac{2}{5}$	$80\frac{7}{5}$	$82\frac{1}{4}$	82	84	90	91	$91\frac{1}{2}$	87	82	84
Mai	$79\frac{1}{2}$	$75\frac{1}{2}$	79	73	$76\frac{1}{2}$	90	78	83	84	76	84
Juni	$79\frac{1}{2}$	$79\frac{1}{2}$	74	70	$83\frac{3}{5}$	83	78	75	$84\frac{1}{2}$	$84\frac{1}{2}$	79
Juli	82	$83\frac{2}{5}$	$83\frac{1}{2}$	71	95	$85\frac{1}{2}$	84	74	91	$85\frac{1}{2}$	91
August	$88\frac{1}{4}$	98	$87\frac{2}{5}$	76	95	$85\frac{4}{2}$	88	83	91	84	99
September	96	$96\frac{1}{2}$	95	$83\frac{1}{2}$	104	97	95	94	$92\frac{1}{2}$	$88\frac{1}{2}$	102
Oktober	93	$103\frac{4}{5}$	$109\frac{2}{5}$	86	$101\frac{1}{2}$	109	107	100	98	99	108
November	$97\frac{1}{4}$	98	100	109	$105\frac{3}{5}$	$107\frac{1}{2}$	$108\frac{1}{2}$	107	$102\frac{1}{2}$	98	105
December	97	100	96	99	$94\frac{1}{2}$	103	114	104	105	$109\frac{1}{2}$	100
Aarenes Gjennemsnitpris	$89\frac{2}{3}$	92	$90\frac{1}{2}$	$85\frac{1}{2}$	93	$97\frac{3}{4}$	$95\frac{1}{2}$	92	96	$91\frac{1}{2}$	$94\frac{1}{2}$

Fragtmarkedet.

Aaret 1897 har for Skibsfarten havt et roligt Præg, der turde kunne siges at have virket gunstig for den og have bevist, at det ikke er de voldsomme Begivenheder, der danne stærke Konjunkturer, som er det mest ønskelige, men at stabile Forhold, under hvilke Forretningerne kunne udvikle sig paa normal Maade, ere at foretrække. Aaret begyndte uden store Prætentioner fra Rødernes Side, men dog ikke uden en vis solid Følelse af ikke at ville give Kjøb før i sidste Øieblik, hvis Nøden tvang dem dertil; men samtidig med Følelsen af, at hvis der bødes dem Engagementer for en større Del af Aaret, der kunde sikre dem et rimeligt Overskud, burde de ikke lade Tilbudene gaa fra sig. Erfaringen fra tidligere Aar, hvor sangvinske Forhaabninger vare blevne skuffede Gang efter Gang, stod dem levende i Erindringen, og da Kontraheringer forud bliver mere og mere almindelig i den store Handel, førte dette til, at de fleste større danske Dampskibsrederier, da der offereredes dem ganske respektable Engagementer baade med Kul og Træ for Sommermaanederne, tidlig paa Aaret kontraherede for den største Del af deres Tonnage, saaledes at Hovedforretningen blev gjort ved den Tid, og de senere Svingninger i Fragterne for en stor Del ikke influerede, eller dog kun delvis influerede paa deres Seilads.

Der var ikke nogen lang Vinter i de danske Farvande. Først i Begyndelsen af Februar viste der sig Is, som virkelig generede Passagen gennem Sundet og Belterne, og som gjorde det nødvendig for mindre Baade, der kom fra Østersøen, at søge ind i sydsvenske Havne, og for Baade, der kom nordfra, at søge til Helsingør.

Den hele Isspærring varede imidlertid kun en Uges Tid, idet der Natten mellem den 10de og 11te Februar opstod en stærk Nordveststorm med Højvande, der klarede baade Sundet og Belterne for Is, og senere generedes de danske Farvande ikke, hvorimod flere af Østersøpladserne, som Reval og Memel, vare stærkt belæmrede, ikke at tale om St. Petersburg, Riga, Königsberg etc., som jo næsten altid ere lukkede om Vinteren.

Under saadanne Forhold, hvor næsten hele den Flaade, der var hjemme, var henvist til Libau og Pillau, er det klart, at Markedet var yderst trykket, og det lettede egentlig først, da de svenske og finske Træpladser mod Slutningen af April bleve tilgængelige. Det var imidlertid enormt, hvad Libau havde præsteret af Export, og denne Pads's Betydning om Vinteren viser sig Aar efter Aar og vil antagelig tiltage, indtil den faar en Konkurrent i Windau, der rimeligvis, naar de nye Havneanlæg og Jernbanenettet bliver færdige, vil blive den meget farlig. Skibsfarten vil imidlertid kun kunne glæde sig til Windaus Opkomst, da Trafiken derved bliver større og mere fordelt.

Den første Del af Sommeren gled hen uden nogen synderlig Hausse i Fragterne; men den store Tilvirkning paa alle Træpladser, hvor ethvert Sagbrug gik med fuld Kraft, det livlige Begjær, der var efter Træløst, og Mangelen paa fragtfri Tonnage, fremkaldt ved, at saa mange Dampskibe vare bundne til forud kontraherede Fragter, frembragte lidt efter lidt en Stigning i Træfragterne, saa at disse i Juli og August Maaned vare særdeles lønnende. Midt i September vendte Markedet imidlertid, og det syntes klart, at den foregaaende Hausse for en Del skyldtes Frygten hos de engelske Importører for at skulle komme til at betale alt for høje Fragter, naar den Tid kom, da Skibene kun maatte føre 3 Fods Dækslast; thi da Begjæret til Storbritannien aftog, benyt-

tede Kontinentet sig naturligvis deraf og trykkede Fragterne, saaledes at de samme Rater omtrent vare gangbare ved Sejladsens Slutning som ved første aabent Vande; og under fremtidige normale Aar ville lignende Experimenter rimeligvis blive gentagne.

Nogen stor Høst havde Rusland ikke i 1897, hvilket allerede tidlig øvede sin Indflydelse paa Exporten af de gamle Beholdninger, saaledes at disse ikke kom til Udførsel i det Omfang, som ellers vilde have skeet; men den stærke Stigning af Havrepriserne, der fandt Sted, medens Fragten paa Træpladserne endnu var paa sit Højeste, bragte dog en Del af denne Vare til Afskibning, og ret tilfredsstillende Kornfragter betaltes da baade fra Rusland og Königsberg.

Allerede i Begyndelsen af Oktober vare dog St. Petersburgs Beholdninger omtrent ryddede, og Riga og Libau maatte derfor holde for Resten af Aaret; men Tilførslerne vare kun smaa, og lidt efter lidt bleve Fragterne det ogsaa, saa at Farten paa Østersøen i December blev meget lidt lønnende. En stor Hjælp var det, at Kulfragterne under hele Efteraaret var høje, ja saa høje, at det kunde lønne at sig lade Dampskibene løbe ballastede efter Kul, og dette udnyttedes ogsaa meget stærkt af mange Rederier i November og December Maaned.

Da Aaret saaledes gled tilfredsstillende hen og syntes at skulle give et respektabelt Overskud, fortsatte de danske Rederier de i 1896 begyndte Udvidelser af deres Flaader, og betydeligt er det Antal Dampskibe, der i Aarets Løb er blevet bygget for dansk Regning eller som paa anden Haand ere blevne kjøbt her i Landet, ligesom Udvidelse af Flaaden ogsaa har fundet Sted af nye Dampskibsselskaber, der dannedes paa en forholdsvis let, om end, efter hvad der opgives, noget dyr Maade.

Forhaabningerne til Aaret 1898 ere ganske gode og synes ikke saa uberegtigede, thi det antages at blive et stort Træaar her i Østersøen, og da de forenede Stater i Amerika have en enorm Høst, der antages at ville absorbere en stor Del Tonnage lige til Juni—Juli, da La Platas Export antages at blive normal, og da Østasien synes at vaagne til nyt Liv, ville disse Markeder rimeligvis trække saa megen Tonnage til sig, at Østersøen kan undgaa at blive overfyldt, og Farten Østersøen—Nordsøen er dog den, der har den største Interesse for Rederierne her i Landet.

Ø l s k a t t e n.

I Overensstemmelse med en fra Generaldirektoratet for Skattevæsenet offentliggjort Beretning ang. Resultaterne under Driftsaaret fra den 1ste Oktober 1896 til den 30te September 1897 af Loven om en Ølskat m. m. af den 1ste April 1891, sammenholdt med Lov af den 11te Mai 1897, maa her anføres følgende:

Tilvirkning af skattepligtigt Øl har, foruden i 2 Maltextraktfabriker, fundet Sted i 45 Bryggerier eller i 4 Bryggerier flere end i det foregaaende Driftsaar. Af nævnte 45 Bryggerier have 6 alene tilvirket skattepligtigt Øl, Resten baade skattepligtigt og skattefrit Øl.

Af skattepligtigt Øl er der fratørt Bryggerierne til Forbrug her i Landet i Driftsaaret 1896—1897 629 964.15 Tdr., hvoraf Skatten er betalt med Kr. 5 006 830.50 mod i 1895—1896 597 456.22 til et Skattebeløb af Kr. 4 182 193.54. Merforbruget i 1896—1897 udgjorde altsaa 32 507.93 Tdr.

Skatten, der i Driftsaarets 7 første Maaneder opkrævedes med 7 Kr. pr. Td. af alt i dette Tidsrum skattepligtigt Øl, men i de sidste 5 Maaneder, i Henhold til Loven af 11te Mai 1897, opkrævedes med 8—9 Kr. pr. Td. efter Størrelsen af de enkelte Bryggeriers Salg, er erlagt saaledes:

295 313.59	Td. à 7	Kr. =	Kr. 2 067 195.13
41 997.62	” à 8	” =	” 335 976.96
24 918.01	” à 8 $\frac{1}{4}$	” =	” 205 573.58
16 668.10	” à 8 $\frac{1}{2}$	” =	” 141 848.86
12 759.95	” à 8 $\frac{3}{4}$	” =	” 111 649.55
238 287.38	” à 9	” =	” 2 144 586.42

Der har ligesom i de tidligere Aar fundet en ret betydelig Stigning i Ølforbruget Sted i det sidst forløbne Driftsaar, uagtet Luftens Middeltemperatur har været 0.68 Gr. lavere end i det nærmest foregaaende Aar, og uagtet Skatteforhøjelsen indtraadte fra den 1ste Maj 1897. At Skatteforhøjelsen ikke har bevirket nogen Nedgang i Forbruget, er begrundet i, at Forhøjelsen i det hele taget bæres af Bryggerierne, idet kun ganske enkelte af disse have forhøjet Ølprisen.

Det forhøiede Forbrug falder særlig paa de lettere Ølsorter af Pilsener Typen, og synes det derhos, som om det forinden Ølskattens Indførelse eksisterende Forhold, nemlig en stedfindende Overgang i Forbruget fra Brændevin til Øl, nu igjen er indtraadt, efterhaanden som Befolkningen er bleven vænnet til de ved Skatten frembragte højere Ølpriser.

Udførslen fra Bryggerierne af skattepligtigt Øl til Udlandet uden Erlægelse af Skatten har i Aaret 1896—97 andraget 13 909 Tdr. imod 14 223 Tdr. i Aaret 1895—96; den største Del er udført som Skibsprovision.

Af Bryggerier, der kun tilvirke skattefrit Øl, fandtes der i 1896—97 320 imod 308 Driftsaaret forud. Den samlede Produktion af skattefrit Øl har i 1896—97 udgjort 1 031 275 Tdr. mod 990 937 Tdr. Aaret forud. Merproduktionen udgjør saaledes 40 338 Tdr. Den jevne Stigning, der spores i Forbruget af det skattefrie Øl, skyldes vistnok hovedsagelig den Omstændighed, at Landbefolkningen mere og mere ophører med Hjemmebrygningen, og dens Forbrug saaledes gaar over paa Salgsbryggerierne. Denne Formodning bekræftes ved, at der hovedsagelig anlægges nye Bryggerier paa Landet — i det sidste Aar saaledes 12 — men derimod ingen i Kjøbstæderne.

Til Fremstillingen af skattepligtigt Øl anvendtes der i 1896—97 40 076 107 Pd. (1 dansk Pd. = $\frac{1}{2}$ Kg.) Bygmalt mod 39 575 254 i 1895—96. Af andre indenlandske Kornsorter anvendtes henholdsvis 600 Pd. og 0 Pd., af Majs 1 187 862 Pd. mod 289 975 Pd., Ris 402 190 mod 145 890, Sukker 22 700 mod 36 400.

Til skattefrit Øl anvendtes henholdsvis 32 028 796 og 29 972 350 Pd. Bygmalt, 2 175 179 og 1 866 747 Pd. Majs, 1 350 og 0 Pd. Ris, 127 799 og 82 648 Pd. Sukker.

Ligesom de senere Aar viser ogsaa det sidste en betydelig Fremgang i Majsforbruget, i enkelte Bryggerier udgjør Majsen indtil en Fjerdedel af hele Kornforbruget. Særlig benyttes Majsen mere og mere til skattepligtigt Øl og vil saaledes blive en farlig Konkurrent til den indenlandske Byg.

Brænde v i n s p r o d u k t i o n e n

har i Tiden fra den 1ste Oktober 1896 til den 30te September 1897 udgjort 17 097 223 Potter (1 Pot = 0.9461 Liter) Alkohol imod 17 291 224 Potter i 1895—96, altsaa en Mindreproduktion af 194 001 Potter Alkohol.

R e d n i n g s v æ s e n e t.

Ifølge offentliggjort Beretning om det danske Redningsvæsens Virksomhed i Aaret fra den 1ste April 1896 til den 31te Marts 1897 fandtes der sidstnævnte Dag i Danmark 51 Redningsstationer og 12 Bistationer. Af disse sidste er 1 (Skagens Gren) bleven nyoprettet under Aaret, og betjenes denne af Mandskabet fra Skagens Redningsstation.

Der er ikke i Aarets Løb skeet nogen Udvidelse af Redningsvæsenets Telefonforbindelser eller Forøgelse af Stationernes Antal.

I Finantsaaret er der af Statskassen til Redningsvæsenet anvendt ialt et Beløb af Kr. 139 954.77, deraf Kr. 7 999.99 til Uskadeliggjørelse af Vrag paa Forstranden, som vare farlige for Rednings- og Fiskerbaade.

I Aarets Løb er der ialt forefaldt 19 Redningsforetagender, nemlig 17 med Redningsbaad og 2 med Raketapparat. Antallet af reddede har ialt udgjort 119, deraf 10 fra 1 svensk Fartøj og 32 fra 4 norske Fartøier. Af de bjergede ere 107 reddede med Redningsbaad og 12 med Raketapparat. Foruden disse Tilfælde, i hvilke Skibbrudne ere blevne frelste ved Redningsvæsenets Hjælp, har Redningsapparaterne i 34 Tilfælde været i Bevægelse i Anledning af befrygtede Strandinger. Ved et Redningsforetagende (Barkskibet „Sela“ af Grimstad den 30te Marts 1897) omkom 2 af det strandede Skibs Besætning, og endvidere forulykkedes i 2 Strandingstilfælde 7 Skibbrudne, før det var muligt at bringe Hjælp tilstede. Endelig omkom 12 Mand af Redningsmandskabet ved Liløre Redningsbaads Kantring den 25de Januar 1897.

Efter Organisationen af Redningsvæsenet paa de danske Kyster ere Redningsapparaterne, under Tiden fra den 1ste Januar 1852 til den 31te Marts 1897, blevne benyttede i 875 Tilfælde, og der er blevet reddet 6 585 Menne-
sker, deraf 2 851 ved Raketapparat, 3 507 ved Redningsbaad og 227 ved begge i Forening. Medens Redningsvæsenet organiseredes, er der desuden i 1850—51

reddet 30 Mennesker, saa at det samlede Antal af Menneskeliv, der under Tiden fra 1850 til den 31te Marts 1897 ere blevne reddede ved Hjælp af de danske Kyster anbragte Redningsapparater, altsaa udgjør 6 615.

H ø s t e n i 1 8 9 7.

Efter de fra Landets samtlige Amter indkomne Beretninger kan Høsten i sin Helhed betegnes som lidt over Middelhøst. Vel synes Udfaldet saavel for Vintersædens som for Høets og Rodfrugternes Vedkommende, baade kvantitativt og kvalitativt, at have været en Del over Middelhøst; men paa den anden Side har Udbyttet af Vaarsæden, der omfatter over dobbelt saa stort et Areal som Vintersæden, saavel hvad Kvantiteten som hvad Kvaliteten angaar, været meget lidt tilfredsstillende.

Af Plantesygdomme bør nævnes Kartoffelsygdommen, der blev fremkaldt af Augustregnen og omtales i forskellige Indberetninger, særlig fra Øernes Amter; dernæst Sortprik, Rust og Svampe, der i Indberetningen fra Kjøbenhavns Amt siges at have angrebet Byggen, ligesom det i Beretningen fra Aalborg, Hjørring og Ringkjøbing Amter udtales, at Rust og Brand have angrebet Havren.

I de enkelte Dele af Landet var Udbyttet ret forskelligt. I en Del af Jylland, saaledes eksempelvis Hjørring, Thisted, Vejle og en Del af Viborg Amt, anslaaes Udbyttet nærmest til Middelhøst; i Aarhus Amt anslaaes det til Middelhøst. Imidlertid synes Forholdet dog at være det, at man ved at søge et Udtryk for Landets Høst i det hele ved at tage et Tvergjennemsnit af Hovedkaraktererne, dels for alle Kvantiteter og Kvaliteter samt Sommergræsning under ét, dels for Kvantiteter for sig og Kvaliteter for sig, i begge Tilfælde faar en Karakter, der ligger mellem god og god +. Høsten maa altsaa, som anført, kunne betegnes som lidt over Middelaars.

Kjøbenhavns Frihavn.

Ifølge indhentede Oplysninger er Frihavnen i 1897 bleven besøgt af følgende Antal Skibe:

A n k o m n e S e i l s k i b e.

	Danske.		Svenske.		Norske.	
	Ant.	Ton.	Ant.	Ton.	Ant.	Ton.
Fra Indlandet	1 944*)	61 105*)	170	6 974	9	511
„ Udlandet	97	4 346	161	7 735	8	2 520
Ialt	2 041	66 451	321	14 709	17	3 031

*) Heraf 510 Pramme dr. 24 950 Ton fra Kjøbenhavn.

		Finske.		Russiske.		Tydske.	
		Ant.	Ton.	Ant.	Ton.	Ant.	Ton.
Fra	Indlandet	2	411	—	—	165	6 477
„	Udlandet	1	251	6	1 513	41	1 857
Ialt		3	662	6	1 513	206	8 222

		Engelske.		Nederlandske.		Summa.	
		Ant.	Ton.	Ant.	Ton.	Ant.	Ton.
Fra	Indlandet	1	32	1	103	2 292	76 613
„	Udlandet	—	—	—	—	304	18 835
Ialt		1	32	1	103	2 596	94 835

Ankomne Dampskibe.

		Danske.		Svenske.		Norske.	
		Ant.	Ton.	Ant.	Ton.	Ant.	Ton.
Fra	Indlandet	84	30 509	20	5 407	2	1 325
„	Udlandet	100	79 632	45	16 913	19	22 901
Ialt		184	110 141	65	22 320	21	24 226

		Finske.		Russiske.		Tydske.	
		Ant.	Ton.	Ant.	Ton.	Ant.	Ton.
Fra	Indlandet	—	—	1	1 101	28	4 942
„	Udlandet	3	2 308	1	1 101	90	84 220
Ialt		3	2 308	2	2 202	118	89 162

		Engelske.		Nederlandske.		Summa.	
		Ant.	Ton.	Ant.	Ton.	Ant.	Ton.
Fra	Indlandet	7	9 441	—	—	142	52 725
„	Udlandet	69	113 270	2	770	329	321 115
Ialt		76	122 711	2	770	471	373 840

Ved Sammenligning med Skibsfarten i 1896 viser det sig, at Trafiken paa Frihavnen er væsentlig tiltaget, hvad betræffer saavel Dampskibe som Seilskibe.

Af Varer, som i Aaret i Frihavnen ere lossede fra Skib og lastede i Skib, kan især mærkes:

		Lossede.	Lastede.
		ca. Kg.	ca. Kg.
Majs . . .	ca.	222 751 357	72 329 858
Oliekager . .	- "	33 981 145	7 682 099
Hvede . . .	- "	9 360 542	4 256 271
Kaffe . . .	- "	8 731 706	881 918
Klid . . .	- "	8 074 595	1 833 609
Byg . . .	- "	5 703 126	1 196 452
Bomuld . . .	- "	4 325 660	3 468 777
Mel . . .	- "	1 713 363	83 882
Oleomargarine			
og Fedt . .	- "	1 657 159	43 100
Rug . . .	- "	1 207 867	407 312
Kakao . . .	- "	277 875	3 390

Hvormeget af Varerne i Frihavnen, der er indgaaet over Landets Toldgrænse, og hvormeget der atter er bleven udført til Udlandet, har ikke kunnet opgives. Derimod er der bleven meddelt, at Transithandelen fra og til Sverige og Norge, foruden de nævnte Artikler, hovedsagelig har omfattet Jern, Træ og Træmasse.

Med Hensyn til den industrielle Virksomhed paa Frihavnsterrænet kan nævnes, at et af de der etablerede Kaffebrændrier, „Nordisk Kaffekompagni“, i 1897 har udvidet sin Virksomhed, og at den derværende Maskinfabrik har lejet yderligere Grund for ligeledes at udvide sin Virksomhed.

Der er ikke i 1897 tilkommet nye svenske eller norske Firmaer i Frihavnen.

I Aarets Løb er der bleven opført cirka 39 700 danske Kvadratalen dels lukkede og dels kun overdækkede Skure, hvorfor der stadig haves stærk Brug.

Endvidere har man været nødsaget til at udvide den elektriske Station med en Maskine paa 200 H. K.

Paa Grund af fra Arbeidernes Side stillede Fordringer, har Frihavns-Aktieselskabet seet sig nødsaget til for enkelte Artiklers Vedkommende at forhøje sine Takster noget, men Forhøjelsen er dog ubetydelig, saaledes at Taksterne fremdeles turde kunne siges at være billige.

Siden Frihavns Aabning for Trafik er denne væsentlig tiltaget, hvilket gjælder saavel om den indenlandske Trafik som om den Trafik, som Transitforretningen har til Følge. Særlig synes Erfaringen fra Aaret 1897 at give ved Haanden, at Kjøbmandsstanden har forstaaet at benytte den Udvidelse af Kjøbenhavns Havn, som har fundet Sted ved Anlægget af Frihavnen, og at der virkelig har været Trang til en saadan Udvidelse.

Dampskibslinien Kjøbenhavn--New-Orleans siges vedvarende at have givet gunstige Resultater; og til Udviklingen af Trafikken paa Frihavnen har Det forenede Dampskibsselskab etableret en ny Dampskibslinie Newport News—Kjøbenhavn. Desforuden er af privat Person etableret den nye danske Stjerne-linie New York—Baltimore—Kjøbenhavn, og der tales om, at Det forenede Dampskibsselskab, efter Udvidelsen af sin Aktiekapital, vil oprette nye oversøiske Ruter.

De ved Lov af 30te Marts 1894 fastsatte Regler om Oplags- og Garanti-beviser (Warrants) er lige saa lidt i 1897 som tidligere kommet til Anvendelse, hvortil Grunden, ifølge hvad der er bleven meddelt, vedvarende er at søge i de Omstændigheder, som ere blevne nævnte i Generalkonsulatets den 29de April 1897 afgivne Beretning om Kjøbenhavns Frihavn i 1896.

Efter hvad der opgives, gjøres der ihærdige Anstrengelser for at faa en Del af Bomuldstrafikken saavel til Sverige som Norge som til Rusland over Kjøbenhavn.

Af nye Bygninger, der paataenkes opførte, er særlig bleven omnævnt en Bygning til Lagring og Behandling af finere Varer samt et eller flere Skure, dels af Bindingsværk, dels af Mur.

Endelig er der bleven meddelt, at Overskuddet af Driften for 1897 er saa stort, at Frihavns-Aktieselskabet i hvert Fald kan for Aaret give en Uddeling af 4 % paa Aktierne.

Lovgivningen.

Blandt de under Aaret 1897 i Danmark udfærdigede Love og Forfatninger synes fortrinsvis følgende fortjente her til at blive nævnte:

1. Anordning af 22de Januar 1897 angaaende internationale Søveis-Reglers og Nød-Signalers Anvendelse af danske Skibe, hvilken Anordning indeholder udførlige Bestemmelser, som skulle følges af alle danske Skibe i rum Sø samt i alle dermed i Forbindelse staaende Farvande, der kunne befares af søgaaende Skibe; til hvilken Anordning knytter sig Indenrigsministeriets Bekjendtgjørelse af 1ste Juli 1897 angaaende Beskaffenheden og Anbringelsen af de Lanterner samt Lyd-Signalapparater, som skulle føres af danske Damp- og Seilskibe.

2. Udenrigsministeriets Bekjendtgjørelse af 25de Januar 1897 angaaende en udvexlet Deklaration om Forholdet mellem Danmark og Frankrig i Tunis, hvorved Traktater og Overenskomster af enhver Art, der ere gjældende imellem de to Lande, udstrækkes til Tunis.

3. Lov af 22de Marts 1897 om Tilsyn med Udførselen af fersk Kjød, ved hvilken Lov Regjeringen bemyndiges til at træffe de nødvendige Foranstaltninger til Forebyggelse af, at der udføres Kjød og Slagteaffald af Kvæg, Faar, Gjeder eller Svin, naar det er fordærvet eller hidrører fra Dyr, hvis Kjød af visse angivne Grunde ikke bør bruges til Menneskeføde; og til

hvilken Lov knytter sig en af Landbrugsministeriet den 30te April 1897 udfærdiget Bekjendtgjørelse angaaende Forholdsregler ved Udførselen af fersk Kjød af Hornkvæg.

4. Lov af 22de Marts 1897 om Tilvirkning og Forhandling af Margarine m. m. Denne Lov indeholder udførlige Bestemmelser om, hvad der er at iagttage ved saavel Tilvirkning som Ind- og Udførsel samt Forhandling af Margarine, Oleomargarine og Margarineost; og til Loven knytter sig en af Landbrugsministeriet den 22de April 1897 udfærdiget Bekjendtgjørelse angaaende Margarinebeholderes Form og Mærkning m. v.

5. Lov af 23de April 1897 om Checks og andre Sigtanvisninger. Ifølge denne Lov skulle med de Afgivelser, som følge af Bestemmelserne i samme, de Regler, som i Vexellov for Danmark af 7de Maj 1880 ere givne om Overdragelse af Vexler, om Udstederens og Endossenternes Ansvar, om Vexlers Betaling, om Regres paa Grund af manglende Betaling samt om Vexelfordringers Præskription, finde Anvendelse paa Checks.

6. Lov af 23de April 1897 om Undersøgelse af Levnetsmidler m. m. Ifølge denne Lov bemyndiges Justitsministeren til for et Tidsrum af 3 Aar, at regne fra den 1ste Oktober 1897, at slutte Overenskomst med et privat bestaaende analytisk-kemisk Laboratorium i Kjøbenhavn om mod et aarligt Vederlag af 8 000 Kr. at foretage Undersøgelse af offentlig falbudne Levnetsmidler. Loven indeholder videre, blandt andet, temmelig strenge Straffebestemmelser for den, som i Afsætningsøjemed bedragerisk eftergjør eller forfalsker Levnetsmidler eller underkaster fordærvede Levnetsmidler en Behandling, der er beregnet paa at skjule deres fordærvede Tilstand, samt den, der, vidende om, at et Stof er undergaaet nogen af de nævnte Behandlinger, falholder det som Næringsmiddel, uden at dets særlige Beskaffenhed udtrykkelig er angivet.

7. Lov af 11te Maj 1897 om Forandring i Lov af 1ste April 1891 om en Ølskat m. m. Gjennem denne Lov er bleven bestemt, at Ølskatten skal fra 1ste Mai 1897 opkræves med 9 Kr. pr. Td., dog at der indtil 31te Marts 1902 af skattepligtigt Øl, som hvert enkelt Bryggeri aarlig udleverer til Forbrug i Danmark, kun betales

8	Kr. pr. Td. af de første 1 500 Tdr.
$8\frac{1}{4}$	” - ” - næste 1 500 ”
$8\frac{1}{2}$	” - ” - næste 1 500 ”
$8\frac{3}{4}$	” - ” - næste 1 500 ”

8. Lov af 11te Maj 1897 indeholdende nogle Bestemmelser om Vold mod sagesløs Person, ifølge hvilken Lov Vold mod sagesløs Person i visse Tilfælde skal, selv om den ikke har medført Saar eller anden Skade, være Gjenstand for offentlig Paatale.

9. Lov af 11te Maj 1897 om Jords Udstykning og Sammenlægning m. m. Denne Lov indeholder 6 forskellige Afsnit, nemlig: I. Om Retten til at udstykke; II. Om Fremgangsmaaden ved Udstykning;

III. Jords Sammenlægning; IV. Magelæg; V. Om Udnævnelse af faste Jordboniteringsmænd m. m. og VI. Straffebestemmelser, Lovens Ikrafttræden og Omraade.

10. Lov af 11te Maj 1897 om Tillæg til Lov om Foranstaltninger mod Udbredelse af smitsomme Sygdomme af 30te Marts 1892. Denne nye Lov indeholder, blandt andet, Bestemmelser vedrørende Desinfektion af Lokaler, der ere benyttede af Personer, som ere døde af Lungesvindst (Lungetuberkulose) saavel som af de af saadanne Personer benyttede Gang- og Sengklæder.

11. Landbrugsministeriets Bekjendtgjørelse af 22de Maj 1897 angaaende Tillæg til Ministeriets Bekjendtgjørelse af 13de Juni 1896 angaaende Indførsel fra Udlandet af Husdyr og raa Handelsprodukter af samme m. m., hvorved der fra Lande, overfor hvilke der i Henhold til sidstnævnte Bekjendtgjørelse er anordnet „Almindeligt Forbud“, tillades indtil videre frit at indføre Huder og Skind, der ere fuldkommen lufttørrede eller gjennewsaltede.

12. Indenrigsministeriets Bekjendtgjørelse af 9de Juli 1897 om Reglement for Ordens Overholdelse m. m. i Kjøbenhavns Havn; hvilket Reglement indeholder følgende 12 Afsnit: I. Om Havnens Grænser; II. Om Indløbene til Havnen; III. Om Dybden i Havnen; IV. Om Ankring m. m. i Havnen; V. Om Sejlads gennem Havnen m. v.; VI. Om Anlæg ved Bolværker og Pæle (duc d'Alber), om Skibes Forhaling m. m.; VII. Om Ild og Lys ombord i Fartøjer; VIII. Om exploderende Stoffer; IX. Om Losning og Ladning af Stenolje; X. Om andre brandfarlige Stoffer end Stenolje; XI. Særlige Bestemmelser om Lystbaadehavnen ved Langelinie og XII. Almindelige Bestemmelser.

13. Landbrugsministeriets Bekjendtgjørelse af 15de December 1897 angaaende Indførsel af klovbærende Husdyr og raa Handelsprodukter af samme m. m. fra Sverige, gennem hvilken Bekjendtgjørelse, paa Grund af forekomne Tilfælde af Mund- og Klovesyge i Sverige, bestemmes, at de i Ministeriets Bekjendtgjørelse No. 88 af 13de Juni 1896 om Indførsel fra Udlandet af Husdyr og raa Handelsprodukter af samme m. m. § 1 „Almindeligt Forbud“ indeholdte Bestemmelser indtil videre ville være at anvende med Hensyn til Indførsel fra Sverige til Danmark af klovbærende Husdyr og raa Handelsprodukter af samme samt Melk, Hø og Halm; og til hvilken Bekjendtgjørelse knytter sig en af Landbrugsministeriet ligeledes den 15de December 1897 udfærdiget Bekjendtgjørelse angaaende Anvendelsen ligeoverfor de forskjellige fremmede Lande af Bestemmelserne i nævnte Bekjendtgjørelse No. 88 af 13de Juni 1896.

14. Kundgjørelse af 27de December 1897 angaaende Bemyndigelse for Nationalbanken i Kjøbenhavn til at sætte Sedler lydende paa 5 Kr. i Omløb samt angaaende Forandring i de gjældende Bestemmelser angaaende Funderingen af National-

bankens Sedler, ifølge hvilken Kundgjørelse bestemmes; blandt andet, at de nye paa 5 Kr. lydende Sedler ville være at indløse med Guldmonter, naar de præsenteres i et med 10 deleligt Beløb i Kroner.

Island.

Ifølge Indberetning fra Island har Aaret 1897 ikke været noget godt og heldigt Aar. Veirforholdene have gennemgaaende været mindre gunstige baade for Fiskerierne og Græsvæxten.

Som Fiskeaar har det været meget daarligt. Torskefiskeriet har været slet, og dog har der været Perioder, hvor der har været megen Fisk udenfor Fjordene, men da har Veiret været saa ustadigt og stormfuldt, at Fiskerne ikke have kunnet søge Fiskepladserne paa deres aabne Baade, eller de have manglet Agn. Sildefiskeriet har for det meste været mislykket.

Det ser ud til, at Torskefiskeriet paa aaben Baad efterhaanden bliver mere og mere usikkert, idet Fisken trækker længere og længere fra Land og meget er holdt op med at gaa ind i Fjordene, hvilket kan menes for en stor Del skyldes det store udenlandske Fiskeri udenfor Fjordene, idet Torsken paa Grund af det meget Affald, der kastes ud i Søen, og den Masse Liner, der som et Net spændes for Fjordmundingerne, trækkes til de dybere Grunde og forhindres i at gaa ind i Fjordene. Om dette er Aarsagen eller andet, nok er det, at hverken Torsk eller Sild have søgt i Aaret 1897 ind i Fjordene, skjønt der har staaet fuldt af den lige i Munden.

Sundhedstilstanden har været god, og ingen epidemiske Sygdomme hjem-søgte Landet.

Udvandringen til Amerika synes at være totalt standset.

Under Aaret 1897 udførtes til Danmark:

Fisk, tørret, røget, saltet og krydret, Ansjois m. m.	302 Ctr.,	hvoraf	302 Ctr. til	Kjøbenhavn.
Saltet Sild	13 176	" —	13 176	" - —
Tør og tørsaltet Fisk m. m.	36 254	" —	34 922	" - —
Kjød og Pølser	11 576	" —	11 576	" - —
Uld	8 165	" —	8 160	" - —
Uldgods	131	" —	131	" - —
Skind og Huder (uberedte)	1 945	" —	1 945	" - —
Talg	186	" —	186	" - —
Tran	16 088	" —	16 088	" - —
Fjær og Dun	29	Skp. —	29	Skp. - —
Heste	10	St. —	10	St. - —

Af udfærdigede Love og Forfatninger vedkommende Handel og Skibsfart mærkes følgende:

1. Lov af 6te November 1897 om Tilladelse til at losse og lade Skibe paa Folkekirkens Helligdage;

2. Bekjendtgjørelse af 6te November 1897 om Ophævelse af Forbud mod Indførsel til Island af levende Svin og Gjeder fra Danmark, Sverige og Norge.

3. Lov af 18de December 1897 om Tillæg til Karantænelov 17de December 1875.

Generalkonsulatets Embedslokale er vedvarende i Nyhavn No. 11 og Kontortiden Kl. 10—2 $\frac{1}{2}$.

II. Cederschiöld.

Königsberg.

Aarsberetning dateret 27 Marts 1898.

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	30	6 752	-	-	30	6 752	-	-	101 430
- Norge til Vicekon- sulsstationerne . . .	25	4 222	2	726	27	4 948	-	-	40 630
- Sverige til Hoved- stationen	2	203	2	476	4	679	-	-	1 100
- Sverige til Vice- konsulsstationerne .	-	-	4	1 068	4	1 063	-	-	-
- andre Lande til Ho- vedstationen	46	9 227	12	3 156	58	12 383	-	-	9 227
- andre Lande til Vice- konsulsstationerne .	27	18 963	18	7 965	45	26 928	-	-	152 170
Ialt	130	39 367	38	13 391	168	52 758	148	50 751	304 557
II. Afgaaede.									
Til Norge fra Hoved- stationen	29	6 581	9	2 030	38	8 611	-	-	70 690
- Norge fra Vicekon- sulsstationerne . . .	14	3 212	-	-	14	3 212	-	-	36 960
- Sverige til Hoved- stationen	1	75	5	1 226	6	1 301	-	-	400
- Sverige fra Vicekon- sulsstationerne . . .	1	145	12	10 430	13	10 575	-	-	1 700
- andre Lande fra Ho- vedstationen	38	7 458	10	2 444	48	9 902	-	-	75 910
- andre Lande fra Vice- konsulsstationerne .	43	15 975	10	4 854	53	20 829	-	-	175 160
Ialt	126	33 446	46	20 984	172	54 430	142	50 996	360 820

For Havari eller Ordre anløb 3 norske Dampskibe dr. 955 Ton.

Af svenske Skibe ankom 200 dr. 40 686 Ton.

Erlagte Konsulatafgifter af norske Skibe ved Hovedst. Mark 1 257.40, ved Vicekonsulst. M. 2 408.60, hvoraf tilfaldt Konsulen M. 1 204.30. Af svenske Skibe ved Hovedst. M. 1 763.65, ved Vicekonsulaterne M. 1 153.05, hvoraf tilfaldt Konsulen M. 576.52. Ialt tilfaldt Konsulen M. 4 962.57. Expeditions-afgifter, norske M. 22.25, svenske 138.45.

Skibstrafiken i 1897 var mindre end i det forrige Aar, og maatte et Flertal af Skibe forlade Havnen i Ballast grundet paa Mangel af Ladninger. Statistiken udviser, at Udførselen af Korn og Frø var ca. 60 000 Tons à 1 000 Kilos mindre end i afvøjte Aar, og et Tiltagende har kun fundet Sted i Udførselen af Mel, Oliekager Træ og Træmasse, men alligevel har det ikke været saa meget, at det kunde udligne Udfaldet af ovennævnte Artikler.

For Rederierne har Aaret ikke bragt megen Gevinst. Fragterne vare i det hele taget i Foraaret meget lave, men gik i Begyndelsen af Efteraaret noget høiere, navnlig for Importartikler, saasom Kul etc. Bedringen varede imidlertid ikke længe, thi ved Slutningen af Aaret ere de komne tilbage paa det samme lave Standpunkt som i Begyndelsen af Aaret. Det usædvanlige milde Veir har vel bidraget til, at Tilførslerne af Kornvarer i de senere Maaneder vare meget ringe, og som Følge deraf har der kun været tilbudt faa Ladninger. Ifald Frostveir indtræder, turde dette bringe større Tilførsler og Bedring i Markedet.

Fragtnoteringerne ultimo December vare for Dampskibe fra Königsberg for 2—3 000 Qvtrs. Hvede til Newcastle, Sunderland à 1 sh. 4½ d, Englands Østkyst 1 sh. 7½ d—1 sh. 9 d; ca. 600 Tons Oliekager, Aflastning anden Halvdel af Februar 1898; til Østengland à 1 sh. 9 d—2 sh. pr. 500 lbs. engl. 5—6 000 Cent. Oliekager prompt til Østkysten af Hertugdømmerne, Danmark nordligst Aarhus à 17/18 Mark pr 2 500 Kg; 6—700 Tons Rug til Østnorge prompt à 16 Mark pr. 2 500 Kg., og noteres ellers ved Anlægning til Englands Østkyst 1 sh. 4½ d; Rotterdam, Antwerpen 1 sh. 7½ d—1 sh. 9½ d. Rouen 2 sh.—2 sh. 3 d pr. 500 lbs. engl. Hvedebasis; ifald Ishindring sker Lastningen i Pillau til 3 pence pr. nævnte Qtr, resp. 3 Mark pr. Last mindre Fragt. For Afslutning pr. Foraar 1898 blev kun befragtet nogle Seilskibe à 1 sh. 4½ d Hvedebasis og 1 sh. 6 d pr. 500 lbs. engl. Oliekager til Østengland; til disse Rater kunde en Del første Klasses Skibe paa 150—220 Tons d. w. placeres herfra til nævnte Steder. Kulfragterne vare i Efteraaret ret gode, men ved Indtrædelsen af Vintermaanederne gik de betydelig ned, og opnaaede Dampskibe under denne Tid fra Englands Østkyst til Pillau 4 sh. 6 d pr. Ton. Nogle mindre Dampskibe befragtedes med Kalksten fra St. Olafsholm hertil à 4 Mark pr. Ton, og til denne Rate samt fra Limhamn og Klagstorp à Mark 3 kan en Del Dampskibe og Seilskibe for Lastning i Løbet af kommende Foraar og Sommer anbringes.

Der ankom til Pillau i 1897 2 082 Skibe med 527 094 Reg. Tons mod i 1896 2 266 med 530 782 R. T.

Deraf var i 1897 1 351 Dampskibe med 471 596 Reg. Tons, i 1896 1 442, 471 930 R. T., i 1895 1 330, 513 567 R. T.

Nævnte 2 082 Skibe vare lastede med:

Ballast og tom 205 Skibe med 59 802 Tons, diverse Stykgods 731, 214 162, Stenkul, Kokes 313, 152 196, Gibs, Kalksten, Cement, Guano etc. 196, 27 644, Sild 111, 22 852, Olie, Petroleum, Tjære 10, 1 149, Salt 9, 3 485, Tagsten, Sten 502, 45 320, For Nødhavn 5, 484 T.

Af de indkomne Fartøier vare under norsk Flag 111 Fartøier, svensk 155, dansk 318, engelsk 196, tysk 1 222, hollandsk 58, russisk 14, belgisk 7, fransk 1.

Der afgik fra Pillau i 1897 2 058 Skibe med 524 989 Reg. Tons imod i 1896 2 226, 528 230 R. T. Deraf var i 1897 1 352 Dampskibe med 470 347 R. T. imod i 1896 1 436, 471 255 R. T. og i 1895 1 318, 507 147 R. T.

Nævnte 2 058 Fartøier er afgaaede til:

Norge 97 Skibe med 17 072 R. T, Sverige 200, 50 194, Danmark 268, 22 070, tyske Havne 952, 170 018, Storbritannien 276, 113 986, Rusland 155, 79 763, Frankrige 30, 17 338, Belgien 18, 11 775, Holland 80, 42 773.

Der afseilede i Ballast tomme og med indbragte Ladninger 343 Skibe med 143 724 R. T. imod 302 Skibe med 117 223 R. T. i 1896.

Hovedexporten søværts fra Königsberg anslaaes i 1897 til:

Hvede ca. 98 900 Tons, Rug 25 500, Byg 4 900, Havre 15 000, Erter 22 200, Bønner 23 200, Linsæd 11 900, Vikker 6 400, Linser 14 800, Raps, Hampefrø 13 400, Mel, div. 43 000, Klid 14 700, Mais 300, Hør 800, Hamp, Hampegarn 16 500, Hør, Hampeblaar 4 000, Sukker 9 000, Melasse 700, Shoddy-Uld 150, Æg 20, Spiritus 220, Oliekager 19 700, raa Huder, Skind 450, Klude, gammelt Tougværk 6 400 Tons, Træmasse 3 900, Tømmer, Staver, Props etc. 96 000 Læster.

Landbruget i Øst-Preussen i 1897.

De Forventninger, som Vintersæden lovede Landmanden i Foraaret, blev tildels skuffede.

Efter en god Vinter og et mildt fugtigt Foraar stode navnlig Hvede-, Rug- og Kløveragrene i en ypperlig Væxt. Frygten for, at denne tidlige Udvikling kunde senere tage Skade paa Planterne, blev ogsaa Tilfældet. Kvaliteterne for Hvede og Rug bleve ringe; derimod for Kløver meget smuk, og var Høstens Udfald deraf særdeles rig; mange Godse kunde saaledes høste det dobbelte Udbytte mod ellers.

Byg var kvantitiv og kvalitativ lidet tilfredsstillende. Havrehøsten betegnedes som aldeles mislykket, hvorved Priserne undergik en stor Stigning. Rüb-sen gav smaa Kvaliteter, og da denne Frugt ogsaa i Rusland havde et daarligt Resultat, indtraadte en stor Mangel for Vare og en betydelig Prisstigning. Det øvrige Udfald for Høsten var mere eller mindre tilfredsstillende; saaledes var Høsten af Bønner god; Vikker og Erter kun middelmadig. Foder-Sukker-

roer tilfredsstillende. Mindre gode Resultater gav Poteter, hvad Kvantiteten betræffer, Kvaliteten derimod upaaklagelig god. Høstens Udbytte pr. Hektar opgives saaledes: Vinterhvede 20—36 Centner, Sommerhvede 20—30, Raps 16—24, Kløverhø 60—80, Hø 50—60, Rug 30—40, Havre 12—30, Byg 20—30, Erter 16—24, Vikker 20—30, Bønner 30—40, Poteter 200—240, Sukkerroer 500—700, Foderroer 800—1 200.

Priserne stillede sig følgende for:

Hvede à Mk. 170—195 pr. Td., Rug 130—135, Byg 110—158, Havre 120—145, Erter 105—130, Bønner 118—124, Vikker 105—116, Raps 203—240, Poteter 2—2.50 pr. 50 Kg., Sukkerroer 80 Pf. pr. 50 Kg.

Kunstgjødnings Forvendelse tiltager aarligt, Thomasmel bliver som oftest foretrukket, men ogsaa Superphosphate og Chilisalpeter kom i større Kvantiteter i Handelen.

Smørpriserne stode fra 90 til 110 Mk. pr. 50 Kg.

Uldforretningen træder mere og mere tilbage, Priserne for Smudsuld stillede sig pr. 53 Kg. à 38 til 45 Mark.

Hesteavlens synes at træde mere og mere i Forgrunden; for Remonter betales 600 til 1 000 Mark. Ogsaa i dette Aar har den bayerske og saksiske Militærforvaltning dækket deres Behov i Østpreussen.

I Handelen med Kvæg blev i Særdeleshed drægtige Kjør efterspurgt, og betales derfor høje Priser, fra 250 til 400 Mark; for Oxe og Tyre 23 til 30 Mk. pr. 50 Kilo levende Vægt, Faar gav 20—25 Mk., Svin 36 til 42 Mk. pr. 50 Kg. levende Vægt.

Byggelysten herskede uafbrudt ogsaa dette Aar, hvorved Teglværkerne atter høstede stor Gevinst, der betales pro mille indtil 42 Mk. franco Byggeplads. Tilrods for den store Foderhøst blev Fodervarer meget efterspurgt til følgende Priser: for grov Hvedeklid Mk. 3.90—4.10, fin Hvedeklid 3.60—3.80, Rugklid 3.90—4.20, indenlandske Rapskager 6—6.50 (russiske næsten ikke handlet), russiske Oliekager 5.50—6.50, russiske Hampkager 3.80—4, russiske Solsikkager 5.60—6, alt pr. 50 Kg. Saaningen i Efteraaret foregik gunstig, men klages der senere her over, at Frøets Udvikling ikke er det bedste.

Kornforretningen i Königsberg var væsentlig mindre end i de tvende sidste Aar, medens Exporten i 1895 beløb sig til 310 369 Tons og i 1896 til 306 844 Tons, er Kvantumet i 1897 gaaet tilbage til 239 369 Tons, dette som Følge af den mindre gode Høst saavel her i Østpreussen som i Rusland.

De samlede Tilførsler beløb sig til:

	1897.	1896.
Fra Indlandet	76 142 Tons	imod 97 167 Tons à 1 000 Kg.
„ Udlandet	241 456	„ — 328 295 „ —

Tils. 317 598 Tons imod 425 462 Tons à 1 000 Kg.

derimod blev exporteret:

landværts	54 301 Tons	imod 33 918 Tons	à 1 000 Kg.
søværts	205 166 —	„ 306 844 —	—

Tils. 259 466 Tons imod 340 862 Tons à 1 000 Kg.

Afsætningen for Hvede skede hovedsagelig til England, senere til Frankrig, Belgien og Sydtyskland.

Priserne stillede sig her for indlandsk Vare fra 160 til 190 Mk. efter Vægt og Kvalitet. Russisk haard rød Hvede (nordrussisk Vare) fra 110 til 120 Mk., finere sibiriske Kvaliteter à 165 Mk. pr. Tønne. Priserne for indlandsk Rug varierede fra 104 til 135 Mk. pr. Tønne for en Vægt af 714 Gr. i Liter. Byg exporteredes til England. Noteringerne for Bryggebyg stode i 150 til 160 Mk., for Brændebyg à 80 til 105 Mk. og for Foderbyg i 78 til 80 Mk. transit pr. 1 000 Kg. Havre fandt god Afsætning til England og Frankrig; for indlandsk Vare betales 80 til 95 Mk. pr. 1 000 Kg.

Erter exporteredes hovedsagelig i Begyndelsen af Aaret til England, senere optraadte Holland og Skandinavien som Kjøbere. Priserne for Victoriaerter vare fra 110 til 130 Mk., hvide Kogeerter 95 til 120 Mk., hvide Fodererter 85 til 95 Mk., grønne Kogeerter 110 til 125 Mk., grønne Fodererter 85 til 95 M. pr. 1000 Kg. transit.

Af Linsæd købte Tyskland den finere Steppesæd. England og Skandinavien derimod mindre gode Kvaliteter. Priserne for 95 % Steppesæd stod fra 138 til 180 Mk. for 95 % Sæd 145 til 175 Mk. pr. Td., 87½ % 140 til 165 Mk. pr. Td.

Saaval Tilførslerne som Afsætningen af Hamp, Hør og Stry være ringe. Priserne stode for Mittellagen à 27½ til 28½ Mk., Malestowker Lagen à 25½ til 26 Mk. russisk Lagen à 22 til 24 Mk., Petersburger Renhamp (gammel) i 21 til 23 Mk. (ny) i 18 til 20 Mk., Petersburger halvren à 16 til 18 Mk., Streimel à 15 til 17½ Mk., alt pr. 50 Kg. For geweichte Flächse ca. 20 til 21½ Mk. ringere Slanitzflächse ca. 15 til 18½ Mk. pr. 50 Kg. Flächsheden finere Kvaliteter à 20 til 23 Mk. middels og finere Middelsheden à 13 til 17½ Mk., ordinær Heden 4½ til 7 Mk. pr. 50 Kg.

Som et glædeligt Tegn kan anføres, at man har opført her et ca. 40 000 Tons Silo Pakhus, og de paatænkte snarlige Havneudvidelser i Forbindelse med Aabningen i 1899 af den nu under Bygning herstillede Søkanal til Pil'au, hvorigjennem de største Fartøier med fuld Ladning kan naa Königsberg, berettiger til det Haab, at Handelen her vil tage et Opveing til det bedre; dog afhænger dette jo af, om den agrariske Agitation ikke som hidindtil kommer til at sætte Hindringer iveien for at et saadant Haab kan gaa i Opfyldelse.

Sildeberetning.

Totalimporten af Sild til Königsberg beløb sig til 254 700 Tønder imod 312 400 Tønder i 1896.

Fra Norge-Sverige	106 100	Tønder imod	79 300	Tønder i 1896
„ Storbritanninn	148 300	—	„ 232 700	— i 1896
„ Holland	300	—	„ 400	— i 1896

Tils. 254 700 Tønder imod 312 400 Tønder i 1896

Exporten af Sild til Rusland i 1897 beløb sig til 180 000 Tønder 185 000 Tønder i 1896.

Det nye Aar aabnedes med et Lager af: 31 227 Tdr. norsk og svensk Sild og 65 155 Tdr. skotsk, engelsk og hollandsk Sild, ialt 96 382 Tønder.

Største Del af norsk Sild bestod af gammel 95er Vare, der som Følge af det ringere Fiske i Skotland, langsomt oprømmedes i Sommerens Løb. Ogsaa de andre Sorter Sild gik over i Consume, saa at Lagrene vare at betragte som oprømmede ved Begyndelsen af den nye Saison i Juli Maaned. Stemningen for norsk Sild var i den første Halvdel af Aaret ganske rolig.

Ny Vaarsild, hvoraf Markedet i Marts fik de første Tilførsler, fandt kun liden Paaagtning, skjønt Priserne bleve nedsatte fra 19/20 til 18 Mk. fortoldet pr. Tønde. For Slosild forlangtes 24 Mk. fortoldet pr. Tønde uden at finde Kjøbere til denne Rate. I Mai indtraf Vaarsild pakket og behandlet paa skotsk Maner, der fandt Afsætning til Priser af 19, 19¹/₂ og 20 Mk. for Med. Fulls (Smaapartier sogar til 21 Mk. fortoldet pr. Tønde.) Fulls og Large Fulls var mindre paaagtet og offereredes til Mk. 20/21 fortoldet pr. Tønde. I Midten af August indtraf her de første Tilførsler af ny Fedsild, og omendskjønt Pakningen var yderst daarlig, saa at en stor Del maatte oppakkes, fandt den nye Vare et livligt Begjær til Priser af (pr. fortoldet Tønde) Mk. 33/36 for I Stregs, Mk. 31/33 for II Stregs, Mk. 20/28 for III Stregs, Mk. 21/33 for smaa III Stregs, Mk. 17/20 for IIII Stregs, Mk. 13/15 for IIII Stregs, det sidste Mærke var negligeret.

Som Følge af Rygterne om en stor Fangst i Nordland dalede Priserne noget i Begyndelsen af September, men da Fisket i Skotland blev meget tilbage i denne Saison, stege samme snart igjen og holdt sig temmelig uforandret indtil Aarets Slutning, saameget mere som Afsætningen hele Tiden igjennem var ganske tilfredsstillende.

Noteringerne i Slutningen af December vare pr. fortoldet Tønde for I Stregs à Mk. 29/30, Mk. II 27/28, for III Stregs à 24¹/₂ til 26 Mk. og for IIII Stregs à Mk. 22/24 for fastpakket god Notsild, medens magre Partier maatte afgives betydelig billigere. Importen af ny Fedsild udgjorde ved Aarets Slutning siden 1ste August 84 755 Tønder. Noteringerne for svensk Sild stillede sig ved Begyndelsen af Aaret saaledes: Fulls og Large Fulls à 25 til 28 Mk., Mediums à 22—23 Mk, Spents og Large Spents à 14 til 15 Mark fortoldet pr. Tønde.

Af ny svensk Sild ankom kun Bagateller hertil, ialt ca. 1 100 Tønder via Stettin og Kjøbenhavn. Priserne vare 20 til 20¹/₂ Mark for Spents og Large Spents pr. Tønde. De første Tilførsler af skotsk Sild indtraf her i Begyndelsen af Juli og fandt rask Afsætning til Priser à Mk. 22/23 for smaa-faldende Shetland Medium og Mk. 24/25 for god Medium Fulls og Large

Fulls, mindre søgt, offereredes til 27—30 Mk. fortoldet pr. Tønde. Tiltrods for den store Hede, der gjorde Handelen af og til et Afbræk, var Afsætningen hele Saisonen over yderst jevn, og som Følge af det ringere Fangstresultat steg Priserne vedvarende; samme stod i Begyndelsen af September pr. fortoldet Tønde à 45 Mk. for Crownfulls, à 40 Mk. for Crownmattfulls, à 33 Mk. for Crownspents, à 47 Mk. for Trade Large Fulls, à 44 Mk. for Fulls, à 40/41 Mk. medfulls, à 33 Mk. for Spents.

De større Tilførsler fra Norge bevirkede dog derefter et Prisfald og noteredes ved Aarets Slutning pr. fortoldet Tønde, for Crownfulls à 42 Mk., for Crownmattfulls à 39 Mk., for Crownmatties à 31 Mk., Crownspents à 28/29 Mk., Yarmouth Matties/Mediums à 27/29 Mk., Yarmouth Mattfulls/fulls à 29/32 Mark.

Aarsimporten fra England og Skotland udgjorde som tidligere nævnt 148 300 Tønder.

Idetheletaget var det forløbne Aar for alle Interessenter i Sildehandelen at betragte som et meget gunstigt; Markedet holdt sig stabil og Afsætningen i den sidste Halvdel af Aaret var uafbrudt ret tilfredsstillende.

Ifølge Beretning fra Viceconsulatet i Memel er der i Aaret 1897 indkommen til Memel 762 Skibe med 279 535 Reg.-Tons imod 786 Skibe med 272 358 Reg.-Tons i 1896, og udgaaet 792 Skibe med 287 632 Reg.-Tons imod 789 Skibe med 267 132 Reg.-Tons i 1896.

Handelen i Memels Hovedartikel, Trælasten, har været større end Aaret før, og maa Resultatet ansees som tilfredsstillende. De øvrige Handelsgrene ere af mindre Betydning.

Fragterne vare temmelig uforandrede i Aarets første Maaneder og udover Sommeren, men i de sidste Maaneder vare baade Damp- og Seilskibe søgte til Trælafstafskibningen, og paa Grund heraf steg Fragterne ikke ubetydelig.

Memels Dampskib-Actie-Selskab vil antagelig give en Dividende af 6 %.

Pengemarkedet har i det Hele taget ikke været let tilgængeligt, og en stor Del af Aaret stod Bankdiscontoen i 5 % p. a.

Af Indførsels-Artikler fremhæves:

Stenkul, næsten udelukkende fra Storbritanien, med 64 003 500 Kg. mod 62 717 700 Kg. i 1896.

Sild, hvoraf 30 036 Tønder fra Norge og 3 500 Tønder fra Skotland, ialt 33 536 Tønder, imod 13 243 Tønder fra Norge, 7 171 Tønder fra Sverige og 13 727 Tdr. fra Skotland, ialt 34 141 Tønder i 1896.

Tilførselen fra Norge bestod for en stor Del af Slosild og Fedsild og Fangsten fra 1895, altsaa af gamle Varer, som efterhvert ryddedes til billige Priser. Endvidere ankom et Par Tusinde Tønder Vaarsild, som i Førstningen ikke nød nogen Opmærksomhed, dog fandt samme senere paa Aaret Afsætning.

Priserne for den nye norske Fedsild stillede sig i Begyndelsen temmelig høje, saa det først i Oktober Maaned lykkedes at erholde de første direkte Tilførsler; efter denne Tid var Forretningen ret livlig og tilfredsstillende. Paa grund af at Fiskeriet paa Skotlands Østkyst gav et meget ringe Udbytte, steg Priserne uafbrudt og naaede en saadan Høide, at Importørerne i Memel trak sig tilbage fra Forretningen; den opgivne ubetydelige Import ankom først ved Aarets Slutning. Da Vinterfiskeriet i Sverige gav et ringe Udbytte, udeblev enhver Tilførsel fra dette Land.

Salt, næsen udelukkende fra England, med 4 330 200 Kg. imod 2 709 600 Kg. i 1896.

Af Udførsels-Artikler maa fremhæves:

Trælast med 653 869 Cubikmeter mod 580 749 Cubikmeter i Aaret før.

Handelen med Kornvarer har været ubetydelig og ikke lønnende. Der udskibedes:

1 095 700 Kg. Rug,	mod	1 984 700 Kg. i 1896
657 200 - Havre -		3 689 400 - - 1896

Høsten indenom Memels Omraade har tilfredsstillet nogenlunde hvad Rug angaar, men af Byg avledes mindre end almindelig, og Høsten af Havre ansees som helt mislykket. Omsætningen i Hørfrø har tiltaget, idet der udskibedes 10 898 200 Kg. imod 6 544 100 Kg. i 1896. Høsten i det tilgrænsende Rusland skal være middels, baade med Hensyn til Kvantitet og Kvalitet. Handelen med Hør har været af mindre Omfang og ikke lønnende. Forsendelsen skeede udelukkende til Tyskland, men der mangler enhver Opgave over Mængden. Om Udfaldet af den nye Høst i de nærmere russiske Distrikter høres endnu intet bestemt.

Paa- og Afmønstring.

Ved Hovedstationen paamønstreet i Aaret 1897: 1 Nordmand, 5 Svensker, 2 Tyskere; afmønstreet 2 Nordmænd, 7 Svensker.

Journalen over indkomne Skrivelser omfattede 80 Nummer; udgaaede 73 Nummer.

Consulatet har modtaget 935 til Sømænd adresserede Breve. Af trykte Sager ere ankomne 35 norske og 102 svenske. Af Aviser 304 Nummer Norsk Kundgjørelsestidende.

Sundhedstilstanden indenom hele Distriktet har ogsaa dette Aar været særdeles god.

Carl L. Meyer.

Messina.

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	12	5 083	-	-	12	5 083	-	-	43 300
- andre Lande til Hoved- stationen	26	16 726	50	38 616	76	55 342	-	-	92 400
- andre Lande til Vice- konsulsstationerne . .	1	277	59	43 071	60	43 348	-	-	394 900
Ialt	39	22 086	109	81 687	148	103 773	142	103 112	530 600
II. Afgaaede.									
Til Norge fra Hovedsta- tionen	3	1 847	-	-	3	1 847	-	-	17 100
- Norge fra Vicekonsuls- stationerne	63	48 223	-	-	63	48 223	-	-	1 136 000
- Sverige fra Vicekonsuls- stationerne	3	1 338	-	-	3	1 338	-	-	33 000
- andre Lande fra Hoved- stationen	28	13 516	7	5 841	35	19 357	-	-	135 000
- andre Lande fra Vice- konsulsstationerne . .	26	17 074	17	15 052	43	32 126	-	-	110 600
Ialt	123	81 998	24	20 893	147	102 891	141	102 230	1 431 700

For Kul anløb 2 Dampskibe dr. 636 Ton.

Af svenske Skibe ankom 21 dr. 14 623 Ton.

Aarsberetning dateret 30 Marts 1898.

Skibsfarten. Til Messina Consulatdistrict ankom i Aaret 1897 ialt 169 norske og svenske Fartøier, fordelt paa følgende Steder:

Messina	44	Fartøier dr.	26 113	R.-Tons.
Augusta	1	—	867	—
Catania	24	—	17 550	—
Licata	8	—	5 915	—
Palermo	21	—	15 478	—
Porto Emp. . . .	8	—	6 243	—
Trapani	63	—	46 239	—

Tils. 169 Fartøier dr. 118 405 R.-Tons

imod i 1896:	166	Fartøier	dr.	97 972	—
1895:	208	—	-	124 933	—
1894:	189	—	-	107 765	—
1893:	210	—	-	112 988	—
1892:	344	—	-	176 416	—
1891:	376	—	-	180 262	—

Det viser sig altsaa, at omend Tilvæksten af Antallet af ankomne Skibe er yderst ringe imod Aaret forud, saa er Drægtigheden ikke saa lidet forøget. Der er ogsaa Sandsynlighed for, at Stigningen fremdeles vil vedvare saavel i Antal som i Drægtighed, idet de norske og svenske Dampskibe er velset i alle sicilianske Havne.

Af ovennævnte 169 Fartøier var 148 norske dr. 103 773 R.-Tons og 21 svenske drægtig 14 632 R.-Tons. Deraf igjen blot 5 norske Seilskibe dr. 557 R.-Tons og 4 svenske paa 1285 R.-Tons.

Blot faa norske Dampskibe var beskjæftiget i „timecharter“ for siciliansk Regning under Aaret 1897. Det var: „Diana“, 226 R.-Tons, à 165 £ pr. Maaned om Vaaren, og „Nordlyset“, 272 R.-Tons, à 190 £ fra Høsten af. Begge disse Dampere anvendtes i Frugtfarten mellem Messina og Triest.

Der optjentes i Bruttofragter paa ind- og udgaaende af norske Fartøier tilsammen 2 Millioner Lire og af svenske 142 600 Lire.

Af tilfældige Fragter kan nævnes:

en Damper, 1 001 R.-Tons til Boston	£ 1 400
Do. 318 — - St. Petersburg	- 750
Do. 988 — - Bristol	- 860

Kulfragterne fra England holdt sig stadigt opadgaaende under hele Aaret. Der betaltes fra Newcastle og Blyth fra 7 sh. 3 d pr. Ton op til 7 sh. 9 d og 8 sh. Fra Cardiff fra 7 sh. 6 d til 8 sh.

Lidt før Aarsskiftet opstod en heftig Concurrencekamp mellem de to her-værende Befragtningsfirmaer, der i en Række af Aar havde holdt et Slags Vaabenstilstand. Derved at Uenighed nu atter opstod mellem dem, kan hvert af disse Firmaer ikke længere vove at befragte de almindelige, store, engelske Dampere, der hidtil havde besørget Frugtfarten til England og Amerika.

Derved er en god Chance opstaaet for svenske og norske Dampere af mid-dels Størrelse, og der er al Udsigt til, at vore Dampere vil kunne vinde fast Fod paa Sicilien. Hidtil havde Størstedelen af Transporten gaaet gennem Eng-lændernes Hænder, og tildels gennem en østerrigsk og en ungarsk Linie, der begge gennem en uhyre stor Subvention var istand at acceptere billigere Frag-ter end alle andre. Imidlertid vinder, som nævnt, vore Dampere stadig mere Indpas, og dette har vist sig derved, at det store Firma Florio i Palermo har begyndt at fragte norske Dampskibe i timecharter, tiltrods for at det selv har en stor Flaade. Denne er dog mest indrettet for Passagerer og kan ikke con-currere med praktisk indrettede Lastebaade.

Det svenske Lloyds Dampere underholdt, som vanligt, en nogenlunde regelmæssig Trafik paa Sicilien i Vintermaanederne. Ligesaa den subvenerede, norsk-spanske Linie.

Efterhaanden som disse Linier trænger ind i Bevidstheden hos Folk, bliver de mere og mere benyttet, og istedetfor at engelske og tyske Linier tidligere bragte sicilianske Producter til Norge og Sverige — og omvendt — saa har vi nu vore egne Linier, der bringer Varerne frem uden Omladning og følgelig i bedre Stand end tidligere. Ikke ringe Fragtbeløb kommer paa den Maade Hjemlandene tilgode, hvilke forhen gik i Udlandets Lomme.

I Aarets Løb flyttedes Viceconsulatet i Girgenti til Porto Empedocle, som er Girgentis Havn.

Hvad jeg forrige Aar skrev om det store Fyrtaarn paa Faro ved Strædets nordlige Indløb, kan jeg blot gjentage iaar. Noget nyt Lysapparat er endnu ikke kommet tilstede istedetfor det, der ruineredes under det store Jordskjælv i 1894. Midlertidigt brænder det lille, provisoriske Fyrtaarn, der er saa elendigt, at der hvert Aar forliser 3—4 Dampere lige ved Fyret.

Alle Klager er uden Nytte; indtil der sker et stort Forlis med Tab af Menneskeliv, vil neppe den betræffende Administration kunne rystes op af sin Dvale. Hidindtil er intet Menneskeliv gaaet tabt.

Consulatet har gjentagne Gange henledet Skibsføreres Opmærksomhed paa Tingenes Tilstand gennem Rapporter til Regjeringerne i Stockholm og Christiania. Alligevel hændte det fornyligt paa Consulatet, at to Capteiner, en norsk og en svensk, samtidigt tilkjendegav, at de ingen Anelse havde om, at det store Fyrtaarn ikke functionerede.

Ligesaa har Consulatet henvendt Skibsrhederes og Skibsføreres Opmærksomhed paa den Risiko, der løbes, naar Fartøjerne fragtes om Vinteren til at laste paa de aabne Pladse paa Siciliens Syd- og Østkyst.

Disse Pladse som Mazzarelli, Pozzalla og Morghella m. fl., hvor Salt og Asphalt indlastes, kan ofte være utilgjængelig i ugevis, og jeg vil til Exempel her nævne, at en stor Damper fra Christiania laa i over 3 Uger udenfor Kysten, før den fik indlastet nogle Hundrede Tons Asphalt og Johannesbrød (carrubba). Den Rheder, der tror, at man paa Siciliens Sydkyst i Vintermaangderne altid kan paavente Solskin og Sommerveir, vil snart finde ud, at han har forregnet sig.

Man bør derfor vogte sig for de aabne Pladse paa Sicilien om Vinteren. Januar, Februar og Marts er som Regel stormfuld.

Siden Begyndelsen af 1897 har Virkningerne af de nye, engelske Kulcertepartier vist sig fordelagtig for Skibsførerne. Disse er nu ikke længere bunden til Ladnings-Modtagerens Agent, hvorved de var udsat for alskens Optrækkerier, men de kan vælge hvilken Mægler, de vil, og kan paa den Maade foreskrive sine Betingelser og regulere sine Udgifter efter Erfaringerne paa andre, mere civiliserede Havnepladse. Det gik i tidligere Aar saa vidt hernede, at man formelig satte Affæren til Auktion, naar et større Dampskib ventedes hid med Kul. Lastemodtageren, til hvis Agent Capteinen var bunden ifølge Certepartiet,

overlod Forretningen til den Agent, der bød mest, og som altsaa mente at kunne trække Capteinen mest op. For denne Trafik er der nu sat Stop, siden Capteinerne selv har Ret at vælge sin Mægler eller Agent.

Betingelserne for Losning er i Almindelighed 10 d pr. Ton Kul og 2 % Fradrag for Connossementets Paalydende for at undgaa at veie hele Lasten. Skufler og Kurve har der fra første Øieblik af ikke hersket Tvivl om, at de jo maa holdes af Modtageren efter de nye Certepartiers Lydende. Naturligvis er 10 d pr. Ton ogsaa meget formeget, men hidindtil har man ikke kunnet komme længere ned. Paa Consulatet ligger forresten Tilbud fra en cooperativ Arbejderforening om at udlosse Kul for 8 d pr. Ton; ligesaa for Indstuvning af 1 000 Kasser Frugt tilbyder nævnte Forening at udføre samme for 1 £ 8 sh. = 3½ Centimer pr. Kasse, medens her ofte chargerer 6 à 7 cm. pr. Kasse.

Naar Capteinerne henvender sig til Consulatet derom, faar de altid vide klar Besked. En Captein, hvis Skib nylig indtog 30 000 Kasser Frugt til Hamburg, sparede alene paa den Post 750 Lire for sin Rheder ved nøie at informere sig paa dette Consulat.

Da Omstændighedernes Magt fører med sig, at Indehaveren af Messina Consulat ingen Forretning kan drive, uden at Consulatets Autoritet vilde komme til at lide derunder, afholder Undertegnede sig principielt fra enhver Deltagelse i Handel og Skibsfart her paa Stedet.

La tassa di ancoraggio er for nærværende for Dampskibe 1 Lira 40 cm. pr. R.-Ton. Denne, engang erlagte Afgift gjælder da for en hel Maaned, og ethvert Fartøi kan i det Tidsrum anløbe saamange italienske Havne, man ønsker. Dampskibe kan endog afgaa til fremmede Lande og endog nyde godt af den engang erlagte „anchorage“, hvis Fartøiet inden Maanedens Udløb kommer tilbage til en italiensk Havn. Hurtige Dampere har saaledes kunnet udlosse sine Kulladninger i Italien, afgaa til Sortehavet og komme tilbage hertil med Kornladning uden at betale „anchorage“ mere end en Gang. For Dampere paa 1 000 R.-Tons udgjør dette en Besparelse paa 1 400 Lire.

Til Gjengjæld har det imidlertid ogsaa hændt, at store Dampere, efter at have losset en Kullast i en italiensk Havn, er afgaaet til en spansk Saltplads for at laste Salt, hvorved den her betalte anchorage er gaaet tabt, medens lige godt eller bedre Salt kunde været at faa paa en siciliansk Saltplads, hvorved altsaa en Udgift paa maaske 2 000 Lire vilde været sparet. Dygtige Disponenter og Rhedere kjender naturligvis dette, men alligevel mener jeg at burde nævne det i denne Rapport.

I denne Forbindelse være det mig tilladt at omtale, at nogle Humbug lignende Reclamer i de norske Aviser har forsøgt at fortrænge det sicilianske Salt paa de norske Markeder til Fordel for det spanske Salt. Exportørerne i Trapani har været opmærksom paa disse eiendommelige Reclamer, men, opfordret af sine Agenter i Norge til at følge Exemplet ved at tilbyde Præmier etc. etc., har de svaret, at deres Salt taler for sig selv, og at de derfor ikke finder det svarende med sin Værdighed at indlade sig paa sligt. Uden Tvivl handler Sicilianerne rigtigt heri; Factum taler for sig selv i Længden.

Samhandelen mellem de forenede Riger og Sicilien var i det forløbne Aar, i Mod sætning til Aaret forud, af temmelig stor Betydning. Med de forbedrede, directe Communicationer voxer Vareudvekslingen Aar for Aar.

Af Stokfisk importeredes hertil fra Norge 1 473 000 Kilogr. mod knapt 1 Million Kgr. i 1896. Importen af denne Vare afhænger forresten saa aldeles af de i Norge gjældende Priser, at Tilvæksten — ca. 5 000 Baller imod Aaret forud — igjen forsvinder, dersom altfor høje Priser etableres til kommende Saison.

Priserne stillede sig som følger i Saisonens Løb:

Lire 64 til 70 cif for alm. Holl. pr. 100 Kr.
— 50 - 63 — samf. Fisk - — -

Importen af norsk Klipfisk var yderst ubetydelig, medens der fra St. Johns, Newfoundland, importeredes 6 Ladninger paa tilsammen 600 000 Kgr., hvilke fandt hurtig Afsætning til 44--45 Lire cif pr. 100 Kgr.

Fra Sverige indførtes blot en directe Ladning Trælast paa 400 Tons under hele Aaret. Desuden vil der antageligt ad indirecte Vei være indført ca. 1000 Standard svensk Virke til hele Sicilien. Ligesaa vil det sædvanlige Quantum svensk Jern og svensk Tjære og Beg være ankommet som specificeret i min forrige Aarsberetning.

Svovlimporten til de forenede Riger fra Sicilien var ganske betydelig og synes at voxer for hvert Aar. Fra de tre hovedsagelige Udførselspladse stiller Exporten sig saaledes:

Catania:	til Sverige	235 Tons	Svovl
	- Norge	3 028 —	—
Licata:	- Sverige	3 471 —	—
	- Norge	1 173 —	—
Porto Empedocle:	- Sverige	3 593 —	—
	- Norge		

Tilsammen for begge Lande: 11 500 Tons Svovl.

Gjennemsnitsprisen var for Licatas Vedkommende som følger:

for god anden Sort 1ste Halvaar Lire 9.32
- — — — 2det — — 9.48

fob pr. 100 Kilogr. Værdien kan altsaa anslaaes til 1 100 000 Lire.

Saltimporten fra Sicilien var ogsaa ganske betydelig i det forløbne Aar. Der afgik alene fra Trapani:

51 norske Fartøier	dr. 40 748 R.-Tons	til Norge
3 — — —	1 338 —	- Sverige
4 svenske — —	1 285 —	- —

Disse 58 Fartøier bragte 90 600 Tons Salt til Norge og 3 800 Tons til Sverige. Da den samlede Production af Salt i Trapani for 1897 ansloges til

200 000 Tons, har de forenede Riger altsaa forbrugt omkring Halvdelen af hele Aarets Produktion.

Gjennemsnitsprisen var ca. 7.50 francs pr. Ton fob.

Fra Augusta afgik blot 1 Dampers paa 867 R.-Tons med 1660 Tons Salt til Norge. Da der desuden muligens afgik et Par Fartøier fra Pladse paa Sicilien, hvor intet Viceconsulat findes, kan man sikkert regne, at der udskibedes i 1897 fra Sicilien

over 100 000 Tons Salt

til de forenede Riger.

Saltets Værdi (800 000 frcs.) tillagt Fragten kan tilsammen anslaaes til 2 Millioner frcs.

Forholdene paa Sicilien er fremdeles yderst slet. Armoden voxer fra Aar til Aar, og en stor Del af Befolkningen i flere Provinser lider bogstaveligt Hunger, da der hersker Crisis i de fleste Næringsveie. En Hoved-Indtægtskilde gjør dog Undtagelse fra Regelen, nemlig Svovlindustrien. Den allerede i forrige Aar berettede Forandring til det Bedre i Forholdene har fremdeles vedvaret, idet Svovlpriserne holder sig brav grundet det større Sammenhold mellem Grubeeierne (hvorom jeg dengang udførligt meldte). Der hersker derfor i alle Gruber en livlig Trafik, og utallige Arbeidere, der for nogle Aar tilbage ikke kunde fortjene til det tørre Brød, har nu sin ordentlige Dagløn.

Medens saaledes Forholdene i de guldne Svovlegne forbedrer sig, gaar det nedover med Befolkningen i de frugtbare Egne. Efterat Nord-Amerika har forhøiet Tolden paa Citroner og Appelsiner, er Udførselen deraf til hine Egne næsten ophørt, og Besidderne af Citronhaverne ved ikke, hvor de skal hen med de uhyre Qvanta, der tidligere udskibedes til Amerika. Priserne er derfor, da Høsten desuden var altfor rigelig, hvad Citroner angaar, faldt saa langt ned, at det neppe lønner sig at plukke dem ned af Træerne.

Mange Proprietairer, hvis Hoved-Indtægtskilde var Citronerne, er derfor ruineret, og de mange Arbeidere, der udfordredes til Havernes Cultivering og til Frugtens Behandling, er saaledes uden Fortjeneste. Her paa Markedet opnaaede Producenterne i Begyndelsen af Saisonen for gode Citroner fra 4 til 6½ Lire pr. usorteret Kasse, men nu til Dags kan man for de bedste Citroner neppe erholde 3 Lire pr. Kasse.

Productionen af Appelsiner var forholdsmæssig yderst ringe og langt under Udlandets Behov. Samtidigt traf det sig, at Florida og Spanien havde en daarlig Høst af Appelsiner. Priserne steg følgelig stadig i Sicilien, og fra 4 Lire og 6 Lire for resp. 2da og 1ma Qualitet er man nu oppe i 8 Lire og 12 Lire pr. Kasse.

Medens man derfor skaaner Appelsinhaverne, ryddes der dygtigt op i Citronhaverne, og Vindyrkning med amerikanske Vinstokke, der er temmelig uangribelig for „philoxera“ og andre Sygdomme, træder i Stedet.

Oliehøsten var daarlig, da Oliventræerne led Nød af Veirliget. Priserne var derfor høje.

Hvad Udbyttet af Vinavlen angaar, kan berettes, at medens man i 1896 høstede paa Sicilien 4 700 000 Hectoliter Vin, var Udbyttet i forrige Aar blot $3\frac{1}{2}$ Million Hectoliter. Gjennemsnitsprisen var for 1ma Qvalitet Lire 17—18 pr. Hectl. 2da: 13—14 Lire.

Desværre mangler her enhver Interesse for Industri; thi der er **vel** ikke Tvivl om, at Citronerne vilde kunne anvendes paa en fordelagtig Maade, uden at man behøvede at lade dem raadne paa Træerne. Men det er vel en Drawback, som følger med Syden og dens rige Jordbund og herlige Climat, at Sandesen for at nyttiggjøre sig de ædle Producter paa anden Maade end ved at exportere dem, som de kommer fra Træerne, ikke eksisterer hos Syd-lændingerne.

Som bekjendt bliver Størstedelen af Citronerne og Orangerne sendt i Consignation til Udlandet, og da Productionen som Regel er større end Behovet, saa resulterer næsten altid Tab paa Consignationerne (omtrent som med den norske Klipfisk i gode Fiskeaar). Hvis derimod Sicilianerne selv nyttiggjorde sig en stor Del af sine 2da Sort Citroner til at producere Essencer, Citronsyre, og hvad nu alle de Producter heder, hvori Citron er Basis, saa vilde Exporten reguleres, og de fine Sorter Citroner vilde opnaa en passende Pris paa de fremmede Markeder.

Sundhedstilstanden paa Sicilien var gennemsnitlig god.

Consulatet er fremdeles i Via Garibaldi No. 102. Contortid fra Kl. 10—2.

Der indgik til Consulatet ialt 289 Skrivelser og expederedes 355.

Jeg nødsages til at gjentage, at det er umuligt for Consulatet at skaffe Agenturer til Nogen af dem, der henvender sig derom. Jeg kan i Svar paa disse Anmodninger blot opregne de faa, paalidelige Firmaer, her er i hver Branché, med Tilføiende af, at disse selvfølgelig forlængst har sine Represen-tanter paa de fleste Steder i de forenede Riger.

Dette som Regel.

Til Messina Havn ankom:

i 1897	ialt	4 174	Skibe	dr.	1 876 977	R.-Tons
i 1896	-	4 427	—	-	1 842 318	—
i 1895	-	4 542	—	-	1 859 023	—
i 1894	-	4 837	—	-	1 719 826	—
i 1893	-	4 862	—	-	1 872 101	—

Opgave over det samlede Beløb af de i Messina Consulatdistrict i Aaret 1897 oppebaarne Afgifter.

Erlagte Consulatafgifter				Expeditionsgebyrer
Ved Hovedstat.	Ved Viceconsulsst.		Ialt tilfaldt Consulen	Ved Hovedstationen.
	Ialt erlagt	Heraf tilfaldt Cons.		
	Lire	Lire	Lire	
For norske				For norske
Fartøier Lire: 1 175.75	6 608.96	3 304.48	4 480.23	Exped.: Lire 257.90
svenske Do. 276.80	638.61	319.30	591.10	svenske Do. 50.40
Lire 1 447.55	7 247.57	3 623.78	5 071.33	Lire 308.30

Den samlede, erlagte Consulatafgift udgjorde saaledes for hele Sicilien:

for norske Fartøier Lire 7 784.71
 - svenske Do. - 910.41

Tils. Lire 8 695.12

Specification af Consulatafgifter.

	Norske Fartøier.	Svenske Fartøier.
Hovedstationen . .	Lire 1 175.75	Lire 271.80
Augusta	- 76.45	- —
Catania	- 946.27	- 171.21
Licata	- 391.02	- 57.23
Palermo	- 1 099.75	- 212.42
Porto Emped. . .	- 240.77	- —
Trapani	- 3 854.70	- 197.75
	Lire 7 784.71	Lire 910.41

I. C. Martens.

Leipzig.

Aarsberetning dateret 25 Marts 1898.

En Undtagelse fra det almindelige Opsving i Næringslivet, der fandt Sted i Tydskland i 1897, danner Textilindustrien, hvis Tilstand forværredes. Blandt Grundene hertil kan anføres den uhyre Produktion, Toldforholdene i Nordamerika, Pesten i Indien m. M. Blandt andre Momenter, der havde endel Indflydelse, var den græsk-tyrskiske Krig, Opsigelsen af den tysk-engelske Handelstraktat og Indførelsen af Dingley Tarifen, den sidste især i 4de Kvartal, i hvilket Udførselen fra dette Distrikt kun var D. 635 000 mod D. 800 000 i 1897. Følgerne af den nye Tarif modvirkedes dog noget af det samtidige store Opsving i Amerika.

Virkningen af den nye Børslov gjorde sig ret gjældende i 1897 ved en fuldstændig Forskyvning i Børs- og Bankforholdene; men den Omstændighed, at Loven traadte i Kraft i en Tid af økonomisk Opsving har hindret en endelig Dom over dens samtlige Virkninger. Dette gjælder ikke blot Varemarkedet, hvor Bortfaldelsen af Terminforretningerne og navnlig af paalidelige Prisnoteringer for et betydeligt og paalideligt Marked som Berlins føles meget forstyrrende, men især Fondsbørsen, hvor man maa afvente, hvorledes Forholdene uden den før høit udviklede Ultimoforretning under en stærkt nedadgaaende Konjunktur og pludseligt indtrædende ugunstige Tilfælde og Panik vil stille sig.

Med Hensyn til Bankforretningen har Børsloven bevirket, at den hidtil endnu temmelig langsomt stedfindende Concentration deraf i store Forretninger nu, ganske imod Lovens Ophavsmænds udtalte Synsmaader, er hurtigt fremskredet. Formedelst Vanskeliggjørelsen af Tidsforretningerne, gaar Publikums Spekulation, som nu engang ikke kan bringes ud af Verden, under Form af Kasseforretninger, der naturlig kræver langt større Kontanter. Disse har Bankerne let kunnet skaffe sig ved Forhøjelse af sin Aktiekapital og man har ikke alene gjort rigelig Brug af dette Middel, men der har ogsaa fundet Sted en stor Del Sammensmeltninger af Banker indbyrdes og af Banker med Privatfirmaer, samt Concentration af Kapitalkræfter i anden Form. Følgen heraf er, at en stor Del af de før ved Børserne bevirkede Afslutninger nu allerede fuldbyrdes inden Bankkontorerne selv. Ultimoforrettningens Fortrængelse af Kasseforretningen og den dermed forbundne stærkere Beslaglæggelse af Kontanter har ogsaa indvirket betydeligt paa Rentesatsernes Stilling. Gjennemsnittet af den officielle Banksats er steget fra 3.05 % i 1896 til 3.80 i 1897, medens Privatdiskontoen i Gjennemsnit var 3.14 mod 3.10 i 1896.

Die Allgemeine Deutsche Creditanstalt hersteds, der gav en Dividende af 11 %, forøgede sin Aktiekapital med 8 Mill. Mark og Leipziger Creditbank (8 % Dividende) sin Kapital med 1½ Mill., medens Leipziger Bank (10 % Dividende) i Aar vil foretage en Forøgelse af 16 Mill. En før som „Genossenschaft“ eksisterende Bankforretning konstituerede sig under Navn af Leipziger Vereinsbank med en Kapital af 1 Mill. Mark og gav en Dividende af 6 %.

Kurserne for indenlandske Papirer, navnlig Statspapirer er i Aaret gennemgaaende gaaet ned, hvilket dels hænger sammen med Pengeforholdene, dels var grundet i Publikums Forkjærlighed for Industripapirer med høiere Rentefod.

Der noteredes for 3 % Reichsanleihe 99.10—96.90, $3\frac{1}{2}$ % do. 104.40—102.65, 3 % sächsische Rente 98—95.40, $3\frac{1}{2}$ % do. Statslaan 101.80—100.30, 3 % Leipziger Stadtanleihe 94—93.75, $3\frac{1}{2}$ % do 102—100.40.

Den i 1896 begyndte Stigning af Priserne paa de væsentligste Jordbrugsprodukter er i 1897 yderligere vedblevet. For Korn var den statistiske Stilling, navnlig i første Halvaar, ligesaa gunstig som før, og kun den abnormt rige Høst i Nordamerika og Argentina bragte Priserne foreløbig ned; men disse steg atter, da det viste sig, at nogle af de største Konsumlande formedelst ringe Høst havde et særlig stort Behov, og at nogle Lande, der ellers gav Overskud for Export, denne Gang ikke alene ikke havde noget tilovers, men endog selv maatte importere. Saaledes gik f. Ex. om Høsten meget Rug fra Tydskland til Bøhmen. Forbudet mod Terminforretning i Korn har for Leipzigs Produktbørs ikke havt direkte Betydning; indirekte føltes man undertiden Virkningerne af, at Noteringerne fra Berlins Produktbørs bortfaldt. Det kan noteres, at Omsætningen i Mel stedse antager større Dimensioner, og at deraf for Tiden findes store Forraad, hvilket altid maa medtages ved Bedømmelse af de synlige Forraad og den antagelige Prisbevægelse.

Noteringerne paa Leipzigs Varebørs var i Mark pr. 1000 Kg.: For indenlandsk Hvede 148—192, udenlandsk do. 180—219, indenlandsk Rug 119—152, udenlandsk do. 127—162. Bryggeribyg 155—185, Mel og Foderbyg 125—130, indenlandsk Havre 146—156, udenlandsk Do. 146—154, Mais, amerikansk 88, 110, rund 88—112. Pr. 100 Kg. Roelolie 54—59, Hvedemel 23.25—28.75, Rugmel 17.75—22.75.

Spirituspriserne gik frem paa Grund af den slette Poteteshøst i 1896 og deraf bevirket ringere Produktion. Noteringerne paa Leipzigs Børs viser for Sprit af 50 M. Produktionsafgift en Bevægelse fra 55.90—62.60, af 70 M do. fra 36.60—44.50. Den stærke Prisforhøjelse indskrænkede Konsumen, hvilket atter virkede trykkende paa Priserne.

„Schlachthof Verwaltung“ noterede følgende Priser for Kjød af bedste Kvalitet pr. 50 Kg. i Slagtevægt: Oxer, høiest (Oktober) 74, lavest (Marts) 64, Kjør og Kalve do. 68 og 60, Tyre do. 63 og 54. Levende Vægt: Kalve do. 50 og 40, Faar do. 33 og 29. Slagtevægt: Svin do. 65 og 48.

For Vildt og Fjærkræ betales pr. $\frac{1}{2}$ Kg. i Markedshallerne: Hjort, Kølle M. 1—1.25, Bov 0.60, Kogekjød 0.25—0.40. Daadyr Ryg M. 1.25, Kølle 0.90—1, Kogekjød 0.25—0.40, Raadyr Kølle 1.25—1.50, Ryg 1.50—1.75, Kogekjød 0.30. Vildsvin Ryg 1.25, Hoved (pr. Stk.) 5—6, Kogekjød pr. $\frac{1}{2}$ Kg. 0.40—0.50, Rensdyr, Kølle 0.75, Ryg M. 1—1.25, Hare, uflaaet, pr. Stk. 3.25—3.75, flaaet 3—3.25, Fasaner pr. Stk. 3.75, Auerhähne 4.50—5, Vildænder 1.50—2.50, Skovsnepper 4, Birkhähne 1.75—2 50, Ryper 1.25—1.75, Haselhähne 1.50, Raphøns (unge) 1 20—1.25.

Fiskepriserne var pr. $\frac{1}{2}$ Kg. for Rhinlax, fersk M. 3—5.50, røget M. 6, Østersølax M. 4, Seehechte, fersk 0.40, Zander, fersk 0.90—1, Schellfisch 0.25—0.40, røget 0.40—0.50, Hummer, levende, 2.50—3.

I indeværende Aar er den Plan bleven udført at oprette en Handels-høiskole, hvilket er bleven lettet ved at Universitetet har begunstiget denne Plan og at et Antal af dets Lærerkrafter vil ofre det nye Institut sin Virk-

somhed. Skolens Plan er bifaldt af Ministeriet, og den vil blive aabnet den 25 April. Skolens Maal er a) at give voxne unge Folk, som vil ofre sig for Handelen, en videre almindelig Handelsuddannelse; b) at skaffe vordende Handelskolelærere Adgang til at erholde nødvendig theoretisk og praktisk Fagdannelse. Dernæst skal Anstalten yde praktiske Kjøbmænd og andre i beslægtet Virksomhed Sysselsatte Mulighed for at uddanne sig i enkelte Grene af Handelskundskaben. Læreplanen omfatter Retslære, Statsøkonomi, Handels-historie, Handelsgeographi, Varekundskab og Teknologi og fremmede Sprog. Yderligere foregaar Øvelser i Handelsregning, Bogholderi og Korrespondance samt Stenografi. Studiets Varighed er beregnet til 4 Semestre.

v. Stieglitz
(Vicekonsul).

Havre.

Skrivelse dateret 7 April 1898.

I det franske Senats Møde den 5 ds. vedtoges tvende af Deputeretkammeret før godkendte Lovforslag angaaende Forandring i Indførselsafgiften for Heste og Mulæsler samt for Margarin og Smør.

De herved fastsatte Toldsatser er i Forhold til de endnu gjældende som følger:

	Den nye Toldsats.		Den ældre Toldsats.	
	Tarif	Tarif	Tarif	Tarif
	général.	minimum.	général.	minimum.
	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
Hingster, Vallaker og Hopper fra				
5 Aar og derover pr. Stykke	200.00	150.00	30.00	—
Do. under 5 Aar . . . —	150.00	100.00	30.00	—
Føl - —	75.00	50.00	20.00	—
Mulæsler - —	50.00	30.00	5.00	—
Margarin, Oleomargarin, Fedt, an-				
vendeligt til Føde og lignende				
Stoffe pr. 100 Kg.	35.00	25.00	20.00	15.00
Smør - — —	30.00	20.00	13.00	6.00

Idet jeg har den Ære at afgive Indberetning herom, tillader jeg mig at tilføje, at jeg saasnart omhandlede Love bliver publiceret, skal oversende Aftryk deraf til det kongelige Departement.

Havre.

Skrivelse dateret 11 April 1898.

I „Journal Officiel“ for igaar offentliggjøres en Lov af den 4 d. M. angaaende Forandring i den for „Borsyre“ gjældende franske Toldsats.

Denne Artikel, som forhen ikke var toldpligtig, er nu bleven belagt med en Indførselsafgift af 18 Frcs. efter „Tarif général“ og 12 Frcs. efter „Tarif minimum“, i begge Tilfælde pr. 100 Kg., herifra dog undtaget naturlig Toscansk Borsyre, indeholdende 15 % andre Stoffe eller derover, som fremdeles er fritaget for Told.

Idet jeg D. D., under særskildt Omslag, til det kongelige Departement oversender ovennævnte Exemplar af „Journal Officiel“, giver jeg mig herved den Ære at indberette ovenstaaende.

Sachsen (Dresden).

Aarsberetning modtaget 14 April 1898.

De fredelige Udsigter i Aaret befordrede Handelen. Den nye amerikanske Toldtarif, den saakaldte Dingley-Bill har vanskeliggjort Exporten for flere sachsiske Industrier. Der haabes, at den tyske Regjering vil træffe Forføjninger til at formilde Tarifen. Opsigelsen af den engelske Handelstraktat var en ny Kilde til Uro for den tyske Industri.

Den nye Børslov har ikke saa meget hemmet Børshandelens Udvexter som den følelig har skadet de smaa Privatfirmaers Forretning. Bankforretningen har stedse mere trængt sig sammen om de store Bankinstituter, som herved har faaet en Monopolstilling. Endnu stærkere er Varehandelen truffet af Børsloven. Desuagtet bevirkede Industriens fortræffelige Stilling, at Børserne indtog en fast Holdning. Den kraftige Udvikling af Industrien, navnlig den hidtil uanede Tilvæxt af indenlandske Forbrugsartikler tog Pengemarkedet stærkt i Beslag, hvilket viste sig saavel i Rigsbankens som den i Sachsen bestaaende Seddelbanks Opgjør. Seddelbankens Vexeldiskonto var i Januar—Februar 5 – 4 $\frac{1}{2}$ %, til 10 April 3 $\frac{1}{2}$ %, til 6 September 3 %, til 4 Oktober 4 %, senere 5 %. De større sachsiske Banker gav gode Dividender.

Generalkonsulatet har i Aarets Løb i tiltagende Grad havt Anledning til at deltage i Formidling af Import- og Exporthandelen mellem Norge og Sverige og Sachsen. De to herværende Exportforeninger har derhos stedse bistaet med Raad og Oplysning. Der Sächsische Export-Verein für das Königreich Sachsen, Niedergraben No. 5, Dresden Neustadt, har sidst i forrige Aar udgivet en righoldig, delvis illustreret Fører i den Sachsisk-Thüringske Export-Industri. Paa Grund af dette Industrigebets Betydning og fremragende Præstationer paa

Verdensmarkedet antog Generalkonsulatet at burde henlede det skandinaviske Publikums Opmærksomhed paa denne Publikation ved en Notits i de større norske og svenske Blade. For dem, der ikke har seet denne Notits, bemærkes, at nævnte Forening sender denne Katalog paa direkte Forlangende uden anden Udgift end Porto.

Blandt de mange Artikler, hvortil Konsulatets Anbefaling udstrakte sig, kan nævnes haardt Staal (Finspång), Granitbrosten, Træstof, Tran og Fiskeolie, samt i den sidste Tid paa Grund af den milde Vinter Naturis fra Norge og Sverige. Blandt Exportartikler fra Sachsen til Norge og Sverige kan nævnes Hjul og Symaskiner, der navnlig fandt Afsætning i Norge, Uldgarn, photographiske Papirer og kunstige Blomster; Indførselen af helt færdige kunstige Blomster hindredes af Toldforholdene.

De to store Elektricitetsværker i Sachsen, Aktiengesellschaft Electricitätswerke vorm. O. L. Kummer & Co. i Niedersedlitz og Electricitäts Actiengesellschaft vorm. Hermann Pöge i Chemnitz, det første med en Kapital af $4\frac{1}{2}$ Mill. Mark, udvidede betydeligt sin Virksomhed, baade for Belysning og Levering samt Udnyttelse af elektrisk Kraft, især til Transportforetagender. Næsten alle Gadebaner i Sachsen har begyndt at ombytte Hestedriften med elektrisk.

Paa de sachsiske Baner befordredes i 1897 den uhyre Mængde af ca. 10 Mill. Ton Kul, hvoraf ca. 3.6 Mill. sachsiske.

Cementfabrikerne gav tilfredsstillende Udbytte ligesom alle for Bygningsvæsenet arbeidende og dermed i Forbindelse staaende Foretagender.

Uldindustriens Afsætning til Amerika hindredes i væsentlig Grad ved Dingleytarifen, og de fleste Fabriker havde kun ringe Udbytte. Om de sachsiske Spinderier lyder derimod Meddelelserne gunstigere, skjøndt Udbyttet ikke var som det foregaaende Aar, grundet Væveri- og Trikotageindustriens uheldige Forretningsgang samt de billige Priser paa Bomuld pr. Levering i Modsatning til disponibel, om Sommeren og Høsten. Efterat Garn var naaet ned til sit laveste Punkt, hvilket ikke syntes berettiget i Forhold til Bomuldsspriserne, den gode Beskæftigelse og den større Udgift til Kul og Løn, vedtog Spinderiforeningen en Forhøielse af 2 pf. pr. Pund. De sachsiske Bomuldsspinderier har nu et Antal af 1.1 Mill. Spindler mod 530 000 i 1887. Samtidigt er Garnenes Gjennemsnitsnummer væsentlig steget. Sachsen forbruger aarlig 350 000 Baller Bomuld, ca. $\frac{1}{3}$ af det hele tyske Behov.

De sachsiske Statsjernbaners Indtægter var 113.5 Mill. Mark og deres Længde 2932 Km.

Tilførselen af Melk til Dresden var i 1897 6 049 584 Kg. for en Befolkning af 360 000. Jordbrugets Tilstand var noget bedre og Priserne stigende. Derimod blev stor Nød foraarsaget ved betydelige Oversvømmelser i enkelte Egne.

I de sachsiske Sparekasser indsattes i 1897 176 552 400 og udtoges 158 023 841 Mark.

A. v. Rosencrantz.

Cadiz.

Aarsberetning dateret 31 Marts 1898.

Norske Skibe.	Med Ladning.		I Ballast.		Tilsammen.				Bruttofragter. Kr.
	Ant.	Ton.	Ant.	Ton.	Ant.	Ton.	Deraf Dampskibe.		
							Ant.	Ton.	
I. Ankomne.									
Fra Norge til Hovedstationen	-	-	13	1 667	13	1 667	-	-	-
- Norge til Vicekonsulsstationerne	21	10 374	-	-	21	10 374	-	-	86 560
- Sverige til Vicekonsulsstationerne	2	868	-	-	2	868	-	-	16 200
- andre Lande til Hovedstationen	32	15 500	18	4 689	50	20 189	-	-	58 790
- andre Lande til Vicekonsulsstationerne	35	18 107	35	23 514	79	41 621	-	-	99 530
Ialt	90	44 849	66	29 870	156	74 719	-	-	261 080
II. Afgaaede.									
Til Norge fra Hovedstationen	6	2 424	-	-	6	2 424	-	-	20 176
- Norge fra Vicekonsulsstationerne	-	-	1	264	1	264	-	-	-
Til andre Lande fra Hovedstationen	49	16 222	6	2 632	55	18 854	-	-	170 960
» andre Lande fra Vicekonsulsstationerne	74	41 359	18	10 574	92	51 933	-	-	411 410
Ialt	129	60 005	25	13 470	154	73 475	113	62 177	602 546

For Havari eller Ordre ankom 41 Skibe dr. 26 022 Ton.

Af svenske Skibe ankom 33 dr. 18 573 Ton.

Erlagte Konsulatafgifter af norske Skibe ved Hovedst. Pes. 1 426.60, ved Vicekonsulst. 3 641.55, hvoraf tilfaldt Konsulskassen Pes. 1 820.78. Af svenske ved Hovedst. Pes. 666.30, ved Vicekonsulst. Pes. 382.70, hvoraf tilfaldt Konsulskassen Pes. 193.35. Ialt tilfaldt Konsulskassen Pes. 4 105.03. Expeditionsafgifter, svenske P. 213.80, norske 437.80, andre 10.

De indgaaende Bruttofragter var 1896 Kr. 138 990, 1895 Kr. 128 350, 1894 Kr. 153 075, 1893 Kr. 151 750. De udgaaende 1896 Kr. 413 550, 1895 Kr. 226 800, 1894 Kr. 260 340, 1893 Kr. 260 725.

Ved Hovedstationen opseiledes af norske Skibe Kr. 249 926, i Sevilla af 21 norske Skibe dr. 10 545 Ton Kr. 126 880, Huelva af 45 dr. 27 115 Ton,

Kr. 320 310, i Sta Cruz de Tenerife af 12 dr. 5 160 Ton, Kr. 47 770, i Las Palmas af 15, dr. 10 156 Ton, Kr. 112 720, i Sanlucar de Barrameda af 1, dr. 293 Ton, Kr. 6 000.

Til Cadiz ankom 2 939 Skibe dr. 1 932 474 Ton, hvoraf spanske 2 265, 1 560 395 T., engelske 275, 145 835 T., italienske 115, 75 595, norske 79, 30 201, franske 39, 20 160, hollandske 31, 19 466, tyske 18, 18 669, svenske 34, 17 477, russiske 26, 16 153, danske 24, 14 739, portugisiske 23, 8 481, nordamerikanske 6, 3 740, østerrigske 1, 854, brasilianske 2, 309, argentinske 1, 400.

Til Sevilla ankom 1 113 Skibe dr. 642 442 Ton, hvoraf engelske 239, 307 381 T. og spanske 806, 298 303 T.

Til Huelva ankom 1 609 Skibe dr. 581 780 T., hvoraf engelske 513, 256 264 T., spanske 809, 204 372 T.

Til Sta Cruz de Tenerife ankom 2 289 Skibe dr. 3 005 145 T., hvoraf nordamerikanske 2 276, 2 999 350 T.

Til Las Palmas ankom 3 005 Skibe dr. 4 717 538 T., hvoraf spanske 1 222, engelske 1 220 og tyske 229.

Til Sanlucar de Barrameda ankom 485 Skibe dr. 320 171 T., hvoraf spanske 226, 124 089 T. engelske 195, 164 553 T.

Fragterne var i Aaret:

Cadiz. Trævarer fra Sverige & Finland pr. Seilskib for Bord, Battens og Planker om Vaaren og Sommeren Pes. 60 à 68 pr. Std.

Kul fra Cardiff 5 sh. 6 d à 6 sh. pr. Ton, fra Newcastle 5 sh. 3 d à 6 sh. 3 d pr. Ton.

Vin til Stockholm, Gøteborg, Christiania og Kjøbenhavn pr. Dampskib £ 1. 5. 0 pr. Pibe, fra Norge pr. Seilskib £ 1. 0. 0, fra Finland pr. Dampskib 1. 10. 0, pr. Seilskib 1. 0. 0, alt med 10 %.

Salt. Til Norge pr. Dampskib Kr. 1.00 à 1.15 pr. norsk Tønde, pr. Seilskib Kr. 0.90, til Finland F. M. 1.10 à 1.15 pr. finsk Tønde, til Montevideo og den argentinske Kyst 10 à 16 sh. pr. Ton, til Floderne op til Rosario og Paysandu 13 à 19 sh. pr. Ton, til Rio Grande, San José do Norte, Pelotas, Rio Janeiro 24 à 26 sh. pr. Ton, til Newfoundland 9 à 12 sh. pr. T.

Sevilla. Trævarer fra Østersøen Pes. 70 à 80 pr. Standard, Kul fra England 5 sh. 6 d à 6 sh. 3 d pr. Ton, Cokes fra do. 7 sh. 6 d à 8 sh., ildfast Sten fra do. 7 sh. 6 d à 8 sh., Petroleum fra de forenede Stater 25 à 30 sh., Korkebark til Newyork \$ 1 à 1.25 pr. Balle, skaaren Kork til do. \$ 1.25 à 1.50 pr. Sæk, Sæbe i Kasser til do. \$ 6 pr. Ton, Vin til do. \$ 6, Oliver \$ 3.50, Lakrits til do. \$ 6, Mineral til England 6 sh. 6 d à 8 sh. 6 d. do. til Antwerpen Frc. 10 à 12 pr. pr. Ton, Apelsiner til England 1 sh. 6 d à 2 sh. pr. Kasse, do. til Frankrige Frc. 2.35 à

2.50, do. til Antwerpen Frc. 2 50 til 2.75 pr. Kasse, Bly i Takker til England 6 sh. 9 d à 8 sh. pr. Ton, do. til Frankrige Frc. 9, skaaren Kork til do. Frc. 40, do. til England Frc. 50 à 60, Vinsten til Frankrige 20, do. til Antwerpen Frc. 25 pr. Ton.

Huelva. Kul fra England 6 sh. à 6 sh. 6 d pr. Ton, Mineral til do. 8 sh. 6 d à 9 sh., do. til de forenede Stater 11 sh. 6 d à 12 sh. 6 d pr. Ton

St. a Cruz de Tenerife. Til England 15 sh. pr. Ton, Tyskland 15 sh., Frankrige Frc. 30 à 100, Italien Frc. 30 à 100, Spanien Pes. 30 à 80, spanske Antiller Pes. 70 à 150, Venezuela Pes. 60 à 140 pr. Ton, alt efter Lastens Beskaffenhed.

Sanlucar de Barrameda. Kul fra England 6 sh. 6 d pr. Ton, Vin til do. 30 à 35 sh., Tomme Fade 4 sh. pr. Ton.

Importen var af Trævarer i 1897:

Til Cadiz 2 352 Pet. Std., Sevilla 8 611, Huelva 2 473, St. a Cruz 4 638 Pet. Std.

Heraf kom fra Sverige: til Cadiz 294 Pet. Std., Sevilla 2 054, Huelva 119 og fra Norge til St. a Cruz 322 Pet. Std.

Resten er kommet til Cadiz 1 248 Pet. Std. fra Finland, 622 Pet. Std. Sviller fra Frankrige, 188 Pet. Std. fra Savannah.

Til Sevilla 4 878 Pet. Std. fra Finland, 974 fra Frankrige, 705 fra andre Lande.

Til Huelva 2 172 Pet. Std. fra Portugal, 89 fra England, 93 fra de forenede Stater.

Til St. a Cruz 4 171 Pet. Std. fra de forenede Stater, 145 fra andre Lande

I 1896 ankom fra Norge til Sevilla 189 og St. a Cruz 312 Pet. Std.

Af Stav til Tøndenagerarbejder er til Cadiz importeret:

1897: 4 388 562 St., deraf 4 374 974 fra de forenede Stater, 1896: 2 471 116 St., deraf 1 804 454 fra do.

Jern. Cadiz's Import af Baandjern til Tønder var 1897 282 738 Kg., deraf 280 738 fra England.

Af andre Sorter indførtes:

Jernplader og Takjern 174 985 Kg., deraf 106 027 fra England, Jernrør 79 429, deraf 19 598 fra Belgien, Skruer, Spiger og Bolter 113 062, deraf 53 451 fra England, Jerntraad 8 127, deraf 6 004 fra do., Jernmanufakturere 577 797, deraf 322 126 fra Frankrige, Verktøi 4 446, deraf 3 221 fra England

Salt Fisk. Importen var:

Cadiz 1897: 133 452 Kg. fra Norge, 1 350 fra England, ialt 134 802 Kg.
1896: 201 756 Kg. fra Norge, 20 588 fra England, ialt 222 344 Kg.

Sevilla 1897: 850 451 Kg. fra Norge, 41 783 Kg. fra England, ialt 892 234 Kg.
1896: 1 073 608 Kg. fra Norge, 72 831 fra England, ialt 1 146 439 Kg.

Huelva 1897: 122 540 Kg. fra Norge, 150 535 fra Frankrige, ialt 273 075 Kg.
1896: 158 072 Kg. fra Norge, 155 922 fra Frankrige, ialt 313 994 Kg.

St.a Cruz 1897: 81 965 Kg. fra Tyskland, 7 225 fra England, ialt 89 190 Kg.
1896: 60 172 Kg. fra Tyskland, 23 582 fra England, ialt 83 754 Kg.

Til Cadiz er bl. A. indført:

Hvede og Hvedemel 1 895 851 Kg., deraf 1 525 866 fra Chile, Ærter 156 940, deraf 48 660 fra Amerika, Kaffe 668 215, deraf 649 877 fra do., Sukker 733 760, deraf 550 956 fra Ostindien, Æg 463 973, deraf 463 973 fra Marokko, Ost 72 782, deraf 66 575 fra Holland, Øl 7 916, deraf 6 984 fra England, Tjære og Beg 42 389 931, deraf 40 378 763 fra do., Kul og Cokes 60 510 888, deraf 60 409 121 fra do., Rissstivelse 58 162, deraf 38 396 fra Belgien, Svovel 25 165, deraf 25 165 fra Frankrige, Droger og kemiske Produkter 407 330, deraf 156 070 fra do., Papir, alle Slags, 18 251, deraf 5 693 fra Tyskland, Frugter, tørrede, 113 498, deraf 48 660 fra Amerika, Tobak, raa, 494 642, deraf 372 240 fra Ostindien, Tobak, forarbejdet 37 435, deraf 37 308 fra Amerika, tomme Flasker 448 990, deraf 195 803 fra Østerrige, Vinduesglas 7 409, deraf 3 004 fra Frankrige, Glasmanufakturer 12 363, deraf 4 826 fra Belgien, Staniol, Zink etc. 676 803, deraf 286 229 fra England, Maskiner, alle Slags, 911 958, deraf 218 798 fra Frankrige, Bygningmateriale 2 727 996, deraf 2 134 325 fra do., Krigsmateriale 1 071 435, deraf 812 350 fra Tyskland, Poteter 750 640, deraf 750 640 fra Frankrige, Potetemel 177 704, deraf 100 569 fra Holland.

Til Sevilla er bl. A. indført:

Marmor 249 Ton, deraf 243 fra Italien, Kul 54 981, deraf 54 901 fra England, Sten 17 831, deraf 10 287 fra Frankrige, Petroleum 4 901, deraf 4 864 fra de forenede Stater, Jern- og Staal-Manufakturvarer 5 334, deraf 3 308 fra Belgien, Acalin-Carbonat 4 770, deraf 4 074 fra England. Tøier 60, deraf 37 fra do., Byg 1 430, deraf 1 016 fra Malta, Mais 165, deraf 153 fra England, Ost 37, deraf 30 fra Holland, Sukker 856, deraf 484 fra Canariøerne, Kaffe 484, deraf 476 fra Puerto Rico.

Til Huelva er bl. A. indført:

Staal 10 Ton fra Sverige, Cement 176 fra Frankrige, 75 fra England, Øl 14 fra Tyskland, 10 fra England, Jernmanufakturer 44 fra Belgien, 2 fra Frankrige, 5 fra Tyskland, 2 203 fra England, Jernplader 20 fra do., Takjern 70 fra do., ildfast Sten 110 fra do., Creosotolie 863 fra do., Staniol 5 fra do., Maskiner og Maskindele 68 fra do., Stav 104 fra do., Rails 320 fra do., Ærter 398 fra Italien, 543 fra Marokko, Byg 602 fra do., Bønner 251 Ton fra do.

Til St.a Cruz de Tenerife er bl. A. indført:

Kul 54 931 Ton fra England, Maskiner og Maskindele 1 253, deraf 896

fra do., Sæbe 618, deraf 595 fra do., Kaffe 86, deraf 20 fra do., vævede Tøier, alle Slags, 940, deraf 719 fra do., Kalk og Cement 705, deraf 375 fra do., Svovel 550, deraf 520 fra Frankrige, Vin og Likører 697, deraf 629 fra Spanien, Mel 940, deraf 584 fra Frankrige, Tobak 164, deraf 50 fra Tyskland, Lys 183, deraf 180 fra England, Risengryn 415, deraf 192 fra Tyskland, Gjødningsstoffer 292, deraf 169 fra England, Petroleum 1574, deraf 1536 fra de orenede Stater, Øl 657, deraf 592 fra Tyskland, Olivenolie 100, deraf 98 fra Spanien.

Til Sanlúcar de Barrameda er bl. A. indført:

Kul 1236 Ton fra England, Cement 85 fra Frankrige, Svovel 51 fra do., tomme Fade 14 fra Ceuta,

Export. Vin. Fra Cadiz udførtes: Vin 26 289 879 Liter, hvoraf til Norge 94 886. Fra Sevilla 1 762 560 Liter. Fra Huelva 13 210 698 Liter. Fra Sanlúcar 101 167 Liter.

Salt. Cadiz. I 1897 indhøstedes 167 251 Læster, hvorfra beregnes at afgaa 33 450 i Smeltning før Aflastningen. Exporten var i 1897 91 440 Læster og tilovers til Udskibning 1 Januar 1898 186 149³/₄ Læster. Prisen er fremdeles stabil, Pesetas 24 pr. Cadiz Læst ved Skibssiden, hvilken har været gjældende siden August 1892, men da den spanske Mynt staar saa lavt, er der stor Fordel for udenrigske Kjøbere af denne Vare, som af alle andre spanske Produkter. Til Norge udførtes 1897 1 789 Læster og i 1896 1 419 Læster.

Lagrene i Sanlúcar de Barrameda var først i 1897 1 557 Læster. I 1897 indhøstedes 1 735 og solgtes 1 098 Læster, hvorefter tilovers 1 Januar 1898 2 194 Læster. Pris 23 Pesetas.

Olivenolie. Fra Cadiz udførtes 1897 2 582 664 Kg., hvoraf til spansk Amerika 2 118 117 og fra Sevilla 77 331 Kg.

Oliven. Udførselen var fra Cadiz 1 050 010 Kg., hvoraf til spansk Amerika 692 078 og fra Sevilla 1 334 572.

Af Malme udførtes fra Huelva 1897 72 896 Ton Kobberpyrit, 440 101 Ton Jernpyrit, 36 630 Ton precipiteret Kobber, 10 237 Ton rostet Kobbermalm, 39 728 Ton Manganmalm, 248 Ton Kobbersulfat, 664 Ton Kviksølv, 256 Ton Bly, 39 498 Ton Jernmalm.

Af andre Varer udførtes:

Fra Cadiz: Ærter og Bønner 1 513 136 Kg., Mais 1 239 205, Hvidløg 122 429, spansk Løg 226 555, Kanarifrø 582 650, Konserver 481 407, Figen 1 038 558, Vermiceller 748 326, Potetes 1 564 374, Peber 164 445, Edike 109 486, Korkebark 93 669, Flaskekork 68 603, Ben 114 500, Sæbe 68 523, Spillekort 44 528, Vindruer og Vinsten 361 959, Malme, sølvholdige, 2839 927, Møbler og Træarbejder 68 405, Tryksager, alle Slags, 126 691, Cement og Bygningsmateriale 415 071, Brugte og tomme Fade 10 098 982.

Fra Sevilla: Jernmalm 346876 250 Kg., kobberholdig Jernmalm 1203552, precipiteret Kobber 209 282, sølvholdig Malm 1 105 352, Blende (min.) 6 369 800, gammelt Kobber 68 661, Bly, ordinært 23 528 292, Kviksølv 1 025 000, Lakritstræ 511 264, Lakrits 30 880, Kanarifrø 272 960, Æg 58 333, Maskiner 5 544, Uld 309 687, Vindruer 173 775, Korkebark 2292243, Flaskekork 165 060, Kork i anden Form 20 685, Oliekager 28 528.

Fra Sta Cruz: Tomater 3 199 227 Kg., Potetes 1 562 002, Løg 508 435, Bananer 920 226, diverse Frugter, tørrede, 22 629, do., friske, 36 904, Sukker 1 820 000, Cochenille 178 977, Tobak 72 593, Skind, tørrede, 72 714, Korn og Grønsager 951 715, Fisk, saltet 45 565, Ost 8 848, Krydderier 17 564, Brændevin 15 910, Vin 253 825.

Fra Sanlucar de Barrameda: Vindruer 207 344 Kg., Frugter 111 799, Kanarifrø 9 700.

Kurserne varierede i Aaret saaledes: I Cadiz paa London a/v Pesetas 31.23—33.73 = £ 1. Paris a/v P.tas 123.60—133.90: frcs. 100.

Middelkurserne var følgende: I Sevilla paa London a/v P.tas 32.76 = £ 1, paa Paris a/v P.tas 129.45 = frcs. 100. I Huelva paa London a/v P.tas 32.70 = £ 1, paa Paris a/v P.tas 129.00 = frcs. 100. I Sta Cruz paa London a/v P.tas 33.00 = £ 1, paa Paris a/v P.tas 131.00 = frcs. 100.

Toldindtægterne fra Provindsen Cadiz var Pesetas 3 216 498 og den nye Navigationsskat Pes. 268 473, samt Krigsskatten siden Juli Pes. 53753.

Lazarettetne for obligatorisk Karantæne er i Spanien fremdeles: San Simon i Vigo, Sta Maria de Oza i Coruna, Pedrosa i Santander og Mahon i Mahon.

Foruden tilfældige Karantænepaabud gjælder permanente for Skibe kommande fra alle Havne i den mexikanske Bugt, La Guayra, Costa Fiume og Antillerne — for gul Feber, naar de afgaar derfra mellem 1 Mai og 30 September, medens de for Resten af Aaret er fritaget.

Paa norske Skibe afmønstredes 1 og paamønstredes 3 Mand. Paa herværende Hospital indtoges ved Konsulatets Omsorg 4 norske Sømænd, hvoraf 1 afgik ved Døden.

I Konsulatets Matrikel er indskrevet i Cadiz 1, i Sta Cruz 2 norske Undersaatte.

Konsulatets Adresse er Ahumada 7, aabent 9—11 og 12—5.

C. Segerdahl.

Rom.

Aarsberetning dateret 4de April 1898.

De i tidligere Aarsberetninger skildrede Forhold i dette Konsulatdistrikt, der ikke tilsteder nævneværdig Handelsforbindelse mellem Norge og Sverige og

Provindsen Rom, vedbliver fremdeles og er der for vedkommende Udførselsartikler fra de forenede Riger for Tiden ikke at haabe paa en Stigning af Exporten hid. Rom er og bliver udelukkende Konsumplads, og Udvikling af Storhandel og Industrier, som kunde interessere Norge og Sverige, er paa Grund af Byens geografiske Beliggenhed og Mangelen paa en produktions- og konsumdygtig Provinds ikke at vente. De ringe i Statistiken ikke optagne Kvantiteter af fra Norden kommende Fisk, Jernvarer og Bygningstømmer kommer i smaa Partier fra Havnestæderne Genua, Neapel og Civitavecchia hid og figurerer saaledes i de nævnte Steders Indførselsstatistik. I det herværende Forbrug af disse Artikler og deres Oprindelsessteder er i 1897 ikke indtraadt Forandringer.

Den eneste — nogle Kunstgjenstande undtaget — for Exporten herfra til Norge og Sverige i Betragtning kommende Udførselsartikel er Vin, men ogsaa her dreier det sig om ubetydelige Kvantiteter, da der mangler paalideligt leverende Storproducenter, og man her med faa Undtagelser hidtil ikke har forstaaet ved Fremstilling af faste Typer at skaffe de paa Stedet sædvanligt fortrinlige Produkter af Vinhaverne et regelmæssigt Marked til Udlandet. Ved passende Behandling vilde i gode Aar Vinene fra Latium ret godt kunne egne sig til Udførsel og delvis med Held konkurrere med Bordeaux- og Rhinskvine.

I det Hele har Handels- og Kreditforholdene her i Provindsen i 1897 ikke været tilfredsstillende og udviser, dog stedse altid inden de uforanderlige beskedne Grændser, en langsom Bedring.

H. Bohn.

Indhold: **Cadiz** S. 130. — **Havre** S. 127 og 128. — **Kjøbenhavn** S. 89. — **Königsberg** S. 109. — **Leipzig** S. 125. — **Messina** S. 117. — **Rom** S. 135. — **Sachsen (Dresden)** S. 128.

Beretninger om Handel og Skibsfart.

Uddrag af Aarsberetninger fra de forenede Rigers Konsuler
for 1897 m. M.,

No. 6.

udgivet ved Departementet for det Indre.

1898.

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

Leith.

Skibsfarten i 1897.

Norske Fartøier.	Med Ladning.				I Ballasst.				Tilsammen.		Bruttofragter £	
	Seilskibe.		Dampskibe.		Seilskibe.		Dampskibe.					
	Ant	Ton.	Ant.	Ton.	Ant.	Ton.	Ant.	Ton.	Ant.	Ton.	Seil- skibe.	Damp- skibe.
I. Ankomne.												
Norge til Hoved- stationen . . .	76	14 598	19	7 656	5	524	3	961	103	23 739	6 044	3 295
Norge til Vicekon- sulsstationerne . .	338	57 193	195	73 159	41	6 275	31	11 223	605	147 850	29 589	24 378
andre Lande til Hovedstationen . .	27	7 930	26	10 621	7	3 550	7	2 180	67	24 281	6 827	5 347
andre Lande til Vi- cekonsulsstationerne	220	113 172	3 6	135 766	284	525 64	468	211 279	1278	512 781	127 426	66 898
Ialt	661	192 893	546	227 202	337	62 913	509	225 643	2053	708 651	169 886	99 918
II. Afgaaede.												
Norge fra Hoved- stationen . . .	38	8 133	1	380	1	261	1	616	41	9 390	2 039	180
Norge fra Vicekon- sulsstationerne . .	438	89 562	302	122 316	46	17 082	10	2 645	786	231 605	30 492	52 278
andre Lande fra Hovedstationen . .	32	11 102	33	12 669	44	8 130	21	8 731	130	40 623	6 804	1 430
andre Lande fra Vi- cekonsulsstationerne	199	58 587	514	242 226	217	67 783	182	69 494	1112	438 090	44 076	113 617
Ialt	697	167 384	850	377 591	308	93 256	214	81 486	2069	719 717	83 411	167 505

Af svenske Skibe ankom 562 dr. 258 964 Ton.

Erlagte Konsulatafgifter af norske Skibe ved Hovedst. £ 166. 4. 0., ved Vicekonsulsst. £ 1933. 12. 9., hvoraf tilfaldt Konsulskassen £ 996. 16. 4 $\frac{1}{2}$. Af svenske Skibe ved Hovedst. £ 59. 13. 8., ved Vicekonsulsst. £ 699. 19. 5., hvoraf tilfaldt Konsulskassen £ 349. 19. 8 $\frac{1}{2}$. Ialt tilfaldt Konsulskassen £ 1572. 13. 9. Expeditionsafgifter norske £ 30. 17., svenske £ 4. 18. 10.

Aarsberetning dateret 31 Marts 1898.

Den norske Skibsfarts hele Omfang paa dette Distrikt er i 1897 forøget i Antal med 433 Fartøier og Drægtigheden med 84 188 Reg.-Tons.

Forøgelsen falder for den ankomne Tonnages vedkommende væsentligst paa Burntisland med ca. 24 000 Tons, Grangemouth 21 000, Glasgow 20 000 og Methil 14 000 Tons, medens der kun for Fraserburghs Vedkommende har fundet nogen nævneværdig Nedgang Sted, nemlig med 5 768 Reg.-Tons paa Grund af de mislykkede Sildefiskerier. Bruttofragterne tiltog med £ 35 399.

I de fem sidstforløbne Aar ankom til Distriktet:

Norske Skibe.		
Aar.	Antal.	Tons.
1893	1 598	555 343
1894	1 621	518 876
1895	1 711	551 204
1896	1 864	630 120
1897	2 052	707 782

Totalbeløbet af de optjente Bruttofragter udgjorde:

1893	£ 423 052
1894	- 406 169
1895	- 423 243
1896	- 485 364
1897	- 520 763

Den norske Skibsfart var fordelt paa Distriktets Havne i 1897 saaledes:

Til Leith ankom 170 Skibe dr. 48 020 Tons, Aberdeen 107, 36 814, Alloa 124, 26 266, Arbroath 1, 334, Ardrossan 28, 16 231, Ayr 19, 11 895, Boness 253, 64 019, Burntisland 146, 64 000, Charlestown 62, 8 700, Dundee 51, 19 107, Dysart 119, 12 492, Fraserburgh 25, 5 445, Glasgow 175, 99 421, Grangemouth 331, 130 880, Granton 47, 19 844, Greenock 35, 31 110, Kirkwall 6, 1 018, Lerwick 19, 3 535, Macduff 8, 1 199, Methil 179, 73 233, Montrose 16, 6 734, Peterhead 32, 6 972, St. Davids 22, 3 301, Stornoway 37, 6 907, Troon 11, 4 701, Wick 29, 5 604, tilsammen 2 052 Skibe dr. 707 782 Tons.

Til den norske Sømandskirke i Leith indkom som frivillige Gaver fra norske Skibsførere i 1897 £ 9. 11. 7., 1896 £ 13. 3. 8. og i 1895 £ 17. 17. 4.

Til Ulricæ Eleonoræ Kirke i London opkrævedes af svenske Fartøier i 1897 £ 64. 16. 3., 1896 £ 57. 13. 11. og i 1895 £ 53. 14. 2.

Af Sømandsanvisninger hjemsendtes i 1897 for norske Sømænd £ 4. 0. 0.

Antallet af skibbrudne, syge, nødlidende Sømænd og andre Personer, der modtog Understøttelse af Konsulatet udgjorde:

Norske 138, svenske 8, Udlændinger 3, tilsammen 149.

Antallet af Paa- og Afmønstringer var paa norske Fartøier: Paa-mønstrede 541, Afmønstrede 707. Fra norske Fartøier rømte 25.

Antallet af Expeditioner afsendte fra Konsulatet udgjorde:

Til Udenrigsdepartementet 45, Indredepartementet 191, Kommers Kollegium 36, Vicekonsulaterne, andre Myndigheder og private 1773, tilsammen 2045.

Følgende norske Dampskibe blev paa Grund af Overlastning i Aaret 1897 inden Distriktet stoppede af Board of Trade: „Rapid“ af Bergen den 8de Januar i Methil, „Ran“ af Kristiania den 2den Marts i Grangemouth, „Otra“ af Trondhjem 19de November i Grangemouth.

Følgende Tabel udviser Kvantiteten og Værdien af nedenstaaende fra Norge til Skotland indførte Vareartikler under Aaret 1897.

Trælast. Fra Norge: Huggen Last 72386 Loads, Værdi £ 72298, saget do. 66406, £ 124914, Stav 13566, £ 32120, Rammer og Lister £ 175, tilsammen 152358 Loads, Værdi £ 229507 mod i 1896 143286 Loads, Værdi £ 227705, 1895 125275, £ 187567, 1894 124778, £ 200235, 1893 103295, £ 157652.

Papir og Træmasse. Papir 120775 Cwts., Værdi £ 96632 mod i 1896 101153, £ 87162, 1895 104388, £ 94768, 1894 83703, £ 66215, 1893 85547 Cwts., Værdi £ 68829.

Materiale for Papirfabrikation. Træmasse 27236 Tons, Værdi £ 160001, andre Materialer 20, £ 186, tilsammen 27256 Tons, Værdi £ 160187 mod i 1896 23873 Tons, Værdi £ 121242, 1895 20128 Tons, £ 114495, 1894 20966 Tons, £ 110181, 1893 21458 Tons, Værdi £ 119382.

Jernvarer og Staal. Gammelt Jern 140 Tons, Værdi £ 261, forarbejdede Jernvarer 353 Tons, £ 6482, tilsammen 493 Tons, £ 6743 mod i 1896 610 Tons, £ 8108, 1895 1301 Tons, £ 8859, 1894 341 Tons, £ 6270, 1893 567 Tons, £ 5257.

Forskjellige Artikler. Sten 4626 Tons, Værdi £ 7088, Tran & Olie 3700 Tons, £ 59078, Margarin 5674 Cwts., £ 14947, kondenseret Melk 1005 Cwts., £ 1917, Fyrstikker £ 241, tilsammen £ 127321.

Totalværdien af de nævnte udførte Artikler udgjorde i 1897: Fra Norge £ 621278.

Af Landmandsprodukter indførtes fra alle Lande til Scotland:

1897.				1896.			
		Værdi £				Værdi £	
Smør	328 237 Cwts.	1 709 240		317 851 Cwts.	1 632 431		
Margarin	133 859 —	365 721		126 882 —	372 181		
Ost	245 719 —	587 420		180 250 —	410 422		
Æg	1 485 411 —	496 403		1 344 380 —	465 362		
Heste	4 368 Stk.	102 827		6 298 Stk.	148 754		
Kvæg	72 665 -	1 223 761		68 421 -	1 131 501		
Faar	32 861 -	50 768		53 879 -	75 803		
Mosslitter	24 598 Cwts.	26 650		22 204 Cwts.	22 758		
£ 4 562 790				£ 4 259 112			

1895.			
		Værdi £	
Smør	255 873 Cwts.	1 315 900	
Margarin	121 035 —	365 943	
Ost	210 390 —	451 695	
Æg	1 339 751 —	484 878	
Heste	6 687 Stk.	174 831	
Kvæg	50 000 -	813 276	
Faar	108 863 -	161 564	
Mosslitter	18 934 Cwts.	20 134	
£ 3 787 821			

Smør. Priserne for dansk Smør pr. 112 $\mathcal{B}$ engelsk = $101\frac{1}{2}$ 7 dansk stillede sig i 1897 saaledes:

Januar 4	118 sh.	Februar 1	114 sh.	Marts 1	103 sh.
— 11	118 -	— 8	114 -	— 8	106 -
— 18	118 - 6 d	— 16	112 -	— 15	106 -
— 25	114 -	— 22	110 -	— 22	104 -
April 5	103 sh.	Mai 3	96 sh.	Juni 7	93 sh.
— 12	100 -	— 10	96 -	— 14	93 - 6 d
— 20	100 -	— 17	96 -	— 21	96 -
— 26	96 -	— 24	93 -	— 28	98 - 6 d
		— 31	92 -		
Juli 5	98 sh.	August 2	98 sh.	Septbr. 6	115 sh.
— 12	98 -	— 9	98 -	— 13	114 -
— 19	98 -	— 16	102 -	— 20	114 -
— 26	98 -	— 23	110 -	— 27	114 -
		— 30	116 -		
Oktbr. 4	112 -	Novbr. 1	106 -	Decbr. 6	117 -
— 11	106 -	— 8	112 -	— 13	112 -
— 18	104 -	— 15	116 -	— 20	113 -
— 25	104 -	— 22	116 -	— 27	112 -
		— 29	118 - 6 d		

Is. Indførsel fra Norge til Skotland udgjorde i 1897:

Til Leith 7 072 Tons, Aberdeen 1955, Dundee 1 672, Glasgow 20 553, Montrose 835, Lerwick 480, tilsammen 32 567 Tons mod i 1896 32 806 og i 1895 23 414 Tons.

Af kunstig Is angives at være tilvirket:

I Aberdeen ca. 15 000 Tons, Glasgow ca. 4 000 og Leith ca. 2 900 Tons.

Fiskerierne ved de skotske Kyster gav i 1897, sammenholdt med 1896, følgende Udbytte:

	1897.		1896.	
	Mængde Cwts.	Værdi £	Mængde Cwts.	Værdi £
Sild	2 966 274	707 543	3 953 684	671 251
Hyse	866 326	435 119	989 647	420 082
Torsk	590 814	201 535	575 306	191 463
Flyndre	70 709	75 961	84 793	85 796
Lange	159 646	45 863	129 381	35 615
Soles	13 227	31 786	18 607	37 803
Helleflyndre	30 113	40 174	33 128	37 880
Hvitting	36 722	19 131	42 372	18 520
Andre Slags	267 915	70 410	311 232	70 728
Skjælfisk		82 638		77 893
	£ 1 710 260		£ 1 647 031	

K ul. Det angives, at der i 1897 i Storbritannien produceredes over 200 Millioner Tons.

Fra Skotland exporteredes til Udlandet 5 262 839 Tons sammenlignet med 4 816 999 Tons i 1896, en Forøgelse af 445 840 Tons, og til britiske Havne skibedes fra Skotland 2 994 067 Tons.

Den totale Udførsel fra Skotland udgjorde saaledes: 8 256 906 Tons imod 7 759 908 Tons i 1896.

Udførselen fordeltes paa de forskellige Lande saaledes:

Norge 3 629 000 Tons, Sverige 533 993, Danmark 779 531, Tydskland 1 767 914, Rusland 454 513, Frankrig 363 307, Italien 283 477, Holland 119 423, Spanien 70 383, Belgien 46 941, tilsammen 4 782 382 Tons, andre Lande i Europa 140 026, Lande udenfor Europa 340 431, tilsammen 5 262 839 Tons.

Priserne have i det Hele og Store taget stillet sig noget bedre end i de to foregaaende Aar.

Fragtmarkedet. For Dampskibsfragternes Vedkommende aabnedes Aaret med godt Haab for Rederierne, idet flere vigtige Fartsled begyndte med stærk Efterspørgsel efter Tonnage til nogenlunde Fragter. Imidlertid indtraadte

ingen væsentlig Bedring i det store Hele taget førend Halvaaret var tilende og Aaret sluttede med bedre Udsigter end Tilfældet har været for flere af de nærmest foregaaende Aar. Fragtsatserne holdt sig faste og den for nærværende indtraadte Stigning synes at skulle vedblive for nogen Tid ialfald. Store moderne Lastebaade maa nu gjøre gode Forretninger, medens de mindre Dampskibe af ældre Type vistnok blot driver det til at reparere noget af de Tab, de havde under Aarets første Halvdel.

Seilskibsfragterne stillede sig ogsaa bedst i Aarets 4de Kvartal, specielt for Farten paa oversøiske Lande. I Hjemmefarvandene have Fragterne været gjennemgaaende noget, om end ikke synderlig meget bedre, og dette gjælder baade for Trælast ud og Kullast tilbage.

Inden Distriktet indkjøbtes for norsk Regning:

10 Dampskibe dr.	7 371	Reg.-Tons for	£ 66 735
6 Seilskibe -	4 223	— - -	12 195

Tilsammen 16 Fartøier dr. 11 594 Reg.-Tons for £ 78 930

Følgende specificerede Opgave over de her kjøbte Skibe hidsættes:

Skibets Navn.	Naar bygget.	Drægtighed.	Kjøbesum.
		R.-T.	£
Dampskib Spring	1883	584	6 500
— Ivanhoe	—	599	6 100
— Ganger Rolf	1883	990	7 500
— Aarstein	1883	1 065	8 775
— Scott	1897	199	2 050
— Gulf of Akaba	1884	1 258	9 250
— Marna	1884	574	6 500
— Jern	1886	616	6 450
— Idræt	1873	697	2 500
— Verma	1896	789	11 110
Seilfartøi Ivar Aasen (Jern)	1870	649	2 305
— Marion	1864	542	1 200
— Rokeby Hall (Jern)	1863	1 044	1 490
— Frank	1866	387	400
— Almedia	1866	1 357	3 150
Dampskib Ituna	1897	244	3 650
		11 594	78 930

Af Love emanerede i 1897, delvis fælles for Storbritanien og Irland, delvis kun angaaende Scotland kan følgende mærkes:

1) A merchant shipping act — Chapter 59 — der udvider Bestemmelserne i merchant shipping act af 1894 angaaende Ret til at hindre usødygtige Skibe fra at gaa tilsøs til ogsaa at gjælde utilstrækkelig bemandede Fartøier

2) Congested Districts (Scotland) act (Cap. 53) for at forbedre Tilstanden blandt crofters og Cottars i Høilandene og paa Øerne Denne Lov bestemmer, at et aarligt Beløb af £ 15 000 og yderligere fornødne Beløb, dog ikke over £ 20 000, der aarlig bevilges af Parlamentet, skal anvendes i omtalte Øiemed.

Ved Anvendelsen af disse Midler skal blandt andet have for Øie:

a) Ophjælp og Udvikling af Agerbruget, Meieribedriften, Kvæg- og Fjærkræavl.

b) Anskaffelse af passende Sædpoteter, Sædrug, Redskaber, Meierikar, Maskineri for Tilvirkning af Smør og Ost for crofters, cottars og Fiskere.

c) Forsyning af Jord for Udparcclering under visse Bestemmelser indeholdt i Loven.

d) Understøttelse til Emigration af Crofters og Cottars.

e) Ophjælp og Udvikling af Fiskeribedriften.

f) Do. og Anskaffelse af Fyre, Moloer, Baadstuer, offentlige Veie og Broer, Fodstier, Melmøller etc.

g) Ophjælp og Udvikling af Spinding, Vævning og anden Husindustri og

h) med Samtykke af Finantsministeren støtte og fremme Anlæg eller Forbedring af Havne.

Til at administrere ovennævnte Bevilgning er ansat en Commission, bestaaende af de Chefer of the Scottish public Departments, som er bedst kjendte med Forholdene i Høilandene.

3) The Public Health (Skotland) Act (cap. 38) er den længste og maaske den vigtigste af alle i Aaret emanerede Love. Den eksisterende Lov er 30 Aar gammel og paa Grund af Fremgangen i sanitær Videnskab og deraf følgende talrige smaa Tillægs- eller Forandringslove var Fortolkningen af den oprindelige Lov blevet mere og mere vanskelig og indviklet og en ny fuldstændig Lov derfor længe med Længsel imødeseet. Den nye udmærkede Lov vil for mange Aar kunne tjene som Rettesnor for de lokale Authoriteter og deres Personale under Udførelsen af deres ansvarsfulde Pligter i Forbindelse med Sanitetsvæsenet.

Skibsbyggeri. Maskinarbeidernes Streik afficerede Clyden mere end noget andet Skibsbyggeridistrikt og Nedgangen, som Statistiken for det forløbne Aar viser, skyldes helt og holdent nævnte Streik. Der byggedes ialt 318 Skibe drægtig 340 037 Tons: 89 Seilskibe à 40 657 Tons og 229 Dampskibe à 299 380 Tons, sammenlignet 1896: 337 Skibe à 420 841 Tons. Først paa Listen af Skibsbyggeri staar for 1897 Herrer Russell & Co., Port Glasgow, med næsten 43 000 Tons, men med nogle faa og let forklarlige Undtagelser er Totalsummerne meget lavere end man tidlig paa Sommeren havde ventet.

Følgende Tal viser Skibsbygningen paa Clyden for de sidste 5 Aar:

1897.	340 037 Tons
1896.	420 841 —
1895.	360 152 —
1894.	340 885 —
1893.	280 160 —

Skibsbyggerierne ved Leithsfjorden satte 30 Skibe paa Vandet til samlet Tonnage 13 235 Tons, sammenlignet med 22, 8 650 Tons i 1896, 16 757 i 1895, 15 362 i 1894 og 13 492 Tons i 1893. Som ved Clyden bærer Maskinarbejdernes Streike ogsaa her Skylden for, at Stigningen sammenlignet med 1896 ikke er meget betydelig.

Ved Tayfjorden har Aaret været det bedste siden 1892. Der byggedes i 1897 18 Skibe drægtige 13 124 Tons, sammenlignet med 7 Skibe, 4 364 Tons i 1896, 9 Skibe, 8 222 Tons i 1895, 8 Skibe, 8 892 i 1894 og 5 Skibe, 6 341 Tons i 1893.

Skibsbyggerierne i Aberdeen har havt mere Arbejde paa Haanden i 1897 end mange foregaaende Aar og Udsigterne for 1898 er mere lovende, end de har været lige siden 1880. Der byggedes i Aarets Løb 17 Dampskibe til samlet Tonnage 5 349 Tons.

I 1896 byggedes 19 Skibe, Tonnage 5 069
- 1895 — 14 — — 4 743
- 1894 — 12 — — 6 875
- 1893 — 6 — — 2 951

Træmasse. For Sulphite pulp's Vedkommende var Efterspørgselen i 1897 vedvarende god og Forbruget forøget. En Pluralitet af Kjøbere havde i Løbet af Høsten 1896 dækket sit Behov for idetmindste en Del af det kommende Aar, før Priserne steg, men senere Kontrakter blev alle afsluttede til højere Priser. Henimod Slutningen af Aaret viste Priserne en faldende Tendens, men da Produktionen viste sig at staa i Forhold til Forbruget, blev Stemmningen atter fastere — især for de finere Kvaliteters Vedkommende. Consumptionen tiltog stadig tiltrods for de lave Priser for Esparto Græs, men ved Slutningen af Aaret viser der sig beklageligvis en stærkere Produktion end Forbrug, hvilket sandsynligvis vil have et Prisfald tilfølgende. Dette i Forbindelse med Opførelse af nye Sliberier i Canada, i hvilke britiske Papirfabrikanter er stærkt interesserede, gjør det utvivlsomt, at skandinaviske Fabrikanter for Fremtiden vil have at regne med en skarpere Concurrance end hidindtil. Priserne for finere Kvaliteter varierede fra £ 8. 10 til £ 9. 10 i Løbet af Aaret, men faldt ved Slutningen til \$ 9 pr. Ton.

De fornemste Importhavne for Træmasse er Aberdeen, Dundee, Leith, Granton, Grangemouth, Glasgow og Methil.

Soda Pulp er ikke saameget anvendt i Skotland, og da der ikke findes meget af denne Pulp holdt Priserne sig højere end i 1896. Udsigterne for 1898 er ganske gode og opnaaes der nu for bedste Kvalitet £ 8. 5.

Mechanisk Pulp har havt et fast Marked i Løbet af 1897. Priserne steg lidt paa Foraaret, men kommer igjen tilbage. Forbruget i Skotland er ikke forøget. Canada Pulp blev presset stærkt ind paa Markedet i Løbet af Sommeren og Høsten, og da den er af god Kvalitet, har den indtaget den Plads,

som norsk Træmasse hidtil har havt. Delvis skyldes dette de høje Priser, norske Producenter forlangte, hvilket tillod Canada Pulp at faa et Fodfæste paa Markedet, som den under andre Omstændigheder ikke vilde have faaet, delvis har Kvaliteten betydelig forbedret sig i de senere Aar, saa denne Concurrance maa i Fremtiden tages alvorlig med i Beregningen. Mange Contracter, som tidligere vilde have gaaet til Norge, er i det forløbne Aar afsluttet med Canada.

Priserne var i 1897 omtrent £ 4. 10 for „dry pine“ og £ 2. 5 for vaad. Paa Høsten forlangtes lidt højere Priser for 1898 med det Resultat, at Canada Producenter fik Leverancen. Udsigterne for 1898 er Nedgang i Priserne, idet Kjøberne holder sig tilbage, da de har dækket sine Behov for den nærmeste Fremtid.

Leith. Omendskjönt en Sammenligning af Tal vedkommende Havnens Import og Export i det forløbne Aar viser betydelig Nedgang for flere Artiklers vedkommende, har Aaret i det store og hele taget været særdeles gunstigt saavel for Skibsredere som deres Mandskaber. Alle her hjemmehørende Skibe har været stadigt beskæftigede, og der findes fortiden ikke ét i Leith hjemmehørende Dampskib oplagt af Mangel paa Fragt. I sin Almindelighed viser Stedets Handelsomsætning tilfredsstillende Fremgang; ikke destomindre har enkelte Brancher lidt under abnorme Forhold. Medens saaledes Trælastindførselen fra norske og svenske Havne viser en meget betydelig Forøgelse — 1897 er i saa Henseende et Mærkeaar — var Kornimporten især fra russiske og andre Østershavne til sine Tider saagodtsom ophørt, hvilket for en stor Del maa tilskrives Mangel paa Hvede. Omsætningen af Smør og Ost etc. har været jævn og viser liden Forskjel fra foregaaende Aar.

Sukker. En forøget Indførsel fra continentale Havne af raffineret Sukker istedetfor Raasukker har havt en hemmende Indflydelse paa vore Raffinaderier, fornemmelig for Greenocks Vedkommende.

Sild. Indførselen fra Kysten af fersk Sild, der i Leith saltes for Export, viser en betydelig Forøgelse i det forløbne Aar. Det er i denne Forbindelse bemærkelsesværdigt, at medens Tilførselen af Sild i tidligere Aar hovedsagelig foregik med Jernbane fra de forskellige Fiskepladse paa Kysten, benyttedes nu Søveien i stor Udstrækning.

Frugtmarkedet har i det hele været mere tilfredsstillende end i foregaaende to eller tre Aar. Udgaende Fragter har gennemsnitlig stillet sig højere og indgaende vil sandsynligvis vise lige tilfredsstillende Tal. I Løbet af de sidste Par Maaneder er Fragtfarten paa Østersøen gaaet tilbage i betydelig Grad, hvilket under mindre gunstige Omstændigheder vilde have nødvendiggjort Oplæggelse af i det mindste en Del af Stedets Flaade. Udgaende Kulfragter har imidlertid stillet sig saa fordelagtige, at Rederne har kunnet employere sine Skibe, trods at disse ofte har maattet vende tilbage saa at sige i Ballast. De gode udgaende Fragter var ikke begrænsede til Leithfjorden, tvertimod stillede disse sig flere Gange i Aarets Løb sammenlignelsesvis bedre fra Tynen og nordengelske Havne. Resultatet var, at en Del af den Tonnage, som vanlig anvendes paa Leithfjorden og Østersøen, blev paa Grund af de bedre Fragter trukket over til de engelske Havne, hvilket igjen leilighedsvis foraarsagede en Knaphed paa Tonnage for det hjemlige Behov. Op til Slutningen af Aaret har Fragterne

holdt sig godt, og hvad Udsigterne for 1898 angaar er der al Grund til at formode, at nuværende Noteringer vil holde sig. Det maa saaledes i det store og hele siges, at det forløbne Aar saavel for Redere som Mandskaber har været ganske tilfredsstillende. Havde ikke den omtalte Nedgang i Østersøfarten fundet Sted, vilde Resultatet for flere Rederes Vedkommende have været saameget bedre.

Kultraden har i det forløbne Aar heldigvis været fri for Arbeideruroligheder af nævneværdig Art. De seneste statistiske Opgaver viser, at Kulexporten fra Skotland har tiltaget i 1897 med en halv Million Tons, skjønt Tallene for Leiths Vedkommende viser Tilbagegang. Forøgelsen viser sig fornemlig fra Kulhavnene i Fifeshire, af hvilke Methil for første Gang i Havnens Historie staaer som Nummer 1. Den delvise Aabning af den nye Dybvandsdok i nævnte Havn har fornemmelig bidraget til dette Resultat. Endnu større vilde Fremgangen have været, hvis the North British Railway Company havde sørget for saa tilstrækkelige Transportmidler fra de forskellige Gruber, som en Kulhavn af Methils voxende Betydning som Centrum for Exporten har berettiget Krav paa. Exportørerne i Leith har samme Klagemaal at fremføre saavel hvad Mangel paa Transportmidler angaar som Dokaccomodation. Det er dog at haabe, at Aabningen af den nye Dok vil afhjælpe disse Savn.

Kulpriserne steg i Løbet af Foråret fra 3 til 6 pr. Ton og holdt denne Stigning sig, nogle mindre Fluktuationer fraregnet for Resten af Aaret. Maskinarbejderstreiken medførte dog en forøget Tilgang af Kul til Exportmarkedet, hvorved Priserne holdtes nede. Ved Aarets Slutning viste Priserne paa Grund af det milde Veir en nedadgaaende Tendens og er det med den voksende Conkurance for Øie vanskeligt at tro paa nogen Prisstigning. Tyskland er fremdeles den største Forbruger af skotske Kul, men tyske Kuleiere gjør store Anstrengelser for at faa Kulfragterne fra deres Miner til Søhavnene nedsatte for derved at erstatte britiske Kul med tyske. En stor Reduktion af Fragter fra de schlesiske Kulfelter til tyske Østersøhavne er allerede traadt i Kraft. Et Forslag er endog fremkommet om at lægge Told paa Indførselen af britiske Kul til Tyskland. Da imidlertid Kulproduktionen i Tyskland endnu er utilstrækkelig for Landets Behov, og Almeninteresserne er saa nøie forbundne med Forsyningen af billigt Brændemateriale, er det ikke sandsynligt, at et Forslag som nævnte vil blive Lov.

Leith lider under Vanskeligheder, som en Kulexporthavn. Indtil Jernbaneselskaberne ser sig istand til at nedsætte sine Transporttaxter, vil Leith vedblive at være en tredierangs Kulhavn i Fjorden, medens der ved et forbedret Arrangement ingen Grund er til, at Leith ikke skulde blive en Kulhavn af første Rang. For nærværende forlader mange Dampskibe Leith for at laste paa andre Steder i Fjorden eller i England. Grunden til ovennævnte Stigning i Kulfragterne paa Østersøen maa delvis søges i, at Dampskibe af mindre Tonnage ikke længer bygges i saa stort Antal; de fleste Redere lægger sig mere efter større Skibe, der ikke passer for Østersøfarten; delvis i, at Seilskibene Aar for Aar bliver færre, og der lader ikke til at være nogen Tendents til at remplacere dem med nye.

Aberdeen. I Aaret 1897 har Omsætningerne været livlige, Priserne har været lønnende og Arbeidere af alle Slags have været fuldt beskæftigede. Maskinarbejderstreiken afficerede selvfølgelig Skibsbyggerierne under Aarets sidste Halvdel, men nu er der gode Udsigter til stadig Sysselsættelse for god Løn.

Sten. Fra 30 September 1896 til 30 September 1897 indførtes i 1897 13 824 Tons mod i 1896 10 340 Tons, og næsten alt ankom i Norske, Danske og Svenske Fartøier. Priserne holdt sig godt, og der er ingen Grund til at antage, at der vil blive nogen Nedgang i Kvantiteten af Indførsel under den kommende Sæson. Kjøberne paa denne Side blive mere og mere nøieseende med Hensyn til Stenblokkenes Hugning ligesom ogsaa med Hensyn til alle Slags Feil og mindste Skader. For god feilfri Sten vil der altid i Aberdeen være et lønnende Marked.

Indførselen af Træl last har i Kvantitet været noget større end i det foregaaende Aar; fra Norge og Sverige har dog Mængden været den samme.

Af Træmasse tiltager Indførselen fra Norge og Sverige.

I 1896 indførtes 3 761 Tons mod i 1897 6 093 Tons, altsaa en Tilvæxt af 2 332 Tons, og er Aarsagen hertil væsentlig Etableringen af den direkte Dampskibslinie mellem Christiania og Aberdeen, foruden at den Skandinaviske Træmasse egner sig meget godt for de lokale Papirfabriker.

Ogsaa Indførselen af Papir fra Norge og Sverige foregaar jævnt og vil uden tvivl tiltage, specielt Papir for Aviser.

Af Is indførtes 2 138 Tons eller 121 Tons mere end under det foregaaende Aar. Denne Industri kan dog aldrig antage nogen betydelig Forøgelse, da her er 2 Fabriker for kunstig Is og en 3die vil snart blive etableret. I 1897 fabrikeredes 15 000 T. kunstig Is

Fiskerierne vedblive at være lønnende, og har Aberdeen udviklet sig til et betydeligt Marked for fersk Fisk.

Boness. Ligesom 1895 og 1896 viser 1897 en stadig Forøgelse af Tonnagen af svenske og norske Skibe, der besøger Havnen. 1897 viser saaledes den høieste Record opnaaet. Dette er saa meget glædeligere for Havnen som Kulexporten i det forløbne Aar er gaaet tilbage. Medens denne nemlig for hele Skotlands Vedkommende viser en betydelig Forøgelse, stiller Tallene sig for Boness saaledes:

1895: 456 000 Tons, 1896: 507 723 Tons, 1897: 462 137 Tons.

Exporten fra Boness bestaar fornemlig i 1ste Klasses Dampskibskul, og Kuleierne kan altid finde et Marked for disse her i Landet, naar Priserne ikke er tilstrækkelig gode til at opmuntre til Udførsel. Nedgangen i Boness Kulexport opveies imidlertid fuldstændig og mere end det ved den store Forøgelse af Indførselen af Pitprops, der er enestaaende i Skotland i denne Vares Historie:

	Hugget.	Saget.	Total.
1895	92 606	5 579	98 185 Loads
1896	98 998	5 178	104 176 —
1897	118 804	12 471	131 275 —

Denne mærkelige Forøgelse er delvis at tilskrive, at flere og flere Importører tager sine Ladninger hertil, delvis Forventningen om, at the Caledonian

Railway Co. meget snart vil aabne sin Trafik paa Havnen, hvortil Parliaments Bevilgning iaar er givet. Derved vil de umaadelige Kulfeldter, som dette Jernbaneselskab arbejder med, aabnes for Boness saavel for Kul- som Pitpropshandelen. Ved denne Forandring antages der, at en Del af Pitwoodsimporten fra South Alloa, der hidtil har havt et Monopol paa Caledonian Railway Co.s Pitwoodforretning, vil bortledes fra denne Havn, saameget mere som en større Del af disse Laster fremføres i Dampskibe, der foretrækker Boness Dok for en Tidvands Havn. Man tør saaledes forvente en betydelig Stigning i Boness i Løbet af 1898 og følgende Aar, saavel hvad Kul- som Pitwoodhandelen angaar.

Følgende Priser blev i 1897 betalt for blandede Propsladninger:

	3"	3½"	4"	4½"	5"
Foraar	2 sh. 9 d	3 sh. 4 d	3 sh. 10 d	4 sh. 9 d	5 sh. 9 d
Sommer	3 sh. 4 d	3 sh. 10 d	4 sh. 4 d	4 sh. 10 d	6 sh.
Høst	2 sh. 10 d	3 sh. 4 d	4 sh.	4 sh. 6 d	5 sh. 6 d

Beholdningerne af Props i Leithfjorden er usædvanlig store, men skulde i i Løbet af nogle Maaneder være betydelig forringede, da Kultrafikken vedvarende bør holde sig god. Afskibere burde saaledes ikke fremskynde sine Afskibninger tidlig paa Foraaret, men vente til Sommeren, da de utvivlsomt vil opnaa bedre Resultater end ved at sende dem til de engelske Markeder.

Dundee. Trælaster. Omendskjønt Indførselen inden dette Distrikt af Trælaster har været betydelig større iaar end i 1896, har samme dog forsaavidt angaar de forenede Riger, kun gaaet op til det halve af, hvad den var i forrige Aar. Grunden hertil maa søges i, at man ikke længer i samme Grad som tidligere udfører færdige Gulvbord, og at man desuden til Forarbejdelsen af disse foretrækker russiske Planker. Særlig har Indførselen fra Cronstadt været betydelig, tiltrods for at denne Vare falder noget dyrere. Som i tidligere Rapporter omtalt er Indførselen fra Sverige af firkantet hugget Tømmer gaaet stærkt tilbage og kan nu næsten siges at være ophørt. Grunden hertil er, at Pitchpine Bjælker kan faaes billigere og ansees for bedre.

Fra Norge indførtes i 1896	2 127 Loads
" — - 1897	2 725 —
" Sverige — - 1896	13 267 —
" — — - 1897	6 403 —

udvisende en Forøgelse for Norges Vedkommende af 598 Loads og en Formindskelse for Sveriges Vedkommende af 6 854 Loads.

Fra Rusland indføres i 1896	33 788 Loads
mod i 1897	45 459 —
" Canada indførtes i 1897	6 647 —
" de forenede Stater i 1897	10 680 —

Fra Tyskland indførtes i 1896 1 781 Loads, i 1897 intet.

Totalindførselen beløb sig til:

i 1895	57 337 Loads
- 1896	64 402 —
- 1897	72 065 —

Desuden indførtes til Perth i 1897 8 150 Loads, hvoraf 3 668 fra Sverige.

Priser. Ligesom i 1896 udviste Priserne i 1897 en fast, stigende Tendens. De ekstraordinære høje Priser fra 1896 holdt sig, og Kjøbelysten var livlig, omend mange ogsaa iaar holdt sig i Begyndelsen af Aaret tilbage, i Haab om at Priserne skulde falde, naar Skibsfarfen aabnedes paa Østersøen. Da Priserne imidlertid blev faste med opadgaaende Tendens, blev mange ved Sæsonens Slutning nødt til at købe temmelig dyrt. Priserne var da steget med 2 sh. 6 d og 5 d pr. Std. for White & Red Battens. Da Byggevirksomheden i selve Byen og dens Omgivelser i hele Aaret har været særdeles livlig, har dette havt en gavnlig Indflydelse paa Omsætningen af Trævarer, om end denne paa Grund af Streiken blandt Maskinarbejderne til en vis Grad hæmmedes. Da de herværende Importører ved Aarets Slutning indehavde store Beholdninger, antager man, at der ikke vil blive Spørgsmaal om nogen større Indførsel før ud paa Sommeren.

Fragterne. Ligesom ifjor var ogsaa iaar Fragterne fra Østersøen meget lave i Aarets første Halvdel. Tilbudet af Tonnage var betydelig, og man fik lettelig Skibe for 25 sh. fra den nordlige Del af Østersøen og fra den sydlige Del for 23 sh. 6 d pr. Std. Fragterne steg i Maanederne August, September og Oktober med henholdsvis 3 sh. og 5 sh. pr. Std. I Aarets to sidste Maaneder sank de atter ned til et Lavmaal. Da Østersøen paa Grund af den usædvanlig milde Vinter var aaben hele Aaret, gik Dampskibe i Fart til Aarets Slutning.

I 1897 besøgttes Havnen af

51 norske Skibe daglig	19 107 Tons
mod 46 — — „	18 233 „ i 1896.

Papir og Træmasse. Ligesom de to foregaaende Aar har der været en regelmæssig Fart mellem Norges Østkyst og det nordlige Skotland. Hersteds er der landsat 1 978 Tons Papir til Brug for Aviser og 490 Tons Træmasse ved denne Linie. Ifjor landsattes med denne Linie 1 067 Tons Papir og 1 087 Tons Træmasse.

Is. Syv Skibe bragte 1 673 Tons Blokis fra Norge i 1897 imod 1 540 Tons i 1896 eller en Forøgelse af 133 Tons.

I det forløbne Aar er hverken Marbledust eller Egebark indført fra de forenede Riger hertil.

Jute. Tiltrods for stærk Concurrance fra de forskjellige Kanter af Verden hævder dog Dundee sin Plads som fornemste Plads for Juteindustrien.

Til Dundee indførtes af Jute:

I 1894	1 189 757	Baller
- 1895	1 470 795	—
- 1896	1 147 590	—
- 1897	1 193 271	—

Af sidste Aars Indførsel kom 85 424 Baller fra Chittagong, de øvrige fra Calcutta.

Der beskæftigedes 47 Dampskibe drægtig 91 820 R. T. og 17 Seilskibe drægtig 41 196 R. T., en samlet Tonnage af 133 016 R. T.

Der tør være Grund til at frygte for, at de i Juteindustrien her paa Stedet Interesserede i forløbne Aar ikke har gjort gode Forretninger. Særlig skulde man formode, at dette gjælder dem, som har siddet inde med store Lagere af kostbart Raamateriale. Der kan tænkes at foreligge tre Omstændigheder, der i Særdeleshed har influeret paa dette Forhold. For det første de feilagtige og misvisende Antagelser om Jutehøsten, som den indiske Styrelse udsendte i Juni og August 1896, hvilket bevirkede, at vore Jutespinderier, forat forebygge en eventuel Mangel af Raastof, indkjøbte store Kvantiteter til altfor høie Priser. For det andet lammedes Udførselen til de forenede Stater i Aarets første Halvdel ved den politiske Uro, som da herskede; i Aarets anden Halvdel, blev nogen større Import umuliggjort ved de nye høie Toldsatser. For det tredje har ogsaa paa dette Omraade den store Maskinarbejderstreik havt en yderst uheldig Indflydelse.

De her nævnte Aarsager har i Aarets Løb mindsket Efterspørgselen efter Jutefabrikata og bragt Priserne ned til et lavt Standpunkt. Fabrikanterne, som maa kjøbe alt deres Garn, har maattet give relativt meget høie Priser for dette, mod hvad de har faaet igjen for den færdige Vare. Man maa saaledes frygte for, at det for de fleste af dem har været et meget daarligt Aar. De har ogsaa havt at concurrere med Calcuttavare. Concurrancen var til ganske nylig meget skarp, og de accepterede Priser har for mange indiske Spinderiers Vedkommende været saa lave, at de har lidet staaet i Forhold til Fabrikomkostningerne og ikke taget Hensyn til Aktieieernes Udbytte. Der har kun været en ringe Fluktuation i Priserne i det forløbne Aar. De har holdt sig ualmindelig lave hele Aaret igjennem, og da siden August Maaned de sædvanlige Efterspørgsler for 40—48 Hessians udeblev, var mange Fabrikanter nødt til at stanse deres Spinderier, saa at man maa antage, at Produktionen af Jutevare i forløbne Aar har mindsket med 10 Procent. I dette Aar har dog ingen finansiell Vanskelighed inden Bedriften forekommet. For Øieblikket ser Udsigterne alt andet end lovende ud; den uheldigste Omstændighed turde være, at den sædvanlige Efterspørgsel efter „Hessians“ er udebleven, og de lavere Priser som Fabrikanterne maa acceptere nu forat blive kvit de i høi Grad færgede Lagere. Imidlertid indtræffer ofte i Jutevirksomheden det, man mindst skulde vente, og da vore Jutespinderier nu alle har modtaget store Lagere af maaske den billigste Jute, som de nogensinde har havt, kan de sælge til lave Priser, og dette vil uden Tvivl bevirke Stigning i Efterspørgselen for længere Tid.

Priser. Aaret begyndte uheldigvis med overmaade høie Priser. £ 12. 15 for bedste Mærker, £ 12 for Daisee, £ 9. 10 for ordinær black marks,

£ 18. 10 for R. F. G. og £ 11. 5 for R. F. D. Priserne var faste de første tre Maaneder af Aaret, men da det blev bekendt, at den indiske Styrelse havde begaaet en stor Feiltagelse i deres Udsigter for Jutehøsten, begyndte Prisen at falde med 20 sh. i Mai og med nok 20 sh. i Juli. Spinderierne havde allerede ved Aarets Begyndelse et meget stort Lager af Jute, og da der stadig blev indladet store Mængder i Calcutta, begyndte de at forstaa, de havde været ledet paa Vildspor, da de havde indkjøbt store Lagere til høje Priser. Hvad der var endnu værre, var at Kvaliteten var utilfredsstillende i alle Henseender. Dette gjorde dem forsigtige, og da de ikke vilde købe mere Jute og tilføre deres allerede rigelig forsynede Lagere yderligere daarlig Jute, nødtes Kjøbmænd og Spekulanter at importere og holde Jute paa Lager. Følgen heraf blev, at fin Docca Jute, som havde staaet i £ 19 pr. Ton i Januar, blev solgt for £ 13. 10 og £ 14 ud paa Høsten, medens R. F. D. Kvalitet faldt fra £ 11 til £ 7. I Slutningen af Aaret blev „M in double Triangle“ solgt for £ 10. 5 og £ 7, medens denne Vare i Januar opnaaede en Pris af £ 13 og £ 13. 5. 0.

Fragter. I Aarets første Maaneder var Fragterne 17 sh. 6 d for Dampskibe og 20 sh. til 22 sh. 6 d for Seilskibe via Cap det gode Haab for gammel Jute. Da Sæsonen begyndte i Mai og Juni for den nye Høst blev Fragterne noteret til 15 sh. for Dampskibe og 13 sh. 9 d til 15 sh. for Seilskibe via det gode Haab. Efterspørgselen af Tonnage blev imidlertid saa stor, at Fragterne steg for Dampskibe til 20 sh. i September, 23 sh. 9 d og 27 sh. 6 d i Oktober, 26 sh. 3 d og 30 sh. i November og 31 sh. 3 d og 32 sh. 6 d er nu de laveste Fragter. Efterspørgselen af Seiltonnage har været langt større iaar end tidligere, da Spinderrierne holdt saa store Lagere, at de ønskede at forhale videre Tilførsel saa langt som mulig.

Flax. Hamp. Codilla. Endskjønt der har været en almindelig Nedgang i Importen af Flax etc. til Dundee i 1897, maa man dog med Tilfredshed notere, at Nedgangen paa langt nær ikke er saa betydelig som i 1896. I mange Aar har det været Tilfældet, at man i Flaxtraden har benyttet udelukkende Dampskibe. I 1897 bragte 75 Fartøier, dr. 61 151 R. Tons, 20 683 T. mod i 1896 85 Fartøier, dr. 67 171 R. T., 22 834 T. I 1896 benyttedes i Traden næsten udelukkende Skibe hjemmehørende i Dundee, medens i 1897 fremmede Skibe ogsaa benyttedes i stor Udstrækning.

Priser. I Begyndelsen af Aaret var Priserne meget moderate; man noterede for Riga Crowns ordinary £ 16 og £ 17. 10. Livonian, Hoffs til £ 16. 10. Pernau Livonian D. til £ 24. 10, B. K. K. til £ 27. 10 og Yrapol til £ 24. I Marts og April sank Rigavare Priser med 15 sh. og 20 sh., medens Bejetsky steg med samme Beløb. Ud paa Sommeren sank Priserne yderligere, men ingen af Spinderrierne købte i betydeligere Mængder. Priserne er stadig gaaet nedover, og Riga Flax er blevet solgt for Priser, som ikke tidligere her har været noterede.

Fragterne. Efterspørgselen af Tonnage og Fragtpriserne har i det forløbne Aar været temmelig jevn. Man meddeler, at paa Grund af Sneforholdene i Rusland har ikke Varerne kunnet føres frem tidnok til Havnene, og at saaledes betydelige Kvanta, som skulde have været her i December, først ankom i Februar Maaned 1898. Dette bevirkede til en vis Grad Nedgang i Importen i det

forløbne Aar. Fra Østersøen obtineredes kun fra 15 sh. til 17 sh. 6 d i det hele Aar. I Aarets Slutning var 17 sh. 6 d fast. Fra Archangel erholdtes for Flax 27 sh. 6 d eller omtrent 2 sh. 6 d mere end det foregaaende Aar.

Sæl- og Hvalfangst. Resultaterne af Sæl- og Hvalfangsten var i det forløbne Aar kun lidet bedre end i 1896 og tidligere Aar. Medens der i 1896 kun var to lønnende Hvalfangstture, var der i 1897 tre saadanne, nemlig med Skibene „Balaena“, „Nova Zembla“ og „Eclipse“. Fangst efter Grønlandshvalen slog fuldstændig feil, idet blot en Hval blev fanget af „Balaena“ og de øvrige Fartøier intet indfangede. Nogle af Fartøierne seilede derefter til Frants Josefs Land forat fange Hvalros og var noksaa heldige. Et Skib „Polarstar“ forblev i Grønland, og havde der en Fangst af 351 Sæl. Udbyttet af Grønlandsfisket udgjorde kun £ 1 600 for Hval, medens Fangsten i 1896 udbragte £ 9 000. Fiskeriet i Davidstrædet ansaaes i forløbne Aar for tilfredsstillende. Udbyttet var 5½ Tons Ben og 102 Tons Olie til Værdi af omtrent £ 10 000 for Ben og over £ 1 800 for Olie. Sælfangsten ved New Foundland faldt meget daarlig ud. Den hele Fangst beløb sig til 5 400 Dyr.

Resultatet af de forskjellige Fiskerier stillede sig saaledes for de forskjellige Skibe:

Davidstrædet:

Nova Zembla, Dampskib,	4	Hval,	3	Tons Ben.	50	Tons Olie	
Eclipse,	—	3	—	2	—	40	—
Esquimaux,	—	1	—	1½	—	12	—

Grønland og Frants Josefs Land.

Balaena, Dampskib,	1	Hval,	600	Hvalros,	¾	T. Ben,	15	T. Olie
Active,	—		70	—				
Diana,	—		80	—				
Polar Star	—		.35	Stkr. Sæl.				

Newfoundland

Esquimaux, S/S,	2 000	Sæl
Terra Nova, „	3 400	—

Priserne stillede sig meget lave i det forløbne Aar. Da det er meget vanskeligt at finde et lønnende Marked for disse forskjellige Varesorter, er denne Virksomhed stadig gaaet tilbage, og saaledes kan Dundee nu kun tælle 8 Fartøier i denne Trade, medens her tidligere fandtes en betydelig Flaade. Der var en Tid, da Sælgerne af Hvalben ikke vilde sælge for £ 3 000 pr. Ton, medens de nu gjerne sælger for £ 1 650. Store Lagere ligger nu her. Da der blev betalt en høj Pris for nogle overmaade store Hvalrosskind fra Davidstrædet, reiste nogle af Skibene herfra til Nordishavet i Haab om et godt Udbytte af den eventuelle Fangst.

Som allerede ovenfor bemærket havde et af Skibene en Fangst af 600 Hvalros, men Markedet for Hvalrosskind var da ikke længer saa godt her som

tidligere. Nogle af de største Skind, der veiede 3—400 lbs. uden Hoved og Finner solgtes for 1 sh. 3 d pr. lbs., men den større Del af Fangsten blev solgt for omtrent 3 d pr. lbs. for 100 lbs. Skind og for 9 d og 10 d for 200 lbs. Skind og derover.

Sælskind har i flere Aar overfyldt Markedet, og store Kvantiteter findes paa mange Hænder. Det er meget vanskeligt at faa dem solgt. Hvalolie er noteret til £ 18 pr. Ton, almindelig Sælolie £ 16 og £ 16. 10. 0 og Sælolie pale til £ 20 pr. Ton.

Esparto. 22 Dampskibe bragte 14 525 Tons Esparto for Papirfabrikationen i det forløbne Aar med 13 029 Tons i 1896. Af det importerede kom 8 161 Tons fra Spanien og 6 364 Tons fra Africa.

Skibsbyggeri. Dundee har jo med Rette altid været betragtet som et Industricentrum fornemmelig, men man maa dog ikke overse, hvormange der finder Beskæftigelse og Underhold ved Skibsbyggeriet. Det er derfor med største Tilfredshed, man lægger Mærke til den betydelige Virksomhed, man paa dette Felt i det forløbne Aar har udviklet. I 1897 blev bygget hersteds Skibe drægtig tilsammen 13 000 Tons mod 4 813 Tons i 1896 og 8 132 Tons i 1895. For Tiden er vore Skibsbyggerier i livlig Virksomhed. Der bygges 16 Dampskibe med samlet Tonnage af 7 355 Tons. Af disse er 9 Skibe af 1 055 Tons bestemt for Fiskerierne.

Sundhedstilstanden har været overmaade tilfredsstillende i forløbne Aar. Ingen Forandring i Havneafgifterne har fundet Sted.

Glasgow. Aaret 1897 vilde vistnok have blevet et af de gunstigste i industriel Henseende for Vest Skotlands Vedkommende, dersom ikke Maskinarbeiderstreiken havde fundet Sted.

Saa vel hvad Produktion som Udførsel angaar, var der en betydelig Forøgelse i Kulindustrien, men Priserne fluktuerede ikke ubetydeligt.

Den 31 December 1897 betaltes for:

Steam	8 sh. 3 d pr. Ton	Ell	7 sh. 6 pr. Ton
Splint	7 - 9 d - „	Maill	6 - 9 - „

og disse Priser ere højere, end de vare ved samme Tidspunkt 1896. Kulgrubearbejdernes Dagløn var den samme som før, nemlig gennemsnitlig 4 sh. 6 d pr. Dag. Ved nogle Gruber, som have særlig gunstige Betingelser for stor Produktion, var Lønnen større. Grubearbejderne forsøgte at erholde 6 pence daglig Lønstillæg i Juli Maaned, men det blev afslaaet, og deres tildels uregelmæssige Arbeidstid foranledige tildels en Disorganisation af Udførelsen.

Af Kul udførtes i 1897:

Til Norge 64 005 Tons.	Til Sverige 74 927 Tons.
------------------------	--------------------------

Jern- og Staalindustrien har været i uafbrudt Virksomhed saavidt angaar Plates, Angles og Bars.

Priserne vare:

	Januar 1897.	31 Decbr. 1897.
Staalplader	£ 5. 10. 0	£ 5. 7. 6 pr. Ton.
Angles	- 5. 5. 0	- 5. 2. 6 - "
Skotsk Jern	- 2. 8. 9	- 2. 5. 4½ - "

Det væsentlige Forbrug af Staal har været indenlands eller tildels til Udførelse af Arbejder, som skulde exporteres, nemlig: Materiale til Jernbanevogne, Broer, Skibsbygning, Maskinarbejder.

Produktionen af Pigjern har tiltaget, og en stor Mængde indførtes fra Amerika.

Indførselen af Jernmalm fra Spanien og andre Lande tiltog.

Af Kornvarer indførtes til Glasgow:

Hvede: 410 000 Kvarters eller en Forøgelse af 142 550 Kvarters i 1896. Det antages, at Størstedelen af Forøgelsen er sendt til Skotlands Østkyst.

Mel: 1 631 000 Sække, en Merindførsel af 92 750 Sække imod 1896.

Gjennemsnitsprisen for Hvede var 34 sh. 4 d pr. Kvarter imod 30 sh. 9 d pr. Kvarter i 1896. Mais var 3 sh. 6 d dyrere. Kornoplagene i Glasgow ere forholdsvis overordentlig smaa.

Trælastindustrien stillede sig ogsaa meget gunstig, og i det Hele taget har alle Grene i denne Industri vist et heldigt Resultat. Til Clyden indførtes 80 000 Loads mere end i 1896, for Størstedelen Spruce, Pine og Pitch Pine. Priserne have varieret. Oplagene ere moderate med Undertagelse af Pine og Spruce-Planker samt Pitchpine, hvoraf der forefindes usædvanlig store Beholdninger.

Af Sukker importeredes til Clyden i 1897 111 912 Tons, og Beholdningerne ved Aarets Slutning udgjorde 21 442 Tons. Forretningerne i denne Artikel vare høist utilfredsstillende.

Dampskibslinier mellem Glasgow og Gøteborg.

The Svithjod Co. og August Leffler & Son, Gøteborg, underholder Forbindelsen med deres respektive Dampskibe, som tidligere ogsaa Glen & Co. Glasgow (Napier Liniens Efterfølgere) expedere Steamere regelmæssigen mellem Gøteborg og Glasgow; undertiden losse de Partlast i Belfast, før de komme til Glasgow.

Grangemouth. Totalværdien af Indførselen fra Norge og Sverige beløb sig i 1897 til £ 384 310, hvilket viser en Tilvæxt af £ 4 956 sammenlignet med foregaaende Aar.

Totalværdien af Udførselen til de forenede Riger beløb sig til £ 445 230, hvilket viser en Forøgelse fra forrige Aar af £ 14 223.

	Fra Norge.	Fra Sverige.
Af toldfrie Varer indførtes til en Værdi af . . .	£ 254 732	£ 129 446
- toldpligtige do. — — —	132	—
Tilsammen	£ 254 864	£ 129 446

	Til Norge.	Til Sverige.
Af Varer udførtes fra Storbritannien og Irland . . .	£ 334 093	£ 109 246
samt af Colonialvarer	1 440	451
Tilsammen	£ 335 533	£ 109 697

Havnen blev i 1897 besøgt af 333 norske Skibe, hvoraf 225 var Dampskibe, og af 53 svenske Skibe, hvoraf 21 var Dampskibe.

Dampskibslinierne herfra til Christiania, Norges Vestkyst og til Stockholm fortsatte i forløbne Aar som tidligere.

Kulexporten beløb sig i det forløbne Aar til 1 387 832 Tons, udvisende en Forøgelse fra 1896 af 127 351 Tons.

Rujern. Exporten af Rujern beløb sig til 48 237 Tons, udvisende en Forøgelse af 4 237 fra 1896.

Skibsbygning. Der er i det forløbne Aar hersteds bygget 3 Skibe med en Tonnage af 3 524 Tons.

Hø. Importen fra Norge viser for 1897 en betydelig Nedgang. Her indførtes iaar 1 447 Tons mod 2 552 Tons i 1896. Aarsagen maa søges i, at Høsten her var udmærket og Kvaliteten excellent mod, hvad Tilfældet var i Norge.

Følgende Opgave udviser Kvantitet og Værdi af Gods importeret fra Norge til Grangemouth i Aaret 1897:

		Værdi £.
Heste	1 Stkr.,	10
Margarin	5 662 Cwts.,	14 910
Chemicalier	—	238
Hvedemel	10 —	6
Kork, uforarbejdet	4 Tons,	10
Bomuldsaffald	189 740 lbs.	743
Drogerier	—	8 628
Farvestofte	—	6
Fisk, saltet	3 650 Cwts.	3 915
Frugt, raa	12 bushels	9
Glas, forarbejdet	414 Cwts.	628

**

		Værdi £.
Hø	1 447 Tons	5 758
Huder, raa	113 Cwts.	554
Is	495 Tons	316
Jern, gammelt	140 "	261
Jern, forarbejdet	7 060 Cwts.	6 482
Læder, raat	35 "	160
Do. forarbejdet	—	253
Gjødning: Ben	33 Tons	165
Do. Guano	323 "	1 615
Fyrstikker	—	241
Melk, condenseret	1 003 Cwts.	1 913
Olie, Tran	3 646 Tons	58 298
Malerstoffs	—	195
Papir, forskjellig Slags	66 995 Tons	110 787
Malerier	12 Stkr.	93
Poteter	306 Cwts.	67
Gjedeskind	200 Stkr.	25
Sælskind, Pelsværk	9 018 "	2 255
Forarbejdet Skind	—	25
Sten	58 Tons	106
Halm	107 "	313
Talg	441 Cwts.	882
Hvalben	2 "	6
Trævarer, hugget Furu	3 082 Lds.	4 898
Do., saget do.	8 318 "	13 711
Do.	811 "	1 218
Do., forarbejdet til Hus	—	20
Forarbejdede Varer	—	14 137
Uforarbejdede Varer	—	875
Tilsammen		254 732

Granton. Fra Norge indførtes til Granton:

	1897.	Forøgelse mod 1896.	Formindskelse.
Planker og Bord	1 351 loads		1 411 loads
Pitprops	925 "		400 "
Salt Fisk	32 Tons		17 Tons
Træmasse	3 004 "	955 Tons	
Furustaver	281 loads		606 loads
Papir	15 Tons		485 Tons
Brændevin	—		23 Cases
Ved til Brænde	540 loads	312 loads	
Tran	10 Barrels		36 Barr.
Tomme Kasser	—		32 Chs.
Stolper	174 loads	174 "	
Hø	22 Tons	22 Tons	

Til Norge udførtes fra Granton:

	1897.	Forøgelse.	Formindskelse.
Nøddekul	51 Tons	51 Tons	
Koks	1 170 "	1 170 "	
Maskiner	30 "	—	200 Tons.
Jern	— "	—	375 "
Dampkul	4 009 "	—	92 "

Greenock. Der ankom fra fremmede Havne i 1897 184 Skibe dr. 198 155 Tons.

Af de 184 Skibe, der besøgte Havnen i forløbne Aar, var 66 af Tonnage 52 011 Tons fremmede, de øvrige 118, Tonnage 146 144, var under britisk Flag. Dette viser en Nedgang i Antal af 4 fremmede Skibe og en Tilvæxt af britiske sammenlignet med 1896.

Af omstaaende Skibe bragte 40 Tømmer og Planker, 20 Sukker, 1 Tjære og 5 kom i Ballast.

Følgende Statistik viser Antal og Drægtighed af fremmede Seil- og Dampskibe ankomne til Greenock i de sidste 9 Aar.

1889: 122 dr. 104 508 T., 1890: 123, 101 295 T., 1891: 100, 75 748 T., 1892: 150, 115 380 T., 1893: 89, 76 384 T., 1894: 81, 75 916 T., 1895: 89, 62 910 T., 1896: 70, 50 568 T., 1897: 66, 52 011 T.

Tømmer. Importen til Greenock har fuldt holdt Skridt med den forøgede Beskæftigelse i det forløbne Aar. Forøgelsen i Aarets Import udgjør ca. 15 000 Loads, af hvilke en betydelig Del som sædvanlig falder paa Pitch Pine, som synes at være bestemt til at fordrive de fleste af sine Rivaler fra Markedet. Quebectømmer er fremdeles en nedadgaaende Artikel, skjønt større Kvantiteter af Waney Boardwood fremdeles skibes til Clyden; meget af dette er dog af simpel og ringe Kvalitet. Yellow Pine deckwood, som for nogle Aar siden var en saa vigtig Artikel, er nu lidet kjendt eller efterspurgt; medens Beholdningen af almindelig Quebec Yellow Pine square Tømmer ved Slutningen af Aaret kun var 15 000 Cubicfod har man i tidligere Aar seet den regelmæssig over 1 Million. Trods livligt Forbrug i Løbet af Aaret var Beholdningen af saget Pitch Pine ved Slutningen af Aaret henimod $1\frac{1}{2}$ Million Fod, en Forøgelse af 50 Procent over foregaaende Aar. En Del udmærket Oregontømmer blev indført i Løbet af 1897, baade i Logs og svære Planker. Chancerne for, at denne Træsart vil vinde Indgang paa hverværende Marked er imidlertid tvivlsomme, da for visse vigtige Egenskabers Vedkommende god Pitchpine næsten kan holde Oregontømmeret Stangen, og er Pitchpinen selvfølgelig en meget billigere Artikel. Oregonlasterne indeholder imidlertid en større Del meget langt Tømmer, og da det er saget nøiagtig firkantet, vil disse lange Dimensioner altid naa en god Pris. Størsteparten af Lasterne er imidlertid af Dimensioner som saget Pitchpine, og man forstaar ikke, at det kan lønne sig at bringe disse Dimensioner den lange Vei fra Oregon hid. Kauri Pine figurerer ogsaa paa Beholdningslisterne, og forudsat Fragterne holder sig moderate, er det sandsynligt, at den vil holde sig blandt Importartiklerne.

Beholdningen af Teak logs var ved Udgangen af Aaret 658 000 Cubikfod, hvilket er mere end 25 pCt. over det foregaaende Aars. Dette skyldes hovedsagelig, at Skibsbyggerne paa Grund af Maskinarbejdernes Streik har udsat med at gjøre sine Indkjøb. Dette bekræftes ved, at Beholdningerne paa Forbrugernes Hænder, der i 1896 ved Aarets Udgang var ca. 200 000 Cubikfod, ved samme Tidsrum i 1897 kun viser 90 000 Cubikfod.

Greenheart holder fremdeles fuldstændig sin Plads paa Markedet.

En stadig større og større Del af Tømmerimporten foregaar med Dampskibe

J. W. Tornøe.

Batavia.

Aarsberetning dateret Marts 1898.

Hertil ankom med Ladning fra fremmede Steder 17 norske Dampskibe dr. 12 525 og 4 Seilskibe dr. 3 311 T., samt i Ballast 2 Dampskibe dr. 3 845 og 9 Seilskibe dr. 5 338 T., ialt 32 dr. 25 019 T., hvoraf Dampskibe 19 dr. 16 370 T.

Til fremmede Steder afgik med Ladning 5 Dampskibe dr. 6 506 T. og 11 Seilskibe dr. 6 395 T. og i Ballast 14 Dampskibe dr. 9 864 T. og 1 Seilskib dr. 957 T., ialt 31 dr. 23 722 Ton, hvoraf Dampskibe 19 dr. 16 370 T.

Af svenske Skibe ankom 1 dr. 1 020 T.

Erlagte Konsulatafgifter af norske Skibe Kr. 1 487.93, af svenske Kr. 64.60.

Import. Der var ingen direkte Import fra Norge.

Jern Jernbaneskiner indførtes for fl. 849 533, især fra Tydskland. Galvaniseret corrugated Jern for fl. 1 095 519, hvoraf fra England for fl. 581 589, Rør for fl. 682 643, især fra England. Jern i Stænger for fl. 748 823. Sveriges Andel kan ikke sees, da Varerne afsendtes fra Holland. Af forarbejdet Jern og Spiger for fl. 799 995, især fra Tydskland.

Af Kobber indførtes Traad, Blade, Nagler etc. for fl. 779 803, især fra Holland, England og Tydskland.

Af Lys for fl. 102 798, næsten alt fabrikeret i Holland og Belgien.

Bly i Blokke og Ruller for 110 800 fra England og Tydskland.

Af Fyrstikker 2 768 533 store Kasser, hvoraf fra Japan 2 388 114 og Resten (indbefattet svenske) fra Holland.

Tjære, svensk, for fl. 50 333, anden for fl. 82 034.

Ø1 2 060 164 Liter, paa Flasker af meget lys Farve. Holland leverede 841 104 og Tydskland 158 332 Liter.

Export. Der var ingen direkte Export til Norge.

Sukker-Høsten udgjorde 560 000 Ton, der solgtes i Gjennemsnit til fl. 6 pr. Picul med et Udbytte for Planterne af 50 Cents pr. Picul eller fl. 8.50 pr. Ton. I December har Generalstaterne vedtaget en Lov, hvorved Exporttolden 9 Cents pr. Picul er ophævet. Produktion og Export af Sukker her i Landet er derfor nu ganske fri.

Kaffe. Hele Produktionen i 1897 var 960 000 Piculs, hvoraf 742 000 konsigneredes til Salg til Holland. Prisen for god almindelig Java faldt fra 51 fl. til 35 fl. pr. Piculs, hvilket frembragte en Depression, saameget mere som næste Høst kun vil blive ringe, ca. $\frac{1}{3}$ af sidste Aars.

Peber. En Spekulationsmani har bemægtiget sig Forretningen i 1897. Priserne steg fra fl. 10 til fl. 17 pr. Picul og gav Planterne et stort Udbytte, da de som Regel kun behøver fl. 9 pr. Picul til at dække sine Udgifter.

Kakao-Høsten 1897 var god, 97000 Piculs, hvoraf Alt gik til Holland.

Skibsfart. Samtlige med Ladning fra Java udgaaende Skibe udgjorde 473 199 Ton eller 748 Ton mindre end i 1896, hvilket alene vedkommer Dampskibene, idet Seiltonnagen er tiltaget. Dampskibenes Tilbagegang skyldes antagelig delvis den stadige Nedgang i Sukkerbefragtninger. Dampskibsfragterne for Sukker begyndte i denne Sæson med helt ned i 20 sh., og det lykkedes kun enkelte Dampskibe at faa lidt mere. For Seilskibe begyndte ogsaa Sæsonen med 20 sh., men da det nogle Maaneder senere viste sig, at den optagne Dampskibstonnage var utilstrækkelig, og Udskibningerne holdt sig langt under tidligere Aar, gik Seilskibsfragterne hurtig op til 25 sh. og 26 sh. 3 d, og Aaret sluttede med ca. 27 sh. Udsigterne for dette Aars Sukkerhøst er meget gode, og i Betragtning af Fragternes almindelige Stigning kan man vente, at de nuværende Fragter vil blive staaende for Seilskibe for Sukker, medens Fragterne for Dampskibe antages at ville stige.

Udskibningen af Teaktræ tiltog igjen, især til Sydafrika. Fragterne begyndte med 30 Cents for Sleepers, men steg stadigt, saa at Aaret sluttede med 40 Cents, antagelig ogsaa grundet paa de herskende høiere Sukkerfragter.

Skibning for Sukker til Australien tiltog ogsaa. Et Seilskib fik derhen 10 sh. pr. Ton, men alt det Øvrige gik i Dampskibe til Fragter mellem 15 og 10 sh. pr. Ton.

Mindre Tonnage end i 1896 blev sysselsat til China, og det er sandsynligt, at der var mindre Dødfragt end i 1896. Fragterne var i Aaret meget lave, mellem 25 og 20 pr. Picul. Seilskibe deltager ikke i denne Fart.

Sex norske Barkskibe befragtedes for Ladninger af Kaffe til New York til 28 sh. 6 d til 32 sh. 6 dpr. Ton, med Betingelse af 3 Lossehavne. Da Kaffehøsten 1898 bliver meget liden, frygter jeg, at Udsigterne for denne Fart er meget slette.

To norske Barkskibe, „Norman“ og „Aspasia“, der var befragtet til at indtage Kopra paa Sangir-Øerne, forliste. Besætningerne reddedes.

Firmaer i Batavia, Semarang, Surabaya, Macassar og Padang, der driver alle Slags Importforretninger.

Batavia.

Handelsvereeniging „Amsterdam“.
E. Dunlop & Co.
Gumprich & Strauss.
Niederer & Co.
Pandel & Stiehaus Nachfolger.
Mejer & Co.
Herman Salomonson.

Samarang.

Handelsvereeniging „Amsterdam“.
Van der Linde & Teves.
Schnitzler & Co.
Herman Salomonsen.

Sourabaja.

Handelsvereeniging „Amsterdam“.

Brandon & Co.
S. B. Mesritz & Co.
S. L. van Nierop & Co.
Quellhorst & Co.
Schnitzler & Co.
B. van Leeuwen & Co.

Macassar.

Jenny & Co.
W. B. Ledeboer & Co.
Mohrmann & Co.
Reiss & Co.
Gebroeders Veth.

Padang.

Padangsche Handel Maatschappy.
Van Houten Steffan & Co.

Befragtede Seilskibe i 1897 udgjorde 95 516 Reg. Ton, hvoraf hollandske Skibe 20, 25 797 T., engelske 31, 48 438 T., tyske 7, 9 081 T., svenske 1, 1 066 T., norske 9, 6 282 T., italienske 5, 4 852 T. Af Skibene afgik til Holland 5 123 T., Kanalen, Azorerne eller Barbadoes f. O. og Storbritannien og Irland 69 591 T., andre Havne i Europa 3 100 T., U. S. of America og Canada 4 169 T., Delagoa Bay og Durban 12 217 T., Australien 1 316 T.

Befragtede Dampskibe i 1897 var 377 683 Reg. Ton. Heraf var hollandske 95, 18 017 T., engelske 93, 172 583, tyske 13, 16 913, norske 4, 6 023, australske 1, 1 991 Ton.

W. s'Jacob.

Stettin I.

Aarsberetning dateret 14 April 1898.

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	83	14 169	1	1 513	84	15 682	-	-	230 125
- Sverige til Hoved- stationen	16	8 402	-	-	16	8 402	-	-	85 775
- andre Lande til Hovedstationen . . .	100	53 629	2	1 944	102	55 573	-	-	906 545
- andre Lande til Vice- konsulsstationerne .	45	29 165	9	2 030	54	31 195	-	-	280 570
Ialt	244	105 365	12	5 487	256	110 852	196	100 796	1 503 015
II. Afgaaede.									
Til Norge fra Hoved- stationen	2	129	58	14 320	60	14 449	-	-	1 250
- Sverige til Hoved- stationen	16	1 897	28	18 897	44	20 794	-	-	11 795
- Sverige til Vicekon- sulsstationerne . . .	1	40	22	16 189	23	16 229	-	-	260
- andre Lande fra Hovedstationen . . .	44	10 608	57	35 491	101	46 099	-	-	110 850
- andre Lande fra Vice- konsulsstationerne .	11	2 509	20	12 458	31	14 967	-	-	24 550
Ialt	74	15 183	185	97 355	259	112 538	198	102 410	148 705

For Havari eller Ordre ankom et Skib dr. 132 Ton.

Af svenske Skibe ankom 900 dr. 193 113 Ton.

Erlagte Konsulatafgifter af norske Skibe ved Hovedst. Rm. 5 413.70, ved Vicekonsulsst. Rm. 2 167.15, hvoraf tilfaldt Generalkonsulen Rm. 6 497.27. Af svenske Skibe ved Hovedst. Rm. 6 336.50, ved Vicekonsulsst. Rm. 1 794.35, hvoraf tilfaldt Generalkonsulen Rm. 897.17. Ialt tilfaldt Generalkonsulen Rm. 13 730.94. Expeditionsafgifter, norske Rm. 159.90, svenske Rm. 218.40, fælles Rm. 46.00.

I Sammenligning med 1896 tiltog den norske Skibsfart med 86 Skibe dr. 33 832 Ton og de opseilede Fragter med Rm. 497 869. Dette beroede især paa den store Import af norsk Sild. De forenede Rigers Skibsfart paa Distriktet tiltager aarlig, især Skibsfarten paa Stettin, hvor den norske Skibsfart i 1897 udviste en Tilvæxt af 62 Skibe og 19 116 Ton.

Mellem Stettin og Bergen var regelmæssig Dampskibsforbindelse med Anløb af Ystad, Malmø, Helsingborg, Gøteborg, Christianssand og Stavanger, af de svenske Dampskibe „Niord“, „Iris“ og „Nornan“, en Gang ugentlig.

Med svenske Dampskibe underholdtes regelmæssig Fart mellem Stettin og Wisby—Stockholm, Stettin—Sundswall og Sassnitz—Trelleborg, sidstnævnte Rute afvekslende med svensk Dampskib „Rex“ og tysk do. „Imperator“ en Gang daglig i hver Retning. I stadig Fart med Gadesten og Jernmalm var 3 svenske Dampskibe paa Karlskrona, 2 svenske do. paa Oxeløsund og 2 svenske og 1 norsk paa Luleå.

Ved 4 danske Passagerdampskibe opretholdtes regelmæssige Forbindelser med Christiania, Vestnorge og Gøteborg via København. Paa Stockholm trafikerede regelmæssig 2 tyske Dampskibe.

Paa norske Skibe afmønstredes 101 og paamønstredes 82 Mand. De i Stettin gjældende Hyrer var for 1ste Styrmand ca. M. 95—100, 2den do. M. 75—80, 1ste Maskinister M. 150—200, 2den do. M. 90—100, Baadsmænd M. 65, Tømmermænd M. 65, Matroser M. 50, Fyrbødere M. 50, Jungmænd M. 30, Stewards M. 45—50. Paa Stettinerdampskibene blev Hyrerne for Mandskab, Officerer undtaget, efter den i September Maaned udbrudte Streik forhøiet med M. 5 pr. Mand og Maaned, og de opgivne Hyrer er de, som er betalt efter Forhøielsen.

H a n d e l. Stettins Indførsel var fra Tydsklands Toldomraade 332 524 Ton, Hamburgs Frihavn 20 018, Storbritannien 791 448, Sverige 413 971, Nordamerikas forenede Stater 245 084, Rusland 173 821, Spanien 98 514, Norge 66 195, Danmark 39 946, Frankrige 33 239, Nederlandene 26 157, Belgien 20 270, Portugal 16 094, Vestindien 1593, Italien 750, tilsammen 2 279 624 Ton.

Indførselen tiltog med 230 401 Ton fra 1896, hvoraf fra fremmede Lande 200 922 Ton. De væsentligste Varer, der indføres fra de forskellige Lande, er Stenkul, Takjern, Slag, Sild og Fosfat fra England, Mais, Fosfat fra Amerika, Korn, Træ fra Rusland, Jernmalm og Slag fra Spanien, Transitgods, Tran og Sten fra Danmark, Oliekager og Fosfat fra Frankrige, Sild, Slag, Jernbaneskiner fra Nederlandene, Fosfat, Slag fra Belgien, Svovlkis fra Portugal, Asfalt fra Vestindien og Svovl fra Italien.

Stettins Udførsel 1897 var til Tydsklands Toldomraade 216 184 Ton, Hamburgs Frihavn 8 435, Storbritannien 157 089, Rusland 83 800, Nordamerikas forenede Stater 62 877, Sverige 61 374, Danmark 56 220, Nederlandene 33 670, Norge 22 448, Belgien 2 758, Frankrige 2 053, Italien 127, Spanien 9, tilsammen 707 044 Ton.

Udførselen viser en Forøgelse fra 1896 af 30 583 Ton, der skriver sig fra forøget Export af Sukker til Amerika, Cement og Mursten til Rusland, og Potetesmel til Nederlandene. De fornemste Exportartikler er derhos til England Sukker, Træ, Dextrin og Potetesmel samt Metaller, til Danmark Cement, Sukker, Mel, til Belgien Korn, til Frankrige Sirup.

Indførsel til Stettin fra Norge i 1897 var følgende i Ton à 1000 Kg. (Det i Parenthes satte Tal angiver Stettins hele Indførsel af samme Varer):

Ammoniak, svovlsur 96 (2914), saltet Sild 34 432 (101970), Fisk, anden saltet 93 (496), Dyrehaar 16 (318), Feltspat, Kaolin 8 292 (44031), Huder 1 (432), Klid 5232 (40084), Kunstuld 5 (250), Kridt, slemmet 294 (1316), Filler 25 (2887), Malme: Jernmalm 600 (263204), Maskiner 23 (2627), Metaller: Stangjern 156 (16682), Zink 25 (1709), Natron, svovlsyret 130 (234), Slag af Malme 932 (23064), Sten, raa eller huggen 10 171 (168012), do. i Blokke 1716 (6522), Stenkulstjære 20 (142), Svovlkis 800 (68648), Tjære 820 (3363), Tran 671 (1902), Træmasse, mekanisk 281 (4270), Fyrstikker 8 (371), Vitriol 7 (192), Zinkhvidt 6 (220).

Udførselen fra Stettin til Norge var i 1892 i Ton à 1000 Kg.:

Ammoniak, svovlsur 28, Bastmatter 41, Beg 11, Blyhvidt 5, Borax, Borsyre 2, Cement 2566, Chilisalpeter 25, Chlorkalium 2, Frugter, tørrede 738, Farvetræ 273, Glas: Hulglas 25, Glycerin, rensed 12, Grafit 4, Græsfrø 12, Hamp 10, Jernrør 66, Kalk 8, Kløverfrø 12, Kobbertraad 5, Kobberlegeringer 51, Kurvevider 5, Lim 49, Filler 10, Malt 1 576, Maskiner: Symaskiner 28, andre 127, Messingarbejder 9, Mel 2969, Natron, svovlsurt 6, Pap 53, Linoleum 60, Tagpap 164, Papir: Omslags- 3, do. Skriv- 7, Porcelæn 21, Poteter 32, Potetesmel 156, Potaske 88, Preskul 98, Roeolie 128, Salt 27, Salpetersyre 10, Saltsyre 32, Sild 59, Smeltedigler 60, Smøreolier 6, Sukker: Raasukker 669, Kandissukker 3812, andre Slags 787, Sukkerfarve 18, Soda: kalcineret 42, Korn: Bønner 4, Hvede 1062, Rug 1077, Byg 206, Sprit paa Fad 66, Sten: ildfast 219, Mursten 1571, Møllestene 9, Stenkulstjære 2, Svovlsyre 85, Tagtegl 111, Telegrafapparater 12, Telegrafkabler 7, Terpentinelie 1, Tøndestav af Eg 70, Uld 3, Vandglas 45, Uldvarer 25, Zink, uforarbejdet 141, forarbejdet 816, Zinkhvidt 323, Øl paa Fad 8.

Frugtmarkedets Stilling var først paa Aaret ikke gunstigt og der næredes ved den stadige Forøgelse af Tonnage ringe Haab om Bedring. Imidlertid gjorde sig i Løbet af Sommeren en større Foretagsomhed gjældende inden Handel og Industri, som havde til Følge en almindelig, tildels ganske betydelig Stigning af Fragterne. Grunden til dette Opsving er vel delvis at søge deri, at Krigen mellem Tyrkiet og Grækenland sluttede saa snart og den Frygt, man nærede for at af Orientspørgsmaalet skulde opstaa yderligere Forviklinger efter saa kort Tid forsvandt, vel delvis ogsaa i den betydelige Udførsel af Korn fra Amerika.

Kulfragterne fra England til Østersøhavnene holdt sig lige ind i Vinteren paa en rentabel Høide og muliggjorde, at Dampskibe ofte kunde afgaa fra Stettin i Ballast til Kulhavnene paa Englands Østkyst for der at laste Kul for Tilbageisen.

Skibsfarten har derfor i det Hele gjort ret tilfredsstillende Resultater.

Frakterne fra Stettin til nedenstaaende Pladse var for Dampskibe i Januar—April: London, Sukker pr. Ton 8 sh. 6 d, Potetesmel 8 sh., Hull, Sukker 9 sh., Pitprops pr. Load 9 sh., Liverpool, Zink pr. Ton 8 sh., Leith,

Hvede pr. Quarter 1 sh. 6 d, Helsingfors, Potetesimal pr. Ton 10 Rmk., Reval, Sirup 14 Rmk., Petersburg, Potetesimal 14 Rmk., Malmø, Sirup 12 Rmk., Gøteborg, Sirup 13.50 Rmk., Porcelæn 20 Rmk., Christiania, Sirup 15.75 Rmk., Bergen, Potetesimal 10 Rmk., Amsterdam, Mel 7 à 7.50 Rmk., New York, Sirup 15 Rmk., Potetesimal pr. Ton 15 Rmk.

I Sommermaanederne indtil August: London, Sukker pr. Ton 7 sh.—7 sh. 6 d, Hartlepool, Pitprops pr. Load 10 sh., Englands Østkyst pr. Load 9 sh.—8 sh. 6 d, Leith, Potetesimal pr. Ton 12 sh. 6 d, Manchester, Sukker pr. Ton 9 sh.—9 sh. 6 d, Zink 8 sh, Pitprops pr. Load 13 sh., Wasa, Potetesimal pr. Ton 12 Rmk., Riga, Ler 3.50 Rmk., Stangjern 4.50 Rmk., Stockholm, Potetesimal 7 Rmk., Gøteborg, Potetesimal 8 Rmk., Drammen, Mel 5.50—6, Christiania, Mel 5.50 Rmk., Königsberg, Cement pr. Tønne 65 pf., Rotterdam, Mel pr. Ton 7.50 Rmk., Korn 5.50—6 Rmk., Bordeaux, Mel 14 Rmk., New York, Sukker, Cement 8 sh 6 d, Filler 12 sh.—12 sh. 6 d.

Fra først i September til Aarets Slutning: London, Hull, Hvede pr. Quarter 1 sh. 3 d—1 sh. 4 d, Tyne, Pitprops pr. Load 11 sh.—13 sh., Newcastle, Sukker pr. Ton 6 sh., Luleå, Soda 5.75 Rmk., Stockholm, Rapskager 7 Rmk., Fosfat 6 Rmk., Carlskrona, Syrer pr. Ballon 1 Rmk., Helsingborg, Rapskager pr. Ton 7 Rmk., Christiania, Mel 7 Rmk., Laurvig, Hvede 7 Rmk., Uleåborg, Mel 7 Rmk., Wiborg, Korn 7 Rmk., Randers, Sukker 6 Rmk., Riga, Ler pr. Ton Rmk. 4.50—5.50.

Fragterne til Stettin var for Dampskibe i Aaret: Philadelphia, Hvede pr. Quarter 3 sh. 6 d, Majs 3 sh. 6 d—3 sh. 7 d, Libau, Havre pr. Ton 5.50 Rmk., Petersburg, Rug 5—6.50 Rmk., Middlesbro, Takjern 4 sh.—4 sh. 9 d, Leith, Kul 4 sh. 2 d, Newcastle, Kul 6 sh., Fernandina, Fosfat 16 sh. 9 d—17 sh., Savannah, Fosfat 15 sh. 9 d, Huelva, Svovlkis 9 sh. 6 d, Glasgow, Kul 4 sh. 9 d, Stornoway, Sild pr. Tønne 1 sh. 6 d, Lysekil, Gadesten pr. Ton 4.50 Rmk., Svinninge, Feltspat 4.75 Rmk., Fredrikshald, Gadesten 4.75—6 Rmk., Helsingborg, Jernmalm 3—4 sh., Køping, Feltspat 5.50 Rmk., Christiania, Slag 4.75 Rmk., Finejde, Svovlkis 6 Rmk., Haugesund, Bergen, Sild pr. Tønne 1.50—2 Rmk., Arendal, Feltspat pr. Ton 6 Rmk., Carlshamn, Gadesten 3.50—4.50, Gøteborg, Jernslag 5 Rmk., Westervik, Gadesten 4 Rmk., Luleå, Jernmalm pr. Ton 4.50 Rmk.

For Seilskibe var Fragtforholdene paa Grund af den forøgede Udførsel, især af Mursten til Königsberg og Danzig, i det Hele noget gunstigere end i det foregaaende og tildels kunde ret gode Fragter betinges.

Fragterne for Seilskibe fra Stettin til nedenstaaende Steder var:

Norrköping, Benmel pr. Ton 4.50 Rmk., Umeå, Benmel 5.50 Rmk., Søderköping, Gjødningsalt 5.50 Rmk., Carlskrona, Sand 3.50 Rmk., Gefle, Hvede 5 Rmk., Malmø, Salt 4 Rmk., Rapskager 4.50 Rmk., Laurvig, ildfast Sten 5 Rmk., Wasa, Sukker 8—10 Rmk., Königsberg, Cement pr. Tønne 50 pf., Kallundborg, 90 pf. Kjøbenhavn, Cement 75.90 pf., Jern pr. Ton 4.20 Rmk., Halmstad, Salt 3.50 Rmk., Helsingborg, Salt 3.50 Rmk., Rapskager 4.50 Rmk., Landskrona, Kainit 3 Rmk., Kotka, Sand 4.50 Rmk., Gøteborg, Stenplader 4.50 Rmk., Riga, Kainit 4 Rmk., Søderhamn, Kainit 5 Rmk., Stockholm, Rapskager 7 Rmk., Christiania, Rug 5 Rmk., Porsgrund, Rug 6 Rmk., Ystad, Rapskager 4.50 Rmk., Gøteborg, Rapskager 5.50 Rmk., Uddevalla, Benmel 6

Rmk, Limhamn, Soda 4 50 Rmk., Uleåborg, Sukker 13 Rmk., Stege, Oljekagemel 12 Rmk., Grimsby, Jern 11 sh. 6 d, Aalborg, Jern 4 Rmk., Petersburg, Murtegl 6.50 Rmk, Plymouth, Egevirke pr. Load 12 sh., Newport, Mon, Pitprops pr. Load 14 sh.

Fragterne til Stettin var fra Gøteborg, Slag pr. Ton 5 Rmk., Christiania, Slag 4.75—5 Rmk., Oscarshamn, Planker pr. Kbf. 11 Øre, Westervik, Jern pr. Ton 6 Rmk., Lysekil, Gadesten 4.50—5.25 Rmk., Warberg, Gadesten 4 Rmk., Carlshamn, Gadesten 3.75—4, Uddevalla, Feltspat 4.50—4.75 Rmk., Åhus, Granitblokke 5 Rmk, Helsingborg, Jernmalm 3.20 Rmk., Stockholm. Feltspat 5 Rmk., Arendal, Feltspat 5 Rmk., Moss, Feltspat 5 Rmk, Königsberg, Sleepers pr. Stk. 30 pf., Marseille, Oljekager pr. Ton 10—11 Rmk., Brunswick, Harpix pr. Fad 2 sh. 9 d, Savannah, Harpix 2 sh. 6 d, Fowey, Chinaslag pr. Ton 6 sh. 6 d.

Stettins Rederi var 1 Januar 1897 203 Skibe dr. 38 159 Reg.-Ton. Til Norge solgtes et Skib dr. 209 Reg.-Ton.

Til Stettins Handelsomraade ankom 1897 3 184 Dampskibe dr. 1 237 547 R.-T. og 1351 Seilskibe dr. 117 671 T., ialt 4 535 dr. 1 355 218 R.-T. Heraf var tyske 2507, svenske 653, danske 609, engelske 424, norske 189, russiske 71, hollandske 63, andre 19.

Generalkonsulatets Kontor er fremdeles i No. 18 Mitwochstrasse, aabent 9—12 og 3—6,

F. L. P. Ivers.

Santo Domingo (Haiti).

Aarsberetning dateret Marts 1898.

Fra fremmede Havne ankom med Ladning 4 norske Skibe dr. 1 137 Ton, og i Ballast 3 dr. 690 Ton, ialt 7 dr. 1827 Ton, hvoraf et Dampskib dr. 395 Ton. Heraf afgik til Kysten og andre fremmede Havne i Ballast 3 dr. 734 Ton, Resten med Ladning.

Af svenske Skibe ankom et dr. 293 Ton.

Ialt ankom til Distriktets Havne 340 Skibe, hvoraf til denne By 147. Da de fleste er Dampskibe tilhørende de forskjellige Selskaber som anløber her, vilde Opgave over Drægtigheden alene være vildledende. Det er nok at bemærke, at Transporten af Trælast fra vore sydlige Havne næsten udelukkende foregaar med norske og svenske Skibe. Af disse var det kun et Dampskib paa 395 Ton, som ikke indtog Ladning af Trælast og andre Varer til europæiske Havne. Herunder er ikke medregnet Skibsfarten fra Republikens nordlige Havne.

Skibsafgifter. Ifølge en nylig udkommet Lov skal alle fremmede Skibe ommaales i dominikanske Havne. Den dominikanske Ton er ca. 30 pCt. mindre end nogen anden fremmed Ton, og fremmede Skibe maa derfor betale Tillægget, skjøndt Afgiften i og for sig er meget stor, idet den for Tiden udgjør $\text{§ } 2.67$ i Guld pr. Ton og 1 § Guld mere pr. Ton, hvis Skibet løser Ret til at befare Kysten. Imidlertid er Regjeringen efter mine gjentagne Henvendelser, der blev støttet af Andre, indgaaet paa at erkjende fremmede Nationers Maalebreve, og i Henhold hertil er et norsk og et svensk Skib tilstaaet saadan Ret

Exporten udgjorde $\text{§ } 4661159$ i Guld, hvoraf Tolden var $\text{§ } 378876$ i Guld. Det bemærkes, at Udførselen væsentlig bestod af Sukker og at Udbyttet for en stor Del gaar til Indløsning af Anlægssummerne for Plantager og Faktorier.

Importen sker især fra de forenede Stater, dernæst Tydskland, og derefter Frankrige og Storbritanien. Den erklærede Værdi var $\text{§ } 1702567$ i Guld, hvoraf erlagdes i Told $\text{§ } 175978$. Indførselens Værdi antages almindelig at være Gjenstand for urigtige Opgaver.

Af Jernbaner er anlagt en ny fra Pto. Plata til Santiago, bygget af Amerikanerne, hvorved Næringsveiene i denne skønne Del af Landet ventes at ville blive udviklet. Den engelske Bane fra Sanchez (Samanabugten) til La Vega er fremdeles i god Tilstand og Fremgang.

Den mexikanske Sølvdollars Sætten ud af Kurs har frembragt adskillig Forstyrrelse, og Følgerne deraf mærkes endnu. Meningerne om denne Foranstaltnings Tilraadelighed er delt og Handelen, der endnu er opskræmt, er ikke saa livlig, som man kunde ønske, men Regjeringen haaber, at det eventuelle Resultat vil blive tilfredsstillende, skjøndt Krisen endnu en Stund kan vedblive.

Aldrig før har dette Land havt saa megen Fred som nu, og man maa yde Præsidenten General Heureaux den Retfærdighed, at hans Administration i enhver Henseende har været til Fordel for Landet. Forholdet til alle Nationer er fredeligt.

Sundhedstilstanden paa Øen er meget god.

A. C. Leon.

Georgetown (Demerara).

Aarsberetning dateret 26 Marts 1898.

Der ankom hertil fra fremmede Lande 47 norske Skibe dr. 31906 Ton, hvoraf i Ballast 6 dr. 3485 T. og Dampskibe 21 dr. 2144 Tons. Heraf afgik til fremmede Lande i Ballast 11 dr. 7427 T., Resten med Ladning.

Af svenske Skibe ankom 1 dr. 351 Ton.

Erlagte Konsulatafgifter af norske Skibe \$ 420.61, af svenske \$ 5.98.

Depressimen i Sukkerindustrien der omtales i min sidste Rapport, vedblev i 1897. Den Kgl. West India Kommission, der blev nedsat af den britiske Regjering, for at undersøge de vestindiske Koloniers Tilstand og Udsigter samt foreslaa Udveie til at opretholde deres Velstand, har afgivet sin Indstilling. Denne viser tydelig, at Britisk Guiana, der næsten ganske afhænger af Sukkerproduktionen, har lidt meget ved Konkurrencen med Kontinentets Sukkerroer, der udføres til Storbritanien under et System af Drawback og Præmier. De britiske vestindiske Kolonier, og specielt British Guiana har ansøgt Regjeringen om Indførelse af Differentialtold i England i Mangel af Ophævelse af Præmiesystemet paa Europas Kontinent, og man ser med Forventning hen til den foreslaaede Konference i Bryssel.

Finantsaaret slutter først 31 Marts, men man venter, at Indtægten vil blive betydeligt mindre end Udgiften og at Koloniens Deficit atter vil tiltage, hvorfor Regjeringen har foreslaaet betydelige Besparelser i Budgettet.

De væsentligste Exportartikler var:

		1895.	1896.	1897.
Sukker	. . . Ton	95 919	105 271	99 789
Rum	. . . Gallons	2 081 700	2 133 200	2 143 500
Guld	. . . Unzer	122 013	124 713	122 702

Sukker. Exporten var under det gennemsnitlige, men i det Hele har Planterne havt Udbytte og det nye Aar er begyndt med bedre Udsigter.

Guld. Man er meget skuffet over, at denne Næringsvei ikke har udviklet sig. Produktionen er vistnok kun lidet under den i 1896, men da Grubeindustrien er slaet feil, er den nu kun begrædset til alluviale Deposita, som sent eller tidlig vil blive opbrugt.

Handelsforholdene er uforandret og paa Grund af den trykkede Stilling for Hovedartikelen Sukker, har Handelen i det Hele været slet. Der er ingen direkte Handel med Norge og de faa skandinaviske Artikler, især Fyrstikker, kommer hid via England.

J. H. de Jonge.

Tunis.

Skrivelse dateret 11 April 1898.

Tunisiens Exportartikler, der især bestaar af Korn, Vin, Olie og Mineralier, er endnu ikke i nogen nævneværdig Grad gaaet til Sverige og Norge.

Men da nu Landet, — for Tiden dog kun Tunis — synes at ville komme til at udføre Salt, hvoraf jo de forenede Riger konsumerer store Kvantiteter, tror jeg at burde gjøre det Kgl. Departement bekendt hermed med Paavisning af den Adgang til Fragt, der saaledes synes at frembyde sig for norske og svenske Skibe. Især bør disse Anledninger blive velkomne for de Skibe, som kommer hid med Last. Thi hvis Salt kan faaes paa samme Plads, hvor Losning sker, undgaaes Tidstabet af en Reise i Ballast til Italien, Erlæggelse af nye Havneafgifter der og for Seilskibe Udgifterne til Ballast for Henreisen.

Det Saltværk, hvorfra Export paatænkes, ligger ca. 15 Kilometer nord for Tunis og optager et Areal af ca. 40 Kvadratkilometer. Havvand indledes her, og Saltet faaes naar Vandet om Sommeren bortdunster.

Saltværket indehaves af et Konsortium kaldet „Saline de la Soukhra“ i Tunis. Dette Konsortium opgiver til mindst en Million Tons den Mængde Salt, der om Sommeren bedækker Saltværkets Omraade.

Saltet opgives at være særdeles hvidt, og dets Kvalitet siges at være god og at kunne rivalisere med den Vare, som faaes fra Trapani, Sardinien og Cadiz.

Konsortiets Mening er iaar at afsætte ca. 50—60 000 Tons Salt. Prisen f. o. b. Tunis siges at ville blive sat tilstrækkelig lavt for at kunne konkurrere med den Pris, som betales for de ovennævnte Sorter.

Konsortiet har sendt Prøver og et Plankart i Relief over Saltværket samt Fotografier til Udstillingen i Bergen, til hvis Aabning dets Administrator, Baron Kuse', har til Hensigt at begive sig for selv at faa Adgang til at indlede Forbindelser med Saltimportørerne i Norge. I lignende Hensigt agter Baron Kusel ogsaa samtidig at besøge Stockholm.

Videre Oplysninger gives beredvillig gennem Konsulatet eller kan faaes ved direkte Korrespondance paa fransk eller engelsk med Konsortiet under Adresse Tunis.

Indhold: **Batavia** S. 158. — **Georgetown (Demerara)** S. 166. — **Leith** S. 137. — **Santo Domingo (Haiti)** S. 165. — **Stettin I** S. 161. — **Tunis** S. 167.

Beretninger om Handel og Skibsfart.

Uddrag af Aarsberetninger fra de forenede Rigers Konsuler
for 1897 m. M.,

No. 7. udgivet ved Departementet for det Indre.

1898.

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

Lübeck.

Aarsberetning dateret 9 Marts 1898.

Norske Skibe.	Med Ladning		I Ballast.		Tilsammen.				Brutto- fragter. Kr.
	Ant.	Ton.	Ant.	Ton.	Ant.	Ton.	Deraf Damp- skibe.		
							Ant.	Ton,	
I. Ankomne.									
Fra Norge til Hovedstationen	3	382	-	-	3	382	-	-	3 454
- Norge til Vicekonsulsstationerne	23	3 424	1	248	24	3 672	-	-	43 035
- Sverige til Hovedstationen	7	1 388	-	-	7	1 388	-	-	14 760
- Sverige til Vicekonsulsstationerne	11	1 442	-	-	11	1 442	-	-	12 636
- andre Lande til Hovedstationen	16	6 445	-	-	16	6 445	-	-	56 821
- andre Lande til Vicekonsulsstationerne . . .	55	22 480	1	198	56	22 678	-	-	293 116
Ialt	115	35 561	2	446	117	36 007	62	25 779	323 822
II. Afgaaede.									
Til Norge fra Hovedstationen	-	-	11	1 716	11	1 716	-	-	-
- — - Vicekonsulsstationerne	1	139	30	6 585	31	6 724	-	-	400
- Sverige fra Hovedstationen	1	65	10	5 146	11	5 211	-	-	445
- Sverige fra Vicekonsulsstationerne	2	158	26	10 798	28	10 956	-	-	1 170
- andre Lande fra Hovedstationen	-	-	4	1 188	4	1 188	-	-	-
- fremmede Lande fra Vicekonsulsstationerne . . .	8	1 694	23	7 939	31	9 623	-	-	13 230
Ialt	12	2 056	104	31 572	116	35 428	61	25 199	15 245

Af svenske Skibe ankom 1927 dr. 343 960 Ton.

Erlagte Konsulatafgifter af norske Skibe ved Hovedst. M. 579.74, ved Vicekonsulsst. M. 1 926.38, hvoraf tilfaldt Konsulskassen M. 963.19. Af svenske Skibe ved Hovedst. M. 6 124.99, ved Vicekonsulsst. M. 7 471.84, hvoraf tilfaldt Konsulskassen M. 3 735.92. Ialt tilfaldt Konsulskassen M. 11 403.84. Expeditionsafgifter norske M. 58.12, svenske M. 1 181.32.

Antallet af de ankomne Fartøier (heri ikke indbefattet her indkøbte og fra forrige Aar overliggende Fartøier) fordeler sig mellem Hovedstationen og Vicekonsulaterne saaledes:

Norske Fartøier 1897: Lübeck 26 dr. 8 116 Tons, Apenrade 3, 459, Cappeln 1, 105, Flensburg 7, 1 049, Hadersleben 8, 1 360, Heiligenhafen 4, 616, Itzehoe 5, 646, Kiel 16, 8 492, Neustadt 7, 2 031, Rendsburg 4, 688, Rostock 21, 4 846, Schleswig 1, 40, Wismar 14, 7 559.

De optjente Bruttofragter for Varetransport til og fra samtlige ovennævnte Havne udgjorde:

Norske Skibe: 1897 Kr. 439 067, 1896 Kr. 343 448, 1895 Kr. 471 900, 1894 313 924, 1893 Kr. 284 992.

Det sees altsaa, at den norske Skibsfart paa Distriktet i Perioden har holdt sig, hvad Antal angaar, nogenlunde uforandret, idet der i 1893 ankom 113 og i 1897 117 Fartøier, hvorimod de ankomne Skibes Drægtighed er steget ikke ubetydeligt, nemlig fra 27 731 til 36 007 Register Ton.

Der afmønstreredes i Distriktet i 1897 fra norske Fartøier 47 Mand. Paa-mønstringernes Antal var paa norske Skibe 54.

Af Rømningstilfælde anmeldtes i 1897 fra norske Fartøier 5.

Hvad særskilt Skibsfarten paa Hovedstationen Lübeck angaar, ankom hertil i 1897 følgende Antal Fartøier under nedenstaaende Flag:

Tyske 1 485 dr. 648 402 Kbm., svenske 857, 548 221, danske 241, 91 476, russiske 220, 195 287, norske 26, 23 792, engelske 13, 24 212, hollandske 9, 1 903, østerrikske 1, 1 293, ialt 2 852, 1 534 586, hvoraf Dampskibe 1 772, 1 228 484, Seilskibe 1 080, 306 102 Kbm.

Blandt udenlandske Fartøier, der underholde Fart paa Lübek, indtager altsaa de svenske saavel i Antal som med Hensyn til Drægtighed fremdeles den første Plads. Den norske Skibsfart, der, som ovenfor anført, paa Distriktet i det hele har holdt sig omtrent uforandret, er for Hovedstationens Vedkommende i de sidste 3 Aar steget ikke ganske ubetydeligt, idet der i 1895 ankom 13 Fartøier af 4 366 Tons Drægtighed og i 1897 ovenanførte 26 af 8 116 Tons Drægtighed.

Af de til Hovedstationen Lübeck i 1897 ankomne svenske Fartøier kom den overveiende Del, nemlig 520 Dampskibe og 298 Seilskibe fra svenske Havne.

Der underholdtes regelmæssig Fart med svenske Dampskibe i følgende Ruter: 1) Lübeck—Kjøbenhavn—Malmø og den svenske Vestkyst indtil Gøteborg i den største Del af Aaret dagligen*), 2) Lübeck—Kalmar—Stockholm 2 Gange ugentlig fra Skibsfartens Aabning til Aarets Slutning, 3) Lübeck—Karlskrona—Kalmar—Norrköping—Stockholm en Gang ugentlig indtil henimod Aarets Slutning, 4) Lübeck—Ystad—Cimbrishamn—Karlshamn—Karlskrona en Gang hveranden Uge, 5) Lübeck—Gefle—Sundswall—Söderhamn—Hernösand under Seglationstiden en Gang ugentlig. Godsbefordringen bestod, som tidligere, i disse Ruter væsentlig af Stykgods samt tillige for en Del af større Varepartier af alle Slags.

Der opgives i 1897 at have været befordret følgende Antal Passagerer: i Ruten Lübeck—Kjøbenhavn—Malmø—svenske Vestkyst og vice versa 7 617; i Ruten Lübeck—Kalmar—Stockholm og vice versa 2 808; i Ruten Lübeck—Karlskrona—Kalmar—Norrköping—Stockholm 487.

Af de fra Sverige ankomne svenske Seilfartøier indehavde 264 Skibe Trælast, 18 Skibe Gadesten, 14 Granit og forarbejdet Sten, 1 Slibestene og 1 Ben.

Af de norske Fartøier, som i 1897 besøgte Lübecks Havn, ankom 4 Dampskibe fra Norge med Trælast, 4 Dampskibe fra Sverige med do., 3 Dampskibe fra Rusland med do., 2 Dampskibe fra England med Kul og af Seilskibe 1 fra Norge, 2 fra Sverige, 2 fra Rusland, samtlige med Trælast, samt 8 fra England med Kul.

Fragter. Trælastfragterne stillede sig bedre end i 1896. For Seilskibe fra Sydsverige betaltes pr. Standard M. 16—18, til Slutning M. 18—19, fra Gefle og Söderhamn betaltes i Begyndelsen M. 19—21, i September M. 22—23, i Oktober og November delvis M. 24—26. Dampskibsfragterne for Træ begyndte med M. 22—23 og steg fra Slutningen af September, i Oktober og November efterhaanden til M. 26—28. Fragten for Sparrer fra Skellefteå og Piteå var M. 4.25—4.50 pr. 31½ Kbf. For Snedkerarbejder, saasom Døre, Vinduesrammer etc. betaltes fra Stockholm 12 M. pr. Ton. Jernfragterne fra Sverige vare M. 4—5 pr. Ton, Jernmalm fra Luleå M. 5½—6 pr. Ton. Granit M. 4 pr. Ton. For Gadebrolægningsmaterialier fra Karlshamn M. 4—4½, fra Lysekil M. 4½—5½. For Klinker fra Landskrona, Høganæs M. 10—11 pr. 1 000 Stykker.

Kulfragterne fra England begyndte med 4 sh. 6 d pr. Ton og steg efterhaanden til 5 sh 6 d. For Kokes fra London 6 sh. indtil 6 sh. 3 d. For Tjære og Beg fra Wasa M. 1.25 pr. Fad, fra Uleåborg M. 1.35—1.50. For Pitchpine fra Pensacola 5 £ pr. Standard.

Med de i regelmæssig Rute gaaende Dampskibe: Krebs fra Stockholm 2

*) Ifølge en hersteds publiceret Beretning angaaende Driftsresultaterne for det Hallandske Dampskibs-Selskab, der underholder Farten mellem Lübeck—Kjøbenhavn—Malmø og den svenske Vestkyst, have disse Dampskibe i 1897 optjent Kr. 661 938, hvoraf Kr. 86 057 for Passagerbefordring, Kr. 573 543 for Godsbefordring og Kr. 2 338 for Postbefordring. Udgifterne beløb sig til Kr. 580 811, saa at Netto-Udbyttet har udgjort Kr. 81 127. Det formenes, at Selskabet vil kunne udbetale en Dividende af 8 pCt, Selskabets Dampskibe ere ifølge samme Beretning bogførte med en samlet Værdi af Kr. 707 027.

Kr. pr. Kurv, fra Sydsverige 90 Øre. Saltede Huder fra Stockholm 1 Kr. pr. 100 Kg., tørre Renskind Kr. 1.50 pr. 100 Kg. Filler (Lump) Kr. 10 pr. 1 000 Kg. Tyttebær (Lingon) fra Kalmar 12 Kr. pr. 1 000 Kg, fra Halmstad 15 Kr. pr. 1 000 Kg. Tændstikker fra Kalmar 1 Kr. pr. $\frac{1}{4}$ Kasse, fra de sydligste Steder 50 Øre pr. pr. 100 Kg. Sild fra Göteborg Kr. 1.25 pr. Kasse og 1 Kr. pr. Tønne. Oxer og Kjør fra Malmø, Landskrona og Helsingborg 10 Kr. pr. Stykke, Svin 4 Kr. pr. Stykke. Maskindele fra Stockholm 12 $\frac{1}{2}$ Kr. pr. 1 000 Kg., Petroleumsfade fra Kalmar 50 Øre pr. Stykke. Kridt fra Malmø, Landskrona, Helsingborg 1 Kr. pr. Fad.

Returfragter fra Lübeck: Koks til Sydsverige M. 3, Pibelere til Sydsverige M. 3—3 $\frac{1}{2}$, Gibs til Sydsverige M. 3 $\frac{1}{2}$, Klid til Sydsverige M. 5—6 $\frac{1}{2}$, Hvede til Sydsverige M. 3—3 $\frac{1}{2}$, alt pr. 1 000 Kg.

Lübecks Handelsrørelse

i 1897 viser i det Hele en sund Udvikling og gunstige Fremskridt. Saavidt det kan sees af de indtil nu foreliggende statistiske Opgaver, har de for det overveiende Antal Artiklers Vedkommende været en Forøgelse saavel i Udførsel som i Indførsel baade tillands og tilvands. Skibsfarten samt Godsbevægelsen paa Jernbanerne var særdeles livlig. Særlig tiltog den sidstnævnte i Høstmaanederne ikke ubetydeligt i Omfang. Lübecks Storindustri havde ligeledes en heldig Udvikling med en omfangsrig og god Afsætning af sine Frembringelser. Vistnok var Forretningskonkurrencen med Nabostæderne ikke sjelden generende, men dog ikke i højere Grad, end at Lübeck gennem sin gradvise, om end ikke særdeles hurtige Udvikling i Handel, Industri og Trafik kan se Fremtiden med Tillid imøde. Til yderligere og større Udvikling af Stedets Forretningsforholde og til Erhvervelse af nye Markeder vil antagelig Elbe-Trave-Kanalen bidrage i høi Grad. Arbejderne ved denne drives fremdeles med uformindsket Kraft, saaledes at Anlæggets Aabning kan haabes at ville finde Sted til det forudsatte Tidspunkt, nemlig ved Udgangen af 1899.

Indførselen fra Norge til Lübeck.

Ifølge Opgaver fra det herværende Handelskammer indførtes der fra Norge i de tre sidste Aar følgende Kvanta af de vigtigste Vareslag:

	1895.	1896.	1897.
Jern til Opsmeltning	Deciton —	—	23
	(100 Kg.)		
Kalveskind	—	—	314
Huder	—	—	149
Træ, Planker og Bord	Kbm. —	—	993
Maskiner	Deciton —	—	45
Tran	— 134	85	150
Baade	Stykker —	—	4
Sild	Tønder —	1 200	408
Læder (til Limkogning)	Deciton —	—	25

Trælasthandelen og Træindustrien hersteds havde allerede fra Aarets Begyndelse gunstige Udsigter. Et raskt Opsving i det industrielle Liv i det Hele, især i Skibsbygning og Jernbaneanlæg, lagde hurtigt Beslag paa de indførte Trævarer, der fra Lübeck for en stor Del sendes til det Indre af Tyskland. Paa Grund af den langvarige Vinter, der i 1897 hindrede tidlig Indførsel, stod man ved Foraarets Begyndelse med tomme Lagere, og disse fyldtes — trods den betydelige Indførsel — kun langsomt, idet Afsætningen herfra stadig var meget livlig. Paa Grund af den stærke Efterspørgsel steg Priserne hurtigt, idet dog Prisforhøielsen til en Begyndelse ikke saa meget gjaldt de værdifulde Furuarter som hovedsagelig de i større Masser indførte Materialier til Gulvlægning samt Grantræ af smale og middelsbrede Dimensioner, hvorefter Efterspørgslen stadigt var i Tiltagende. Snart steg ogsaa Furu i alle Kvaliteter, dog væsentligst i smalere Dimensioner, til her tidligere ukjendte Priser. Ikke fuldt saa raskt steg brede Planker fra Sverige, idet Forbruget af disse efterhaanden mere og mere erstattes af smalere Dimensioner. Forsaavidt angaar Granplanker fra Sverige, have disse tildels haft Konkurrence at bestaa med det billige kanadiske hvide Træ, Spruce, samt med Trævirke fra Ungarn og Galizien, hvilke Lande i 1897 for første Gang have sendt sit Træ til nordligere Steder i større Masser. Det ungarske og galiziske Træ har hidtil haft sine Hoved-Afsætningssteder i Østen, men paa Grund af den tyrkisk-græske Krig i forrige Aar og den dermed følgende Usikkerhed og mindre Forbrug er Varen nu tildels forsøgt kastet ind paa det tyske Marked. For de lübeckske Importører af svenskt Træ, hvilke i vid Udstrækning videreforsende sine Varer til det indre af Tyskland, har Konkurrencen med det ungarske og galiziske Trævirke tildels været temmelig generende, men Forsendelsen fra Lübeck er dog i det hele gaaet endel fremad og antages i 1897 at have oversteget 1896 Aars Afsætning med omtrent 5 $\frac{0}{10}$.

Foruden Trælast fra Sverige og Norge samt, som ovenfor anført, fra Kanada har der i 1897 ogsaa været indført til Lübeck adskillige Partier Pitchpine fra de forenede Stater i Nordamerika.

Med Hensyn til Omfanget af den norske Import henvises til foranstaaende Vare-Indførselsopgave.

Priserne paa de vigtigste Sorter have været noterede saaledes:

For god Vare fra Søderhamn:					
	I.	II.	III.	IV.	
Furu 9"	M. 270	M. 230	M. 155	M. 135	
— 7—8"	" 225	" 185	" 140	" 125	
— 6"	" 210	" 170	" 130	" 115	
— 5"	" 125				
	9"	8"	7"	6"	5"
Gran	M. 145	M. 140	M. 135	M. 130	M. 122 $\frac{1}{2}$
pr. Petersburger-Standard f. o. b. Disse Priser noteredes ved Skibsfartens Begyndelse. Mod Høsten steg Priserne med 10 à 15 Mk.					

For ukantede Bord fra Sydsverige (Oscarshamn):

12"	1 $\frac{1}{4}$ × 6 $\frac{1}{7}$	.	.	.	.	.	M. 6.75	usorteret
12"	1 $\frac{1}{2}$ × 8	.	.	.	.	.	" 9.50	—

12'	$1\frac{1}{4} \times 9$		M. 14.00	I a	} II a $\div$ 25 %
12'	$1\frac{1}{4} \times 10$		" 16.50	I a	
12"	$1\frac{1}{4} \times 11$		" 18.50	I a	
12"	$1\frac{1}{4} \times 12$		" 20.50	I a	

$1\frac{1}{2}$, 2, $2\frac{1}{2} \times 3''$	6"	7—8"	9"	bredere
	115 Pf.	130	140—145	145—150

pr. Kbf. for I^a; for II^a 25 % mindre.

For ☐ Sparrer fra Skellefteå og Piteå:

	4—6"	$\frac{6}{7}$ — $\frac{7}{7}$ "	$\frac{7}{8}$ — $\frac{8}{8}$ "	
Furu	40—45 Pf.	50 Pf.	60 Pf.	pr. Kbf.
Gran	35 "	45 "	55 "	—

Af svensk Jern og Staal steg Importen over Lübeck, som det vil sees af ovenstaaende Import-Tabel i 1897 ganske betydeligt, hvilket Opsving er fremkaldt ved Tysklands gennem det hele Aar i stærk Virksomhed og Udvikling værende Industri i Jern- og Staalbranchen. Gjennemsniitsprisen paa svensk Vare opgives i 1897 at have været følgende: „Roh-Eisen“ M. 9.50, „Luppen-Eisen“ M. 14, Stang-Jern M. 20.50, Jern i Traadform M. 22.50, alt pr. 100 Kilogram c. i. f. Lübeck.

Indførselen af Jernmalm fra Sverige over Lübeck gik i 1897 op til 3 667 Ton eller over det dobbelte af foregaaende Aars Import.

Total-Indførselen af svensk Jernmalm i hele Tyskland skal som Følge af de tyske Jernværkers betydelige Virksomhed i 1897 være stærkt tiltagende. Naar under disse gennemgaaende gunstige Omstændigheder Indførselen over Lübeck ikke er stegen til et større Kvantum end skeet, er Aarsagen at søge i Mangelen paa Smelte-Ovne i Lübecks Opland. Stettin og Neufahrwasser ere i saa Henseende de naturlige Indførselshavne for denne Masse-Artikel, hvori dog ogsaa Lübeck antages at ville faa sin store Andel, naar Elbe-Trave-Kanalen er færdig og kan frembyde en billig Transport-Linie til det Indre af Landet for denne tunge Vare.

Gjennemsniitsprisen for svensk Malm opgives i 1897 at have været M. 1.50 pr. 100 Kg. c. i. f. Lübeck.

Tjære. Heraf indførtes der fra Sverige i 1897 1 087 Tønder (mod 104 Tønder i 1895 og 2 668 Tdr. i 1896). Naar Indførselen i 1897 var saa meget mindre end i det foregaaende Aar, er Aarsagen dertil antagelig for en væsentlig Del at søge i den overordentlig stærke Indførsel i de sidste Maaneder af 1896, hvorved Lagrene vare blevne større end sædvanlig. Prisen opgives for Vare fra Umeå at have været 19 Mark for $\frac{2}{3}$ Tønder (antagelig tynd Tjære) og for Vare fra Haparanda M. 15—17.50 for $\frac{1}{1}$ og $\frac{2}{2}$ Tønne, alt efter Kvalitet, c. i. f. Lübeck.

Levende Kvæg. Som det var at forudse, bevirkede det i forrige Aarsberetning omhandlede Paabud om Tuberkulin-Behandling af skandinavisk Hornkvæg, som indførtes til Tyskland, og de i Forbindelse dermed staaende strenge Bestemmelser en betydelig Nedgang i Indførselen. Ligesaa er Importen af Svin

gaaet tilbage. Ifølge ovenstaaende Importopgave, der støtter sig til Meddelelser fra Lübecks Handelskammer, skulde der af de forskjellige Sorter Hornkvæg i 1897 i det hele tilsammen være indført 3 712 Stykker og af Svin 2 943 Stykker, medens Indførselen i 1896 var henholdsvis 7 200 og 4 179 Stk. Vistnok opgiver det betydeligste af de herværende Kommissionsfirmaer 1897 Aars Indførsel ikke ubetydeligt højere, men ogsaa efter de af dette Firma opgivne Ziffre er Nedgangen ikke ringe. Firmaet opgiver Importen, fordelt paa de forskjellige Maaneder saaledes:

1897.	Oxer og Kjør.	Svin.	Kalve.
Januar	837	56	—
Februar	293	44	2
Marts	576	122	3
April	550	22	1
Mai	374	79	1
Juni	236	46	2
Juli	258	15	—
August	184	149	—
September	233	124	1
Oktober	317	560	—
November	397	593	—
December	855	356	2
Tilsammen	5 110	2 166	12

Fra Danmark indførte i Aarets 5 sidste Maaneder tilsammen 121 Stykker Hornkvæg.

Priserne paa Horkvæg holdt sig i 1897 i det hele omtrent uforandrede, som opgivet i forrige Aarsberetning. For Svin derimod var Prisen omtrent 20—30 Pf. pr. Kilogram højere.

Fra 29de December 1897 blev i Lübeck, ligesom i de øvrige tyske Stater, Indførsel af Drøvtyggere og Svin samt af ferskt Svinekjød fra Sverige og Norge af Hensyn til de der optraadte Husdyrsygdomme forbudt, hvilket Forbud endnu ikke er ophævet.

Saltet Sild. Foranstaaende efter Handelskammerets Meddelelser opgjorte Import-Opgave viser for 1897 en Indførsel fra Sverige af 283 Tdr. og fra Norge af 408 Tdr., men disse Ziffre vedkomme alene den direkte Indførsel og give saaledes ingen Veiledning til Bedømmelsen af den virkelige Indførsels Omfang, idet der af norsk Sild ankom særdeles betydelige Kvanta over Hamburg. Der sees pr. Jernbane derfra i forrige Aar ialt at være ankommet 15 010 Tdr. Sild til Lübeck. Endel deraf var vistnok skotsk Vare, men Størsteparten antages dog at have været fra Norge.

Omsætningen af Sild paa Pladsen var i Aarets første Maaneder ubetydelig og tog først Opsving i Slutningen af Juli, da den første norske Sommerfangst indtraf hertil baade i rigelig Mængde og i saa fortrinlig Kvalitet, som man her ikke havde seet paa mange Aar. Udover Høsten var Tilførselen til Markedet ogsaa temmelig betydelig, hvilket for en Tid medførte et Prisfald her paa Pladsen. Efterspørgselen var imidlertid stærk lige til Aarets Slutning og ind i det nye Aar, saa at en Prisforhøjelse for prima Vare er at vente, da Lagrene

ved Aarets Udgang ikke vare særdeles store og Forbruget betydeligt. Aarets Priser ere opgivne at have været M. 28, M. 24 og M. 21 for KKK, KK og K.

Fersk Sild. Af fersk Fisk indførtes der fra Sverige i 1897 45 841 Deciton mod 156 428 Deciton i det foregaaende Aar. (Uagtet der i Handelskamrets Opgaver ikke er skjelnnet mellem Sild og anden fersk Fisk, er det antageligt, at den aldeles overveiende Del deraf har været Sild). Ikke ubetydelige Partier fersk Sild skulle i forrige Aar ogsaa være ankomne hertil fra Norge over Hamburg, uden at det imidlertid har kunnet erfares hvor meget. Priserne paa fersk Sild opgives i 1897 saaledes:

I Januar Netsild (svensk) . . .	M. 7	til M. 16	pr. Kasse à ca. 110 Kg.
- Februar, norsk Sild fra Hauge-sund over Hamburg . . .	„ 10	- „ 12	— „ —
- Marts do. do.	„ 8	- „ 9	— „ —
- September Garnsild (svensk) . . .	2.80	- „ 3.40	pr. Wall (1 Wall er 80 Stk.)
- Oktober do. do.	1.80	- „ 3.00	— „ —
- November do. do.	2.50	- „ 3.00	— „ —
- November Netsild (svensk) . . .	10.00	- „ 13.00	pr. Kasse à ca. 110 Kg.
- December do. do.	5.00	- „ 6.50	— „ —

Krebs. Der indførtes i 1897 fra Sverige 71 600 Kg. (mod 87 100 Kg. i 1896 og 56 000 Kg. i 1895). Størstedelen af de herover indførte Partier forsendes videre til det Indre af Tyskland samt til Köln og Paris. Priserne vare temmelig vexlende, idet der i Aarets fem første Maaneder betaltes fra 15 til 20 Kroner og fra August til December 17 til 25 Kroner pr. Kurv à 40 Kilogram f. o. b. svensk Udførselshavn.

Tyttebær (Lingon). Ifølge foranstaaende Importopgave, der støtter sig til en af Lübecks Handelskammer opgjort foreløbig Beregning, udgjorde Indførselen 16 234 Deciton (mod 15 814 Deciton i 1895 og 10 856 i 1896). Et herværende Importfirma anslaaer Indførselen i 1897 adskilligt høiere, nemlig til 19 603 Deciton. Hvilket af disse Ziffre nu end maatte være det rette, saa er Indførselen under enhver Omstændighed stegen ganske betydeligt fra 1896 til 1897. Prisen var ved Sæsonens Begyndelse M. 24 pr. 100 Kilogr., steg derpaa lige indtil 35 Mark og sluttede med 30 Mark cif. Som Gjennemsnitspris for den hele Indførsels-Sæson kan beregnes Mark 28—29 pr. 100 Kg. Aarsagen saavel til den stegne Import som til de høje Priser er — foruden i tiltagende Efterspørgsel — at søge deri, at Konservefabrikernes Lagere ved Sæsonens Begyndelse vare fuldstændig udtømte, samt at Tysklands egen Bærhøst i det hele var ringe.

Svenske Firmaer i Lübeck. J. Cederlunds Sønner, Forhandling af svensk Punsch (Filial af Vinfirmaet af samme Navn i Stockholm, her repræsenteret af C. v. Freudenfelt). C. M. Hallbäck & Sønner, Speditions- og Kommissionsfirma. Hans A. Hanson, General-Agentur for Tyskland for Tekniska Aktiebolaget „Flora“ i Gefle. E. M. Hedin, Skibshandler. C. A. Lindgren & Co., Forhandling af svensk Punsch (Filial af Firmaet af samme Navn i Stockholm).

Apenrade. Havnen besøgtes i 1897 af 73 svenske Seilskibe af 6 805 Tons Drægtighed, 6 svenske Dampskibe af 1 052 T. og 3 norske Seilskibe af

459 T. Med disse Fartøier indførtes: med svenske Dampskibe 1 456 Kbm. Bord, 7 940 Centner Klid; med svenske Seilskibe 11 952 Kbm. Bord, 2 731 Kbm. Sparrer og Bjelker, 224 Kbm. Planker, 167 Tons Oliekager og 372 Tons Kul foruden endel mindre betydelige Partier af andre Varer; med norske Seilskibe: 81 Kbm. Bord, 100 Kbm. Planker, 621 Tons Kul. Samtlige svenske og norske Skibe afgik fra Stedet i Ballast. Trælastpriserne stillede sig i 1897 tildels betydelig høiere end i det foregaaende Aar. Fragterne dreiede sig om 19—23 Mark pr. Standard. Skibsfarten paa Havnen var paa Grund af Is lukket fra 30te Januar til 20de Februar 1897.

Cappeln. Stedet besøgte af 21 svenske Seilskibe af 1 649 T. Drægtighed og af 1 norskt Seilfartøi af 105 T. Indførselen med disse Fartøier var: med svenske Skibe 471 Kbm. Sparrer, 2 548 Kbm. Bord, 585 Tons Stenkul fra England og 1 Ladning Pitchpine; med 1 norsk Fartøi kom 237 Kbm. Bord fra Stockholm. Stedet og Omegn forsyner sig tildels ogsaa med norsk Trælast gennem egne Fartøier, der seile paa Kristiania.

Samtlige svenske og norske Fartøier afgik i 1897 fra Stedet i Ballast.

Flensburg. Stedet besøgte i 1897 af 102 svenske Seilskibe af 8 605 Tons, 15 svenske Dampskibe af 3 450 T., 4 norske Seilskibe af 189 T. og 3 norske Dampskibe af 860 T. Af disse Fartøier bragte 67 Fartøier Trælast, 9 Træmasse, 17 Granitsten, 1 Jern, alt fra Sverige. De øvrige ankom fra tyske, danske, russiske, hollandske og engelske Havne med forskellige Varer, saasom Korn, Petroleum, Oliekager, Teuktræ, Tjære, Klid, Kalksten, Kul, Cokes, Jern, Sleepers m. v. Størstedelen af de ankomne Skibe afgik fra Stedet i Ballast.

Fragterne for Trælast fra det sydlige Sverige dreiede sig om 9—13 Øre pr. Kub. Fod, fra det nordlige Sverige M. $19\frac{1}{2}$ —24 pr. Standard; for Træmasse fra det sydlige Sverige M. 8—12 pr. Ton, for Sten 4 M. pr. Ton, Trælast fra Finland M. 20—22 $\frac{1}{2}$ pr. Standard, Korn fra Rusland 5—7 M. pr. Ton, Kul fra Englands Vestkyst 5 sh. 3 d, fra Østkysten 4 sh. $7\frac{1}{2}$ d, Jern fra England 8 sh.

Hoved-Indførselsartikelen fra Sverige var, som det af ovenstaaende vil sees, Trælast, hvorefter der i Aarets Løb paa Grund af en særdeles livlig Bygningsperiode har været stor Efterspørgsel.

For Afskibning i Foraar og Sommer i Begyndelsen af Sæsonen betaltes:

	Furu, usorteret.	Gran.
for 1", $1\frac{1}{4}$ ", $1\frac{1}{2}$ " $\times$ 9"	M. 175—180	M. 160—165
— " — $\times$ 8"	" 155—157 $\frac{1}{2}$ "	" 145
— " — $\times$ 7"	" 150—155	" 140
— " — $\times$ 6"	" 140—142 $\frac{1}{2}$ "	" 125
— " — $\times$ $4\frac{1}{2}$ —5"	" 120—125	" 117 $\frac{1}{2}$
— " — $\times$ 4"	" 110—115	" 105—110
" $\frac{3}{4}$ og 1" $\times$ 4" og 5" (Udskud)	" 90—92 $\frac{1}{2}$ "	

alt pr. St. Petersburger Standard, frit ombord i Sundsvall, Søderhamn, Hudiksvall, Hernösand og Skellefteå Distrikter. Ud paa Høsten steg Priserne med M. 5—10 pr. Standard.

Vicekonsulen udtaler den Formening, at Priserne i 1898 ville holde sig paa Høide med Høstpriserne 1897 med en Forhøielse for enkelte Dimensioner af 5 M. pr. Standard. Lagrene paa Pladsen opgives for Tiden ikke at være store, da man paa Grund af de høie Priser har indskrænket sine Indkjøb til det nødvendigeste. Indførselen af finsk Træl原因st tiltog i 1897 og har i det hele været ganske betydelig.

Hadersleben. Stedet besøgtes i 1897 af 21 svenske Seilskibe (1 320 T.), 4 svenske Dampskibe (716 T.), 5 norske Seilskibe (521 T.), og 3 norske Dampskibe (839 T.).

Heiligenhafen. Stedet besøgtes i 1897 af 10 svenske Seilskibe (1 040 T.) og af 4 norske Seilskibe (616 T.). Handelen med de forenede Riger er fremdeles ubetydelig, men der udtales Forhaabning om, at den i forrige Aarsberetning omhandlede Jernbane til Oldenburg, der nu er færdig, vil medføre en større Indførsel af svensk Træl原因st over Stedet til Videreforsendelse til det indre af Landet.

Holtenau. Stedet besøgtes i 1897 alene af 7 svenske Seilskibe (726 T.). Vicekonsulen oplyser, at Antallet af svenske og norske Dampskibe, der passere Keiser Wilhelm-Kanalen i 1897, har været i Tiltagende.

Itzehoe. Stedet besøgtes 1897 af 16 svenske Seilskibe (1 829 T.) og af 5 norske Seilskibe (646 T.). Foruden disse Fartøier ankom i Aarets Løb 32 tyske og danske Fartøier med Ladning fra de forenede Riger, saaledes at Indførselen derfra, væsentlig af Trævarer, var ganske betydelig. Særlig fremhæves Indførselen af Stavtræ for de i Itzehoe og sammes Omegn beliggende meget betydelige Cementfabriker. Træpriserne, der allerede i 1896 vare gaaede opad med 20—30 %, ere i 1897 stegne med yderligere 10—15 %. Kontrakter om Leverance i Foraaret 1898 ere allerede tidlig afsluttede.

Samtidig med Trævarernes Stigning gik ogsaa Fragterne opad, idet der betaltes 1—3 Mark mere pr. Standard end tidligere.

Kiel. Kiels Havn besøgtes i 1897 af 175 svenske Seilskibe (14 478 T.), 102 svenske Dampskibe (20 483 T.), 8 norske Seilskibe (3 312 T.) og 8 norske Dampskibe (5 180 T.). De svenske Dampskibe „Diana“ og „Flora“ underholdt ogsaa i 1897 regelmæssig Forbindelse mellem Gøteborg og Kiel, i Sommerhalvaaret 2 Gange ugentlig, og i Vinterhalvaaret hver 5te Dag. Persontrafikken i denne Rute var temmelig ringe, idet der i Aarets Løb kun befordredes 250 Personer (mod 320 i 1896).

Hoved-Indførselsartiklerne fra Sverige vare Bygnings-Trævirke 29 971 Kbm.; Fisk 2 528 223 Kg. Gadesten 6 398 868 Kg.; Teglsten 1 111 888 Kg.; Trævarer 1 870 070 Kg.; Træmasse 543 764 Kg.

Indførselen af fersk Fisk fra Sverige var ikke ubetydelig mindre end i 1896, da der indførtes 4 502 384 Kg. mod ovenstaaende Kvantum i 1897. Indførselen foregik i 1897 med S/S Diana og Flora. Priserne for Netsild („Wadenheringe“) stillede sig i Aarets Løb saaledes: Januar, Begyndelsen M. 8—10, Slutningen M. 19—20, Februar M. 16—20, Marts M. 16—17, September M. 30—35, Oktober M. 30—40, November M. 12—14, December M. 8—12 (indbefattet Fragt M. 1.60) for 4 Kub. Fods Kasse. Garnsild M. 15—45, alt efter Kvalitet og Tilgang.

Af „Sprot“ kom 3 000 Kasser, der bleve realiserede til høist forskellige Priser, nemlig fra 6 indtil 36 Mark. Indførselen af fersk Aal udgjorde 27 500 Kg. mod 40 000 Kg. i 1896. Gjennemsnitspris 68—70 Pfenning pr. $\frac{1}{2}$ Kg. Indførselen af Makrel var knap eg betingede 25—50 Pf. pr. Stykke. Af Lax og Torsk indførtes der for en Værdi af omtrent 60 000 M., altsaa ikke ubetydeligt mindre end i 1896, da Indførselsværdien ansloges til 100 000 M.

Af Hornkvæg indførtes fra Sverige 1 228 og af Svin 1 033 Stykker.

Trælastindførselen fra Sverige var i 1897 noget mindre end i 1896, idet den nemlig gik ned fra 31 780 Kubm. til 29 971 Kubm., hvilket hovedsagelig er at tilskrive den stærke Konkurrence med Finland.

Træpriserne beholdt ogsaa i 1897 sin stigende Tendens og naaede ved Aarets Slutning en Høide, som ikke kan erindres fra tidligere Aar. Særlig er smale Dimensioner i en Bredde af $4\frac{1}{5}$ “ stegne overordentlig paa Grund af den stærke Efterspørgsel. Medens prima Kvalitet af Bredde $6\frac{7}{8}$ “ i Aarets Løb steg med 10—15 Mark, var Prisforøgelsen for smalere Dimensioner 20—25 Mark. Der herskede ofte Mangel paa de gangbareste Dimensioner. Tilbudet af Varen i de tyske Havne kunde i Almindelighed ikke tilfredsstille Efterspørgselen, og de forlangte høieste Priser bleve derfor uden videre betalte. Medens Sparrer fra forskellige Steder i tidligere Aar ofte sendtes til Kiel i Konsignation, var denne Vare i 1897 vanskelig at erholde. Træpriserne vare i 1897 pr. Standard frit ombord følgende:

Gran.

		Fra Søderhamn. Gefle.	Hernøsand. Sundsvall.	Skellefteå. Piteå.	(Finland).
4“	M.	115—120	115—120	110—115	(110—120)
4 $\frac{1}{2}$ “	„	120—125	117 $\frac{1}{2}$ —122 $\frac{1}{2}$	115—117 $\frac{1}{2}$	(115—125)
5“	„	125—130	120—127 $\frac{1}{2}$	117 $\frac{1}{2}$ —122 $\frac{1}{2}$	(120—130)
6“	„	130—137 $\frac{1}{2}$	127 $\frac{1}{2}$ —137 $\frac{1}{2}$	125—132 $\frac{1}{2}$	(125—135)
7“	„	132 $\frac{1}{2}$ —142 $\frac{1}{2}$	132 $\frac{1}{2}$ —142 $\frac{1}{2}$	130—137 $\frac{1}{2}$	(130—140)

Furu.

4“	M.	115—127 $\frac{1}{2}$	112 $\frac{1}{2}$ —125	110—120	(110—125)
4 $\frac{1}{2}$ “	„	122 $\frac{1}{2}$ —135	117 $\frac{1}{2}$ —130	115—125	(115—130)
5“	„	127 $\frac{1}{2}$ —137 $\frac{1}{2}$	125—135	120—130	(120—135)

	Fra Söderhamn. Gefle.	Hernösand. Sundsvall.	Skellefteå. Piteå.	(Finland).
6"	M. 135—145	130—145	125—142 $\frac{1}{2}$	(127 $\frac{1}{2}$ —145)
7"	" 145—155	140—155	135—152 $\frac{1}{2}$	(135 —155)
8"	" —	142 $\frac{1}{2}$ —160	140—160	(140 —160)
9"	" —	165—180	150—170	(—)

Gefle Furu, sorteret.

	I.	II.	III.	IV.
6" M.	215—230	175—190	130—147 $\frac{1}{2}$	115—132 $\frac{1}{2}$
7" -	225—240	185—200	140—157 $\frac{1}{2}$	125—142 $\frac{1}{2}$
8" -	230—250	190—210	145—157 $\frac{1}{2}$	125—145
9" -	290—310	250—270	165—180	145—160

Tilhugne Sparrer.

Fra Kalmar 4—6"	. . .	52—60 pf.	
7"	. . .	60—70 -	{ pr. engelsk Kbf.
Fra Finland 4—6"	. . .	53 60 -	{ c. i. f. Kiel.
7"	. . .	60—70 -	
Fra Piteå 4—6"	. . .	37—42 -	{ pr. engelsk Kbf. fob.
— Skellefteå 7"	. . .	44—50 -	

Fragterne have holdt Skridt med Træprisernes Stigning, idet de i Aarets Løb for Seilskibe ere gaaede op fra 20 til 26 Mark og for Dampskibe fra 24 til 33 Mark. I September og tildels Oktober var det endog meget vanskeligt at erholde saavel Seilskibe som Dampskibe.

Fra Norge indførtes i 1897 104 000 Kg. Sagspaan, 2 002 Kubm. Bygningstrævirke samt 1 050 Kg. Fisk.

Neustadt. Havnen besøgte i 1897 af 47 svenske Seilskibe (4 182 T.), 1 svensk Dampskib (117 T.), 2 norske Seilskibe (105 T.) og 5 norske Dampskibe (1 926 T.), altsaa fremdeles en Stigning fra det foregaaende Aar.

Havnen er i det forløbne Aar med en Bekostning af 35 000 Mark bleven betydelig opmudret, saa at selv temmelig dybgaaende Fartøier kunne løbe ind. Ogsaa i 1897 var der en temmelig stærk Indførsel af Træmaterialier, hvilket væsentlig skyldes de fremdeles paagaaende store Byggearbeider ved Provinzial-Pflege-Anstalten.

Rendsburg. Stedet besøgte i 1897 af 53 svenske Seilskibe (5 962 T.), 2 svenske Dampskibe (450 T.), 2 norske Seilskibe (198 T.) og 2 norske Dampskibe (490 T.).

Indførselen af svensk Trælast var i 1897 endel større end i det foregaaende Aar. Uagtet den stærke Konkurrence med finske Trævarer opnaaedes i 1897 hidtil ukjendte Priser, hvoraf eksempelvis nævnes følgende:

Fra Hernøsands Distrikt ved Aarets Slutning:

1"	×	5"	usorteret Furu	M. 130	—	132 ¹ / ₂	pr. Standard f. o. b.
1", 1 ¹ / ₄ "	×	6"	—	—	-	137 ¹ / ₂ - 140	- — —
1"	×	5"	Gran	-	125	-	—
1", 1 ¹ / ₄ "	×	6"	—	-	130—132 ¹ / ₂	-	— —

Fra Skellefteå Distrikt ca. 2¹/₂—3 M. mindre
— Sundsvall — - 2¹/₂—5 - mere.

Fra Lysekil, Halmstad og Carlshamn indførtes der i 1897 ganske betydelige Partier Granitsten.

Rostock. Havnen besøgt i 1897 af 131 svenske Seilskibe (9 720 T.) og 23 svenske Dampskibe (5 447 T.).

Hovedindførselen fra Sverige med svenske Skibe bestod i 11 592 Cbm. Bord og Planker, 4 989 Cbm. Sparrer og Bjelker, 1 266 Cbm. Kalksten, 4 262 Hl. ulæsket Kalk, 2 687 T. Gadesten, 156.91 T. Granit, 6 461 Stk. Slibestene, 20 000 Stk. ildfast Sten, 40 000 Stk. Klinker (Trottoirstene). Fra Sverige med fremmede Skibe ankom 88 Ton ildfast Sten, 557 Tons Gadesten, 333 T. Klinker, 3 380 T. Kalksten, 41 Tons Tjære, 550 Cbm. Bord. Med de tyske Dampskibe „Burgermeister Massmann“, „Direktør Arthur Bartz“ og „Dr. Fried Wille“ der underholder regelmæssig Rute mellem Rostock og Malmø, ankom fra Malmø (foruden almindeligt Transitgods og endel mindre Kvantiteter af forskellige Artikler) følgende: 2 045 Stk. Hornkvæg (Nøtkreatur), 27 Kalve, 921 Svin, 158 Faar, 1 700 Fade Tjære, 14 853 Kg. Stangjern.

Til Warnemünde ankom fra Sverige 3 743 Tons Granit, 380 Cbm. Sparrer, 1 444 Cbm. Bord og Planker, 44 Hl. Kalk.

Den samlede Indførsel af Trælast fra Sverige til Rostock og Warnemünde i 1897 udgjorde 14 981 Cbm. Bord og Planker (mod 12 233 Cbm. i 1896) og 5 492 Cbm. Bjelker og Sparrer (mod 4 906 i 1896). Bord og Planker ankom ligesom i de foregaaende Aar for den væsentligste Del fra norrlandske Lastepladse samt fra Oscarshamn og Kalmar. Der var derhos adskillig Indførsel af Bord og Sparrer fra Finland samt af Pitch-pine fra Nordamerika.

Der fandt i Aarets Løb en temmelig betydelig Prisstigning Sted, idet der ved Aarets Slutning blev forlangt og tildels ogsaa betalt følgende eksempelvis udsatte Priser:

For Furubord 1¹/₄" :

	I.	II.	III.	IV.
8" bred	245 M.	205 M.	160 M.	145 M.
7" —	240 -	200 -	155 -	140 -
6" —	230 -	190 -	145 -	130 -

For usorteret sagfaldende Furu 1":

7"	bred	M.	147.50—150
6"	—	-	140
5"	—	-	135 —137
4 ¹ / ₂ "	—	-	130
4"	—	-	125

Samtlige Priser pr. St. Petersburger-Standard f. o. b. Lasteplads.

For Sparrer fra Norrbotten blev der ved Slutningen af 1897 forlangt og tildels betalt 45—47 pf. pr. engelsk Cbf. f. o. b.

Gottlandsk Kalk solgtes for 13—15 M. per Læst c. i. f. Rostock.

Af norske Skibe kom der i 1897 til Rostocks Havn 5 Seilskibe (974 T.) og 16 Dampskibe (3 872 T.).

Foruden endel Partier Ansjos og Tran indførtes der fra Norge i 1897 23 807 Hl. Sild mod 4 053 Hl. i 1896, altsaa et ganske betydeligt Opsving. De Forhaabninger, som i Sæsonens Begyndelse var satte til gode Affærer i skotsk, hollandsk og tysk Vare, gik paa Grund af ugunstige Fangstberetninger og de deraf følgende høie Priser ikke i Oplydelse, hvorfor der ved Begyndelsen af det norske Sommerfiske var saa meget større Udsigter for god Afsætning for den til Markedet derfra kommende Vare. Allerede de første Partier af Sommerfangsten fik saaledes rask Afsætning, idet ogsaa Varens gode Kvalitet og passende Størrelse bidrog til at gjenvinde de Afsætningspladse, hvor den norske Vare i de tidligere Aar tildels var fortrængt af tysk, hollandsk og engelsk Tilførsel. Ogsaa i Høstmaanederne holdt Kjøbelysten, saa at den norske Fedsild vedblivende kunde afsættes til fordelagtig Pris. Ved Aarets Slutning viste det sig, at den norske Sildeindførsel i 1897 var gaat op til ca. 25 000 Tønder, medens der af tysk Sild kun var afsat ca. 2 000 Tønder og af skotsk og hollandsk ca. 1 000 Tdr. Hvad Priserne angaar, stillede disse sig saaledes:

i Aarets Begyndelse:	KKK	KK	K	M.	26
	M/R			-	17
i Midten af Aaret:	KKK			-	34/32
	KK			-	32/30
	K	M.	26/24	M/K	- 22/24
ved Aarets Ende:	KKK	-	28	KK	- 26
	K	-	22	M/K	- 19

Alt pr. Tønde transito. Vicekonsulen oplyser, at der ved Begyndelsen af 1898 paa Pladsen var temmelig betydelige Forraad af norsk Fedsild paa første Haand, men han antager, at der ved Konsumtionsperiodens Begyndelse uden Tvivl atter bliver stærk Efterspørgsel efter Varen med fordelagtig Afsætning, navnlig for god Kvalitet og for de dersteds passende Størrelser.

Tran. Trods de forholdsvis billige Priser kunde efter hvad Vicekonsulen oplyser heller ikke i forrige Aar Forretninger i norsk Tran atter tage Opsving, da de endnu billigere Surrogater, der navnlig fra Hamborg og Kjøbenhavn blive

bragte i Handelen i Form af Damptran, forhindre Afsætningen af den virkelige Torskelevertran, navnlig af de blanke Sorter. Ogsaa af Medicintran blive kun mindre Partier indførte, da Forbruget til medicinsk Formaal aftager med hvert Aar. Af brun Tran har Indførselen indskrænket sig til nogle faa Tønder.

Schleswig. Stedet besøgte i 1897 af 56 svenske Seilskibe (2 175 T.), 4 svenske Dampskibe (743 T.) og 1 norsk Seilskib (40 T.).

Indførselen fra Sverige bestod i 1 379 Reg.-Tons Bygningstrævirke og 1 143 Reg.-Ton Gadestene og fra Norge 39 Reg.-Tons Bygningstrævirke.

Tilførselen af Træmaterialier fra de forenede Riger var i 1897 steget med henvend 39 %, hvortil Aarsagen er at søge i den stærkt forøgede Byggeforetagssomhed paa Stedet og i Omegnen. Ved Siden af skandinavisk Trævirke indføres der ogsaa adskillige Partier af amerikansk Pitchpine.

Wismar. Havnen besøgte i 1897 af 186 svenske Seilskibe (26 336 T.) 15 svenske Dampskibe (50 855 T.), 2 norske Seilskibe (558 T.), 12 norske Dampskibe (7 001 T.).

Fra Sverige indførtes i 1897 med svenske Fartøier 56 397 Kbm. Planke og Bord, 2 719 Kbm. Bjelker og Sparrer, 4 770 Hl. brændt Kalk, 2 500 000 Kg. Granit, 144 000 Kg. Skorstensteglsten, 804 000 Kg. Klinker (Trottoirstene), 407 000 Kg. Træmasse, med norske Skibe 660 Kbm. Planke og Bord, 350 000 Kg. Træmasse, og med fremmede Fartøier 4877 Kbm. Planke og Bord, 267 Kbm. Bjelker og Sparrer, 350 000 Kg. Granit, 60 000 Kg. Klinker, 331 000 Kg. Træmasse.

Til Sverige udførtes med 35 svenske Skibe 2 432 000 Kg. Hvede, 1 885 000 Kg. kunstige Gjødningsstoffer, 235 000 Kg. Feltspat, 280 000 Kg. Murstene, 1 272 Ballon Saltsyre og med fremmede Fartøier 100 000 Kg. Hvede, 400 000 Kg. kunstige Gjødningsstoffer

Fra Norge indførtes 80 000 Kg. Granit.

Til Norge udførtes 60 000 Kg. kunstige Gjødningsstoffer, 62 000 Kg. Feltspat.

Handelsforbindelsen med Sverige var i det forløbne Aar meget livlig. Vistnok er Indførselen for enkelte svenske Varers Vedkommende gaaet noget tilbage, men Hovedartikelen, nemlig Bord og Planke, er dog gaaet fremad med en Forøgelse af omkring 10 000 Kbm. fra de foregaaende Aar.

Nedgangen i Granitindførselen, der foregik med flere, for det meste smaa Fartøier, har sin Aarsag deri, at Gade-Brolægningsarbejderne i Schwerin, hvortil Graniten blev anvendt, nu er tilendebragt, og deri er ogsaa Forklaringen til Nedgangen i Antal af ankomne svenske Skibe at søge.

Den direkte Indførsel fra Norge bestod, som ovenfor anført, i 80 000 Kg. Granit.

Til Ophjælp af Handel og Trafik, særlig med de nordiske Havne, have Forretningsdrivende i Wismar planlagt Anlæg af en Kanal fra Østersøen til Schwerinersø til videre Forbindelse med den derfra gaaende Kanal til Elben, som i Tilfælde havde maattet uddybes. Til Projektets Udførelse var der af den mecklenburgske Regjering foreslaaet Bevilgning af offentlige Midler, idet Stæderne Wismar og Schwerin havde erklæret sig villige til at tilskyde; hvad der forøvrigt maatte tiltrænges. Forslaget blev imidlertid ikke bifaldt af sidstafholdte Landdag, og Planen, hvis Udførelse særlig vilde være af største Interesse for Staden Wismar, har saaledes foreløbigt maattet stilles i Bero. Vicekonsulen udtaler imidlertid, at Projektet omend dennegang strandet, dog ikke er opgivet, men tør haabes gjenoptaget og gennemført ved de deri Interesseredes Energi.

De allerede i forrige Aarsberetning omtalte høie Priser paa alle svenske Trævarer har ikke alene holdt sig, men er endog stegne, saa at man i Wismar har været særdeles tilbageholdne ved Indkjøb, og der sees overalt kun smaa Lagere.

Priserne for Planker og Bord fra Gefle, Söderhamn, Hudiksvall og Sundsvalls Distrikter vare:

For $1\frac{1}{4}'' \times 9''$ prima M. 295—300, secunda M. 245—260, tertia M. 165—175, quarta M. 145—155. Smalere Dimensioner forholdsvis billigere. 1 Toms, horaf der i Wismar kun indføres ordinære Sorter, kostede: $1'' \times 6''$ quarta M. 110—115, $1'' \times 5''$ M. 100—110, $1'' \times 4\frac{1}{2}''$ M. 90—110 og ganske ordinære Udskudsbord $1'' \times 5''$ M. 95—110, $1'' \times 4\frac{1}{2}''$ og $4''$ M. 90—100. Nævnte Priser gjælder for Furu pr. Standard f. o. b. Kun ved Udskudsvare bevares Furu og Gran blandet. Kortere Vare fra 6 til 8 Fod ere $\frac{1}{3}$ billigere end de her opgivne Priser.

For Bygningstræ fra Skellefteå og Piteå Distrikter blev betalt:

$4\frac{1}{4}''$ — $6\frac{1}{6}''$	□	Sparrer	38—40 pf.
$7\frac{1}{7}''$	-	-	45—48 -

pr. Kubikfod f. o. b. Kortere Vare under 16 Fod er $\frac{1}{3}$ billigere.

Sværere Dimensioner leveres nu fra Sydsverige og hovedsagelig fra Halmstad. Der blev solgt:

$6\frac{1}{6}''$	□	Sparrer for	60—62 pf.
$7\frac{1}{7}''$	-	-	63—67 -
$8\frac{1}{8}''$	-	-	68—74 -

pr. Kubikfod f. o. b. Nævnte Priser gjælde for Furu. Grantræ er $10\frac{0}{100}$ billigere. Fra Halmstad uden Rabat for Gran. Ukantede Planker og Bord indførtes ligeledes fra Sydsverige, hovedsagelig fra Oscarshamn og Kalmar. Priserne vare: for I Sort Planker, 14 Fod Længde og 3, 2, $1\frac{1}{2}''$ Tykkelse M. 1.45—1.50 pr. Kb.fod og for I Sort Bord:

for 12 Fod $1\frac{1}{4}'' \times 12''$	M. 20	—21
$11''$	-	18.50—19
$10''$	-	16.50—17.50
$9''$	-	14 —15

Sekunda Sort af disse Planker og Bord 25 % billigere. Disse Bord indføres hovedsagelig i Længder af 12 og 14 Fod. Længde af 14 Fod er $\frac{1}{6}$ dyrere end Vare af 12 Fods Længde. Smalere Bord leveres kun usorterede og kostede:

$$\begin{array}{rcl} 12 \text{ Fods } 1\frac{1}{4} \times 8'' & \text{M. 9} & -9.50 \\ \text{og} & 1\frac{1}{4} \times 6\frac{7}{7}'' & - 6.50-7 \end{array}$$

Samtlige disse Noteringer gjælder pr. Dusin c. i. f. Wismar.

Forbindelsen med Gotland bestaar for Tiden væsentlig i Indførsel af brændt Kalk, der blev betalt med M. 14—15 pr. Læst paa 12 Tdr. Derhos er der fra Gotland kommet nogle Smaapartier af Planker og Bord.

I Fragterne var ingen væsentlig Forskjel fra det foregaaende Aar. For Planker og Bord fra Gefle, Søderhamn, Sundsvall, Hudiksvall og Hernösands Distrikter sluttedes Fragter til M. 19.50—20 pr. Standard for Seilskibe og 22—23 for Dampskibe. Senhøstes vare Fragterne 2—4 M. høiere. For Bygningstømmer blev fra Skellefteå og Piteå Distrikt erlagt Kr. 4—4.25 pr. $31\frac{1}{2}$ Kubikfod.

Wyk. Til Stedet kom der i 1897 ingen norske eller svenske Fartøier, ligesom der heller ikke sees at have været nogen Handelsforbindelse med de forenede Riger.

Dr. Harald Asche.

Madrid.

Paa Foranledning af Forespørgsler betræffende den spanske saakaldte Krigsskat oplyses, at Legationen i Madrid i Juni 1897 meddelte et i Spanien udkommet Dekret, hvorved en saadan Skat paalægges i Form af et Tillæg af 10 pCt. paa de direkte og indirekte Skatter, hvoriblandt Tolden. Paalægget er ikke at forstaa som en Forandring af de bestaaende Toldtarifer, men udgjør et transitorisk Tillæg til Summen af de efter hver enkelt Tolddeklaration erlagte Beløb. De bestaaende Traktattarifer berøres ikke af Tillægget, som derhos foreløbig kun afkræver Varer, der behandles efter Toldtarifens 1ste Kolonne. Norsk Klipfisk berøres saaledes ikke deraf.

San Francisco.

Aarsberetning dateret 30 Marts 1898.

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 Ho- vedstationen	28	53 548	-	-	28	53 548	-	-	32 333
- fremmede Lande til Vicekonsulsstationerne .	14	7 111	14	20 456	18	27 567	-	-	4 400
Ialt	32	60 659	14	20 456	46	81 115	32	59 696	36 733
II. Afgaaede.									
Til fremmede Lande fra Ho- vedstationen	3	4 420	27	52 091	30	56 511	-	-	7 570
- fremmede Lande fra Vicekonsulsstationerne .	15	21 436	4	7 111	19	28 547	-	-	48 318
Ialt	18	25 856	31	59 202	49	85 058	32	59 696	55 888

For Kul eller Ordre ankom 2 Skibe dr. 1 832 Ton.

Af svenske Skibe ankom 1 dr. 1 363 Ton.

Skibsfart. I Aarets Løb har ingen direkte Forbindelse fundet Sted mellem dette Konsulat-Distrikt og de forenede Riger.

Af svenske Skibe ankom 1 dr. 1 363 Reg.-Tons.

Af norske Skibe ankom 48 drægtige tilsammen 82 947 Reg.Tons. Af disse var 33 Dampskibe drægtige 60 535 Reg.-Tons. Sammenlignet med 1896 udviser dette en Forøgelse i Antal og Tonnage af 11 Skibe og 27 479 Reg.-Tons. Heraf er Seilskibenes Antal forøget med 1, derimod er Tonnagen forøget med 8 283 Reg.-Tons, medens Dampskibenes Antal er forøget med 10 og Repr. Tonnagen med 19 136.

Et norsk Seilfartøi drægtig 993 Reg.-Tons ankom til Hovedstationen for Ordre og et norsk Dampskib drægtig 839 Reg.-Tons forat indtage Bunker-Kul.

Af Dampskibene gik et i Maanedsfraagt med Kul fra Nanaïmo i British Columbia til vekselvis San Francisco, San Diego eller Port Los Angeles, 1 i Maanedsfraagt mellem Seattle og Central-Amerika, og 3 gjorde forskellige Ture med Kul fra British Columbia Kulhavne til San Francisco.

Af de til Hovedstationen ankomne 6 Seilskibe dr. 9 077 Reg.-Tons bragte 1 Kul fra Skotland, 3 Kul fra Australien, 1 Saltpeter fra Chile og 1 ankom i Ballast. De 6 til Port Townsend ankomne Seilskibe kom alle i Ballast.

Af svenske Skibe afgik 1 drægtig 1 363 Reg.-Tons.

Fra Distriktet afgik ialt 51 norske Fartøier drægtige 86 890 Reg.-Tons, hvoraf 33 Dampskibe drægtige 60 535 Reg.-Tons iberegnet ovenfor i Maanedsfrafragt omskrevne. Af Dampskibe afgik 1 drægtig 2 308 Reg.-Tons med Jernbane Sleepers fra Portland til Kina og 2 drægtige 3 141 Reg.-Tons fra Portland til Europa med Hvede. Af de fra Hovedstationen afgaaede Seilskibe tog 2 Hvede til Syd Afrika og 1 Byg til Australien, og de fra Puget Sound afgaaede tog alle Trælast til forskellige Lande. Bruttofragten for de afseilede Fartøier (iberegnet de under Maanedsfrafragt) udgjorde £ 55 888.

Til Udhævelse af den norske Skibsfarts Vigtighed paa San Francisco kan anføres, at blandt de fremmede Maritime Nationer, der besøgte denne Havn i det forløbne Aar, udviser Norge en større Tonnage end Frankrig, Italien og Tyskland tilsammentagne og af de europæiske Nationer kun overgaaes af England.

Skibsfarten paa San Francisco stiller sig for 1897 saaledes:

Ialt ankom 820 Fartøier drægtige 1 154 467 Reg.-Tons, hvoraf 535 Seilfartøier drægtige 634 073 Reg.-Tons, 285 Dampskibe drægtige 520 394 Reg.-Tons.

Ialt afgaaede 859 Fartøier drægtige 1 227 872 Reg.-Tons, hvoraf 558 Seilfartøier drægtige 689 970 Reg.-Tons, 301 Dampskibe drægtige 537 902 Reg.-Tons.

I Sammenligning med 1896 udviser dette et Aftagende i Ankomsten af 143 Fartøier og 226 300 Reg.-Tons. Grunden hertil maa nærmest søges i de uheldige Fragtkonditioner i 1896, da Fragterne var saa lave at mange Fartøier henlaa paa Havnen i mange Maaneder uden at Rederne vilde antage de lave Fragter, som blev budne. Derfor er det sandsynlig, at Rederne i 1897 ikke vilde sende sine Skibe denne Vei, og da Udførselen af Hvede i det forløbne Aar var meget livlig og Skibenes Antal færre, gik Fragterne meget hurtig op og følger nedenstaaende en Tabel udvisende Forholdet i Aarets Løb for Jern og Staal Seilskibe fra San Francisco til U. K. & Cont.:

Januar høiest 17/6, lavest 16/3, Februar h. 16/6, l. 16/3, Marts h. 16/3, l. 16/3, April h. 17/6, l. 17/6, Mai h. 30/, l. 20/, Juni h. 21/3, l. 18/, Juli h. 23/9, l. 21/3, August h. 27/6, l. 22/6, September h. 30/, l. 26/3, Oktober h. 31/3, l. 27/6, November h. 31/3, l. 31/3, December h. 35/, l. 33/9.

I det forløbne Aar foregik ingen Hvedefskibning pr. Dampskibe fra San Francisco, medens i 1896 25 større Dampskibe, der ankom fra Kina og Japan, afgik herfra til Europa med Hvedeladninger.

Trælastfragterne fra Puget Sound fulgte Hvedefragternes Stigning, hvortil kom en stærk Efterspørgsel for Tonnage for Alaska, og de fleste her paa Kysten hjemmehørende Fartøier blev befragtede at bringe Provisioner og Passagerer til

Guldminerne. Slutningen af Aaret saa derfor en betydelig Stigning i Trælastfragterne, der i Aarets Løb varierede:

37/6 til 50/ til Melbourne eller Adelaide, 31/3 til 50/ til Vestkysten af Syd Amerika, 45/ til 67/6 til U. K. etc.

Norske Trælastfartøier af omkring 1000 Reg.-Tons og over vilde sandsynligvis kunne finde et godt Fragtmarked fra denne Kyst.

Kulfragterne hertil steg ogsaa meget betydelig eftersom der ogsaa i Australien var Mangel paa Tonnage. De varierede i Aarets Løb fra 11/ til 15/9 fra Newcastle, N. S. W.

Handelen. Det forløbne Aar har i det Hele været et godt Aar for Kalifornien. Høsten var god i samtlige Produkter, og de fandt god Efterspørgsel paa Verdensmarkedet. Paa Grund af at Hvedehøsten ogsaa i 1897 mislykkedes i Argentine, Australien og Indien, har Hvedeprisen holdt sig gjen-nemgaaende høi til stor Fordel for Landbrugeren.

I Slutningen af Aaret indtraf imidlertid i Kalifornien Mangel paa Regn, idet Regnfaldet var meget under det gennemsnitlige, og Udsigterne for den kommende Høst stiller sig derfor mindre gode for denne Stats Vedkom-mende.

Udførselen fra San Francisco i Sammenligning med 1896 viser en Forø-gelse, idet Værdien af samme anslaaes til \$ 44 280 000 imod 43 513 996 i 1896; heri er ikke iberegnet ædle Metaller, hvoraf Udførselen beløb sig til \$ 18 756 336.

Indførselen til San Francisco i det forløbne Aar tiltog med ca. \$ 4 500 000, idet dens Værdi i 1897 anslaaes til \$ 40 846 791 mod \$ 36 414 862 i 1896.

Hvede. Hvedehøsten i Kalifornien anslaaes til $17\frac{1}{2}$ Million Cents eller $\frac{1}{2}$ Million Cents over 1896. Denne Næringsvei har særlig i det forløbne Aar været begunstiget med Hensyn til pekuniært Udbytte. Der udførtes 9 250 591 Cents mod 12 208 241 Cents i 1896. Hvedeprisen varierede fra \$ $1.21\frac{1}{4}$ til \$ $1.50\frac{1}{4}$ pr. Cental mod \$ $0.92\frac{1}{2}$ til \$ 1.50 i 1896.

Hvedemel. Heraf exporteredes fra San Francisco 869 767 Tønder, værd \$ 3 900 000 mod 1 171 528 Tønder i 1896 værd £ 4 215 000.

Byg. Høsten heraf i Kalifornien gav ca. 9 100 000 Cents eller ca. 900 000 Cents under 1896. Udførselen beløb sig til 3 164 500 Cents mod 4 860 000 Cents i 1896. Prisen har varieret fra $82\frac{1}{2}$ Cent til \$ $1.12\frac{1}{2}$ pr. Cental mod $76\frac{1}{4}$ C. til 95 C. pr. Cental i 1896.

Vine. Heraf produceredes i Kalifornien i det forløbne Aar ca. 17 Mil-lioner Galloner og Udførselen ad Søveien og pr. Jernbane var ca. 14 900 000 Galloner, værdsat til ca. \$ 5 000 000. I 1896 udførtes ca. 14 500 000 Gal-loner.

Brandy. Produktionen i Kalifornien anslaaes til ca. 1 500 000 Galloner og Udførselen beløb sig til 540 000 Galloner, mod 480 000 Galloner i 1896.

Frugtavlen i Kalifornien var i det forløbne Aar gennemgaaende bedre end i 1896, maaske med Undtagelse af Rosiner, hvoraf produceredes ca. 65 Millioner Pund eller samme Kvantum som det foregaaende Aar. Af Svedsker produceredes $82\frac{1}{2}$ Million Pund, mod 53 Millioner Pund i 1896. Appelsin Høsten 1897/98 andrager ca. 390 000 Kasser mod ca. 2 550 000 Kasser i 1896/97.

Uld. Heraf produceredes i Kalifornien i det forløbne Aar 32 534 230 Pund mod 27 195 550 Pund i 1896. Der exporteredes ca. 29 Millioner Pund.

Humle. Ialt høstedes i Pacific Kyst Staterne 140 000 Baller (à ca. 200 Pund) hvoraf i Kalifornien 45 000 Baller, i Oregon 65 000 og i Washington 30 000 Baller. Priserne var fra 10 C. til 15 C. pr. Pund.

Trælast. Det er umuligt nøiagtigt at bestemme Produktionen heraf, men det anslaaes at der blev skaaret i 1897 i Washington, Oregon og Kalifornien tilsammen ca. 1 500 Millioner løbende Fod. Heraf blev udført til fremmede Lande i Skibe 300 Millioner Fod af Værdi ca. \$ 2 700 000. Det øvrige Kvantum forbruges dels paa denne Kyst, dels skibes det til de østlige Stater.

Metaller. I Staterne og Territorier vestenfor Missouri River (iberegnet British Columbia) blev i 1897 produceret Metaller til Værdi \$ 153 435 469 mod \$ 126 289 536 i 1896.

Heraf falder paa Guld \$ 69 830 597, Sølv \$ 37 184 034, Kobber \$. 36 645 694, Bly \$ 9 775 144, tilsammen \$ 153 435 469.

Klondike og Alaska Guldfieldter. I Juli Maaned forrige Aar ankom de første tilbagevendende Guldgravere fra Klondike i det nordvestlige Territorium af Canada med større eller mindre Beløb i Guld. Af disse var flere Skandinaver og flere andre forbleve ved sine Miner. Beretningen om de rige Fund vakte øieblikkelig uhyre Opsigt og Tusinder begav sig straks nordover, mange uden det nødvendige Udstyr for Overvintring, og megen Lidelse og Nød paafulgte. Imidlertid har Indvandringen stadig vedvaret, og man paaregner, at Sommeren 1898 vil forefinde over 100 000 Minegravere i Alaska og N. W. T. af Canada. De Canadiske Autoriteter har paalagt en høi Told paa Minearbejdernes Udstyr, og mange søger som Følge heraf ind i Alaska eller paa Kysterne deraf, hvor Guld er bleven fundet i mange Aar, men ikke i saa rige Leier som i Britisk Territorium.

Hvalfangst. Denne Industri for det forløbne Aar beløb sig til 5 929 Tønder Olje, 142 236 Pund Ben og 5 223 Pund Elfenben, sammenlignet med 7 057 Tønder Olje, 204 012 Pund Ben og 6 040 Pund Elfenben i 1896. Gjennemsnitsprisen paa Spermolje var 75 C. pr. Gallon, for Hvalben \$ 2.50 pr. Pund og for Elfenben 72 C. pr. Pund.

Sælfangst. Denne udgjorde i 1897 paa Kysterne af Britisk Columbia, Japan, Copper Island og Behring Søen 30410 Skind mod 55677 i 1896, et Aftagende af ca. 35000 Skind og et tilsvarende Antal Aftagende for 1895 og 1894. Grunden hertil ligger mest i at færre Fartøier udrustes aarlig for Sælfangst. Saaledes var 41 Fartøier sendt ud i 1897 mod 66 Fartøier i 1896, medens Gjennemsnitsantallet af Skind pr. Fartøi udviste omtrent 12 $\frac{0}{100}$ Aftagende.

Laksefisket. Paa hele Pacifik Kysten, Britisk Columbia medregnet, nedlagdes ialt 3121117 Kasser mod 2300462 Kasser i 1896. Af det forløbne Aars Pakning blev 1442698 Kasser afskibede op til 31te Decbr. Gjennemsnitsprisen var for Columbia River \$ 1.10 og for Alaska 90 C. pr. Dusin Æsker.

Torskefisket. Der blev i det nordlige Pacifik i det forløbne Aar opfisket 1065000 Torsk udgjørende 2130 Tons (à 2000 Pund) mod 728000 Fisk eller 1456 Tons i 1896. Dette store Overskud maa føres over paa nærværende Aars Beholdning. 9 Fartøier deltog i Fisket mod 9 i 1896.

Norske og svenske Fyrstikker. Der blev i Lighed med forrige Aar indført ca. 2000 Kasser, hvoraf mest Paraffin, men den høje Told gjør det vanskelig for de norske og svenske Fabrikker at konkurrere.

Svensk Jern. Ca. 2000 Tons antages at være solgt paa denne Kyst i det forløbne Aar til en Pris af \$ 55 til \$ 60 pr. Ton af 2000 Pund fortoldet.

Svensk Tjære. Heraf importeredes ca. 1000 Tønder solgt til en Gjennemsnitspris af \$ 6.50 pr. Tønde.

Norske Varer. Af norske Varer udbødes paa herværende Marked væsentlig Medicintran, Anchovis og hermetisk nedlagte Fødevarer, der for det meste importeres over Chicago.

Sundhedstilstanden var god over hele Distriktet i det forløbne Aar.

Arvesager. I Aarets Løb sendtes til Sverige \$ 6078 og til Norge \$ 4267.

Konsulatets Adresse er 314 California Street. Telegramadresse Lund, San Francisco.

H. K. Lund.

Berlin.

Aarsberetning dateret 20 April 1898.

Det forløbne Aar var for Industri og Handel et af Tydscklands heldigste. Af Storindustrierne opviste især Kulgruberne, Jern-, Maskin-, Elektricitets- og den kemiske Industri gode Resultater. Textilindustrien var, ialfald nogle Grene deraf, især i Aarets sidste Halvdel i Tilbagegang. Landbruget befinder sig i trykket Stilling. Vistnok skulde Kornpriserne stille sig bedre for de tyske Jordbrugere, hvis ikke ved den nye Børslov Terminhandel med Korn var ophævet og ved visse administrative Foranstaltninger Varebørsen i Berlin var sat i Uvirk-somhed. Ogsaa Børsaffærerne gjør et mindre godt Indtryk end den økonomiske Stilling i det hele, utvivlsomt grundet paa den nye Børslov, der traadte i Kraft 1 Januar 1897. Den uhyre Skade, der rammer hele Tyscklands økonomiske Liv ved Mangelen af Varebørsen i Berlin, kan ikke statistisk paavises, men sikkert vil Jordbrugerne i bedre Høstaar end det forløbne mærke Følgerne af Børsloven ved betydelig Formindskelse af deres Indtægter.

Stor Indflydelse paa Tydscklands økonomiske Udvikling har den nye ame- rikanske Toldtarif havt, skjönt man egentlig først efter et Aars Tid statistisk vil kunne paavise dens uheldige Følger, især paa Textil- og Konfektions-brancherne.

Arbeidernes Stilling har fremdeles gaaet frem og ingen yderligere store Streiker er forekommet som den i Hamburg. De tyske Arbeideres Lønsfor- dringer holder sig næsten udelukkende indenfor meget rimelige Grænser. Metal- arbeidernes Strike i Berlin var ikke uden Fare, men bilagdes forholdsvis snart ved Imødekommenhed fra begge Sider. Den tyske Storindustri er paa Grund af allerede indgaaede store Bestillinger for lang Tid fuldt sysselsat, hvorved ogsaa Bergbruget med sine Industriegrene kan vedblive sin Virksomhed i samme Omfang. De tyske Skibsværfter venter store Bestillinger til paatænkt Forøgelse af Krigsflaaden.

Tydscklands Import var i 1897 Kg. 40 163 042 300 af Værdi Mark 4 832 891 000 mod i 1896 Kg. 36 410 257 000, af Værdi M. 4 557 951 000.

Tydscklands Export var 1897 Kg. 28 007 609 400 af Værdi Mark 3 808 131 000 mod i 1896 Kg. 25 719 875 600 af Værdi M. 3 753 822 300.

Tyscklands Import fra Norge 1897 (i 100 Kg.):

Affald, artificiel Guano 55 162, Is 38 150, Jod 76, Natron, svovelsurt 5 000.

Asbest etc., Infusoriejord 617.

Jordarter etc.: Kaolin, Feltspat, ildfast Ler 106 815, Svovelkis 17 154.

Huder og Skind: Kalveskind, kalkede og tørre 1 759, Oxehuder, Huder og Skind for Pelsberedning af Pelsdyr 88.

Træ og andre Snittestoffe samt Varer deraf: Hvalfiskben 432, Finhvalbarder 471, Bygnings- og Haandværksvirke, ubearbejdet eller kun arbejdet paa tvers med Øxe eller Sag 42 469, Tøndestav 16 247, Virke, saget, kanthugget etc. 602 638.

Kobbervarer: Messing og Tambak 1 846.

Kolonial-, Speceri- & Konditorivarer: Fisk, fersk 18 942, Stokfisk 4 699, Fisk nedlagt i Eddike, Olje etc., i Fade 3 070, Vildt, ei levende 485, Sild, saltet i Tønder 277 469, Sild, bestemt til Gjødning 1 954, Hummer 1527.

Olje og Fedtstoffer: Fisk- og Sæltran 86 611.

Papir- og Papvarer: Cellulose etc. 3 593.

Sten og Stenvarer: Stene, raa eller kun grovhugne (Gadesten) 375 380.

Tysklands Export til Norge 1897 (i 100 Kg.):

Bomuldstøier, tæt, bleget, ogsaa appreteret 420, do., tæt, farvet, trykket 1 616, Possement- og Knapmagerarbejder 385, andre aabne Tøier, vævede, farvede og trykkede 246, Broderier 84.

Bly og Blyvarer: Bogtrykkersats 645.

Børstenbindvarer, fine 68.

Droger, Apothekervarer og Farver: Lakfernis 830, Potaske 3 042, Anilin og andre lignende Farvestoffer 751, Zinkhvidt, Zinkgraat etc. 5 314, andre Farve- og Garvestoffer 507, kemiske Fabrikater 1 168.

Jern- og Jernvarer: Hjørne- og Vinkeljern 26 341, Stangjern etc. og Plougjern 9 958, Jerntraad, raa 24 232, grovare Jernvarer, uslebne og slebne 22 390, fine Jernvarer af Støbe- eller Smidejern 3 158, Symaskiner uden Stel 1 196.

Jordarter, Malme, ædle Metaller, Asbest: Cement, Romancement 87 156, Sølv, myntet 20.79.

Lin og andre vegetabiliske Spindestoffer udenfor Bomuld: Hamp 18 722.

Korn og andre Jordbrugsprodukter: Hvede mod Importbevis 36 959, Rug mod do. 119 653, Linfrø 64 800, Kløverfrø etc. 291.

Glas og Glasvarer: Glas- og Emaljevarer i Forbindelse med andre Materialier 741.

Haar af Heste og Mennesker etc., Fjær, Børster: Fjær til Bolstre eller Puder, rensed 708.

Huder og Skind: Oxehuder, kalkede og tørre 812, for Peltsberedning af Peltsdyr 126.

Træ og andre Snittestoffe samt Varer deraf: Snedkerarbeider, grove 1 985.

Humle 1 191.

Instrumenter, Maskiner etc.: Musikinstrumenter: Fortepiano etc. 1 848, andre Slags 634, Instrumenter, astronomiske etc. 42, Maskiner, især af Støbejern 25 685, Maskiner, især delvis af Smedejern 3 496.

Kautschuk, Guttaperka samt Varer deraf: Grove Varer af myg Kautschuk 431, Varer af haard Gummi 117.

Klæder og Underklæder, færdige, ogsaa Modevarer: Klæder, Underklæder og Modevarer af Silke 48, Klæder og Modevarer af Bomuld og Uld etc., Underklæder af Uld 1 567, Korsetter, ei af Silke og Halvsilke 236, Underklæder af Bomuld og Lin 680.

Kobber etc. og Kobbervarer: Kobber i Stænger og Plader, uplateret 94, Kobberlegeringer etc. i Stænger og Plader uplateret 3 444, Telegrafkabler etc. 1 281, Kobbervarer: Sigtebunde og Metalduge for Kværne 233, fine Varer af Messing og andre Kobberlegeringer 933, fine Varer af Kobber, Messing etc., forniklede 252.

Kortevarer, Galanterivarer etc.: Varer af ædle Metaller 7.71, Varer af Rav, Celluloid, Elfenben etc. 68, Legetøi, alle Slags 641, Varer af Spaan etc. 271.

Læder og Lædervarer: Handskelæder, Corduan, Maroquin etc. 263, grove Lædervarer 451, fine Lædervarer 610, Varer af fin Voxdug 391.

Lingarn, Lintøier og andre Linvarer: Rebslagerarbeider 1 205, Lintøier etc., ufarvet 950, do., farvet 262.

Bøger og Kunstsager: Bøger, Karter, Musikalier 527, Farvetryk, Kobberstik etc. 411, Malerier, Tegninger 42.

Kolonial-, Speceri- og Konditorivarer: Kardemomme 6, Korn etc., grovmalet, Gryn etc. 10 741, Hvedemel 76 995, Rugmel 329 534, Mel af andet Korn, Mais, Ris og Bælgfrugter 13 767, Tobaksolje 16, Cigarer 452, Raasukker 7 418, Kandissukker 84 589, alle andre Slags haardt Sukker 39 444,

Olier, ei ellers nævnt samt Fedt: Roelolie, Rapsolie paa Fad 1 602, Oliekager 21 543.

Papir og Papirvarer: Kulørt, Guld- og Sølvpapir 360, Papirvarer, ei særskilt specificeret 2 015.

Silke og Silkevarer: Silkebaand 57, Tøier, Duge og Schawls af Silke 75, Baand af Halvsilke uden Metaltraad 127, Tøier, Duge og Schawler af Halvsilke 257.

Sten og Stenvarer: Møllesten 7 113.

Stenkul, Brunkul, Kokes, Torv: Kokes 51 275.

Lervarer: Fayance- etc. Varer, kulørte 4 501.

Uld og Uldvarer: Faareuld, raa 1 931, Uldgarn, tre- eller flervundet 682, Tricotvarer 573, Klæde- og Tøivarer, utrykkede 7 516, Plysch 184, Possement- og Knapmagerarbeider 173.

Zink og Zinkvarer: Zink, strukket, valset 6 623.

Partipriserne for endel vigtigere Varer i 1897 (hvor ikke andet anmærket gjælder Priserne for Berlin):

Rug, Middelkvalitet, pr. 1 000 Kg. Breslau Mk. 124.32, Hvede, do. Breslau Mk. 162.53, Havre, do. Breslau Mk. 131.30, Mais, do. Mk. 105.40, Byg, do. Breslau Mk. 130.49, Humle, do. pr. 100 Kg. Nürnberg Mk. 112.08—251.67, Potetes, do. pr. 1 000 Kg. Mk. 25—43.33. Slagtekreaturer: Nøtkreaturer, Kjødvægt, pr. 100 Kg. Mk. 113.11, Svin, levende Vægt, pr. do. Mk. 104.97, Kalve, Kjødvægt, pr. do. Mk. 115.34, Faar, do. pr. do. Mk. 104.79, Hvedemel pr. do. Mk. 24.44, Raasukker pr. do. Magdeburg Mk. 19.39, Stettin Mk. 19.88, Raffinade pr. do. Magdeburg Mk. 46.52, Stettin Mk. 48.50, Melasse pr. do. Magdeburg Mk. 2.66, Potetesspiritus, raa, 100 L. ren Alk., god, mindst 78 $\frac{0}{100}$ ei beskattet med 50 Mk. Breslau Mk. 58.47, do. do. 70 Mark Breslau Mk. 35.74, Sild i Tønder a ca. 150 Kg., norsk, Stettin Mk. 23.17—31.57, skotsk Mk. 31.33—38.90, Kaffe, Santos, pr. 100 Kg., Bremen Mk. 85.92, do., Java, pr. do., Frankfurt a/M Mk. 222.67, The, kinesisk, ufortoldet, pr. 1 Kg., Kønigsberg Mk. 1.50—5.00, Uld, nordtysk, pr. 100 Kg. Mk. 220.58, Jern (cif her), skotsk Støbejern No. 1. Coltness pr. 1 000 Kg. Mr. 71.60, do., engelsk (Middlesbro) No. 3 pr. do. Mk. 60.50, do., svensk Smedejern 1 a pr. do., Lübeck Mk. 220.83, Bly pr. 100 Kg. Mk. 26.13, Kobber (Mansfelder) pr. do. Mk. 107.23, do., udenlandsk I a M. Beda pr. do. Mk. 105.17, Stenkul, tyske, for Gas, Westfal, pr. 1 000 Kg. oberschlesiske Mk. 18.54, niederschlesische pr. do. Mk. 19.77, engelske for Smedebrug pr. do. Mk. 16.86.

Det tyske Pengemarked medfulgte den i Aaret inden Industrien og Handelen herskende Blomstringsperiode. Derhos har ogsaa den nye Børslov i forandret Retning ledede Børsbevægelse øvet særlig Indflydelse paa Pengemarkedets Stilling ved Bankierernes mere udstrakte Kredit til sine Kunder. Endelig turde de talrige Emissioner af store Beløb af nye Værdipapirer og den gennemførte Konvertering af de 4 pCt. Rigs- og Statslaan anføres som væsentlige Fakta for Bevægelsen paa det tyske Pengemarked og Prisen paa disponibel Kapital. Den tyske Rigsbank begyndte Aaret med en Diskontosats af 5 $\frac{0}{100}$, der $\frac{13}{4}$ gik ned til 4 $\frac{0}{100}$, $\frac{26}{2}$ til $3\frac{1}{2}$ $\frac{0}{100}$, $\frac{10}{4}$ til 3 $\frac{0}{100}$; den $\frac{6}{9}$ steg den til 4 $\frac{0}{100}$ og $\frac{11}{10}$ til 5 $\frac{0}{100}$. Privatudskontoen beror jo i høj Grad paa Centralinstitutets Rentefod, men er trods dette bestemt af dagligt vexlende Omstændigheder og saa vaklende, at det maaske kan være af Interesse at redegjøre derfor i de sidste Aar. Privatudskontoen, der var høiest 4.75 $\frac{0}{100}$ i December og lavest 2.25 $\frac{0}{100}$ i April—September, udgjorde hersteds i Gjennemsnit i de to Aar 1897 og 1896:

Januar 1897 3.264, 1896 .289, Februar 2.568 og 2.28, Marts 2.93 og 2.09, April 2.542 og 2.21, Mai 2.40 og 2.68, Juni 2.58 og 2.74, Juli 2.375 og 2.37, August 2.575 og 2.51, September 3.308 og 3.43, Oktober 3.885 og 4.09, November 4.14 og 4.51, December 4.4375 og 4.69.

Lombardrenten noteredes saaledes: Fra $\frac{1}{1} - \frac{17}{1}$ $5\frac{1}{2}$ 6 $\frac{0}{0}$, $\frac{18}{1} - \frac{25}{2}$
 $4\frac{1}{2} - 5$ $\frac{0}{0}$, $\frac{26}{2} - \frac{9}{4}$ $4 - 4\frac{1}{2}$ $\frac{0}{0}$, $\frac{10}{4} - \frac{30}{6}$ $3\frac{1}{2} - 4$ $\frac{0}{0}$, $\frac{1}{7} - \frac{5}{9}$ 4 $\frac{0}{0}$, $\frac{6}{9} - \frac{10}{11}$,
 5 $\frac{0}{0}$, $\frac{11}{10} - \frac{31}{12}$ 6 $\frac{0}{0}$.

Som nævnt led Børsaffærerne i høi Grad ved de nye Lovbestemmelser. Ultimoaffærerne er forbudt i alle industrielle Værdipapirer og har kun delvis kunnet erstattes ved „Terminaffærer pr. Kassa“. Denne Nødhjælp synes endnu mere at have skadet Bankiererne, da de nu dels er nødt til at være forsynet med større Depoter og dels ogsaa maa bevilge Kunderne større Kredit paa kjøbte Papirer. Det eneste, som i nogen Grad afhjælper denne Uleilighed, er den høiere Rente. En meget paafaldende Omstændighed i Børsaffærerne er Prisfaldet paa de første Klasses indenlandske Værdipapirer, fremfor alt paa de tyske Rigsglaan og den preussiske Stats Obligationslaan. Dette Prisfald er antagelig bevirket ved den i forrige Rapport omtalte Konvertering, hvilket foranledigede mange Indehavere dels til at anlægge sine Kapitaler i Værdipapirer med høiere Rente og dels endog til at spekulere i Industripapirer. Tænkeligt er det ogsaa, at Mange har solgt sine Værdipapirer for med større Gevinst at placere Pengene i sine Affærer. Den store Omsætning, som gjordes i Industriaktier, og som især udmærkede det forløbne Aar, lettedes i høi Grad ved den store Emission af nye Værdipapirer, som især forekom i første, om ogsaa meget i 2det Halvaar. Ogsaa iaar ventes, at der vil blive dannet nye Selskaber, især inden den elektrotekniske Branche, samt til Anlæg af nye Sporveje og andre Smaabaner.

De større Aktiebanker, som til en vis Grad ved den nye Børslov har vundet paa Smaabankernes Bekostning, har havt et særdeles fordelagtigt Regnskabsaar.

Kursen paa skandinaviske Sedler var i Aaret delvis usædvanligt høi. Den var høiest i Juli, 113 og lavest i Januar, Oktober og November, 112.05. For Vexler (Usance 10 d) var Kursen høiest 112.40 i Juli—September, og lavest 112.05 i Januar og Februar.

Paa norske Værdipapirer noteredes følgende Kurser: Norske 3 $\frac{0}{0}$ Statslaan af 1888, høiest 99.25 i Juni lavest 98.10 i Juli, $3\frac{1}{2}$ $\frac{0}{0}$ Statslaan af 1894 høiest 104 i August, lavest 102.50 i Marts, 4 $\frac{0}{0}$ Statslaan af 1892 høiest 102.20 i August, lavest 100.25 i Oktober og December.

Christiania Bys 4 $\frac{0}{0}$ Laan af 1894 høiest 103.25 i Juli, lavest 101.75 i Mai.

Norges Hypothekbanks $3\frac{1}{2}$ $\frac{0}{0}$ Obligationslaan høiest 98.90 i Mai, lavest 94.70 i September.

Om Fiskehandelen hersteds afgiver den svenske Stats Fiskerikommissær stadig Rapporter, og meddeles her kun en meget interessant Opsats, der er tilstillet Styrelsen for den Brandenburgske Fiskeriforening.

Efter denne Opsats er i Berlin i 1897 omsat ikke mindre end 150 630 Centner Fisk til Værdi 7 400 000 Mark. Paa Markedet bragtes 52 380 Centner levende Fisk til Værdi 3 300 000 Mark. Heraf var for:

1 320 000 Mark Gjedde (Gjennemsnitspris 62 M. pr. Centner), 500 000 M. Karpe (66 M. pr. Ctnr.), 600 000 M. Sutar (89 M. pr. Ctnr.), 580 000 M. Aal (76 M. pr. Ctnr.), 18 000 M. Gjøs (78 M. pr. Ctnr.), 110 000 M. Mort (33 M. pr. Ctnr.), 172 000 M. diverse Fiskesorter.

Af død Fisk bragtes 98 250 Centner paa Markedet til Værdi 4 100 000 Mark. Heraf var 79 500 Centner Saltvandsfisk af Værdi 3 500 000 M. og 18 750 Centner Ferskvandsfisk af Værdi 600 000 Mark.

Bjergindustriens særdeles gunstige Stilling fortsættes paa alle Omraader. Alle Bjergværksprodukter undtagen Zink-, Bly-, Kobber-, Sølv- og Guld-malm viser forøget Produktion. Af Hytteprodukter er kun Zink og Kobber gaaet noget tilbage. Værdien af Jernværksprodukterne er steget uhyre. Stenkulsproduktionen opgik til 649 Mill. Mark mod 593 i 1896. Produktionen af Brunkul var 66.3 Mill. Mark mod 60.9 i 1896, af Jernmalm 60 mod 51.4, af Kobbermalm 19 Mill. mod 17, af Zinkmalm 16.9 mod 17 Mill. og af Takjern 350 Mill. mod 299.7 i 1896.

Gjennemsnitsprisen for en Ton Takjern angives til Mark 50.88 mod 47.02 i 1896. Usædvanligt meget steg Priserne paa forarbejdet Takjern. Af Støbejern af andre Smeltninger er produceret for 242.5 Mill. Mark mod 219.2 i 1896, og færdige Valsejernsfabrikater for 143.2 mod 140.5.

Et Møde har været afholdt for at diskutere Projektet om en ny Kanal fra Berlin til Stettin.

Den svensk-norske Understøttelsesforening i Berlin har i Aaret understøttet 175 Personer med 1 150 Mark og desuden med 8 Fribilletter til Christiania og 2 til Kjøbenhavn. Ialt har den siden sin Stiftelse i Understøttelser udbetalt Rm. 14 205. Foruden denne Forening findes i Berlin „Skandinavisk Forening“, svensk Gymnastikforening og „Skandinavisk Selskabsaften“.

Generalkonsulatets Adresse er Brüderstrasse 5, aabent 10—1.

Ed. Schmidt.

St. Petersburg.

I St. Petersburger Zeitung for $\frac{24}{12}$ April er indtaget et Cirkulære fra det russiske Tolddepartement, hvorefter Sække, hvori toldfri Varer samt Varer, som erlægger Told efter Nettovægt, indføres fra Udlandet, i de Tilfælde, hvor de hører til saadanne Varers nødvendige Emballage, indgaar toldfrit. For Varer, som erlægger Told efter Bruttovægt, beregnes Tolden sammen med Sækkenes Vægt uden at sidstnævnte desuden extra erlægger Told efter det Materiale, hvoraf de er forfærdiget.

Neapel.

Aarsberetning dateret 23 April 1898.

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	18	7 915	-	-	18	7 915	-	-	54 575
- Norge til Vicekonsuls- stationerne	11	4 199	-	-	11	4 199	-	-	42 465
- andre Lande til Hoved- stationen	14	13 463	4	2 090	18	15 553	-	-	248 985
- andre Lande til Vice- konsulsstationerne . .	1	827	3	834	4	1 661	-	-	17 500
Ialt	44	26 404	7	2 924	51	29 328	47	28 891	363 425
II. Afgaaede.									
Til Norge fra Hovedsta- tionen	11	6 622	-	-	11	6 622	-	-	9 840
- andre Lande fra Hoved- stationen	2	839	23	16 007	25	16 846	-	-	10 000
- andre Lande fra Vice- konsulsstationerne . .	3	834	12	5 026	15	5 860	-	-	19 900
Ialt	16	8 295	35	21 033	51	29 328	47	28 891	39 740

Ingen svenske Skibe ankom.

Erlagte Konsulafgifter er af norske Skibe ved Hovedstationen Lire 1 803.10, ved Vicekonsulsstationerne Lire 300.25, hvoraf tilfaldt Konsulen Lire 150.10. Ialt tilfaldt Konsulen Lire 1 953.20. Expeditionsafgifter af norske Expeditioner Lire 1 027.45, af svenske Lire 40.55.

Til Neapels Konsulsdistrikt ankom i 1897 51 norske Fartøier dr. 29 328 Ton (hvoraf Dampskibe 47 dr. 28 891 Ton), fordelt paa følgende Stationer: Neapel 36 dr. 23 468 Ton, Bari 12 dr. 5 026 Ton, Gallipoli 2 dr. 716 Ton, Gioja Tauro 1 dr. 118 Ton.

De opseilede Fragter udgjorde indgaaende Lire 363 425 og udgaaende Lire 39 740.

Til Havne i Distriktet, hvor Vicekonsul ikke er ansat, ankom derhos: Torre Annunziata 4 Fartøier dr. 4 804 Ton, Taranto 1 dr. 340 Ton, Ortona 3 dr. 1 526 Ton, Rossano 1 dr. 338 Ton.

Den norske Skibsfart paa selve Hovedstationen har sammenlignet med de

foregaaende Aar, stillet sig saaledes: 1893 37 Fartøier dr. 14 864 Ton, 1894 34 dr. 18 962 Ton, 1895 39 dr. 24 124 Ton 1896 25 dr. 14 347 Ton, 1897 36 dr. 23 468 Ton.

Den subvenerede norsk-spanske Linies Baade gjorde 11 Reiser til Neapel, hvor de lossede Fiskevarer og indtog Hamp samt Stykgods til Spanien og de forenede Riger, og 3 Reiser til Bari.

Gjennemsnitsdrægtigheden af de i 1897 til Distriktet ankomne Fartøier var 575 Reg. Ton.

Af de til Stationerne ankomne Fartøier bragte 29 Fiskevarer fra Norge, 1 Træmasse fra do., 1 Klipfisk fra Newfoundland, 1 do. fra Labrador, 10 Stenkul fra England, 1 Trælast fra Pensacola, 1 Beg fra London. 7 Fartøier ankom i Ballast, 11 indtog i Neapel Stykgods til Norge og 2 til London, 3 erholdt Oliefragter fra Gallipoli og Giora Tauro til England. 35 Fartøier afgik i Ballast eller med Restladning.

Fragterne stillede sig som følger:

Dampskibe: Bergen eller Christiansund—Neapel Lire 30 pr. Ton Klipfisk og Lire 60 pr. do. Stokfisk, Aalesund—Neapel Lire 35 pr. Ton Klipfisk. Christiania—Neapel 22 sh. 6 d pr. do. Cellulose, Barcelona—Neapel Lire 20 pr. do. garvet Læder og Lire 15 pr. do. Sardiner. Newcastle, Cardiff eller Newport—Neapel 7 a 10 sh. pr. Ton Stenkul, Pensacola—Neapel £ 5. 5. 0 pr. Std. Trælast, London—Neapel 12 sh. 6 d pr. Ton Beg, Neapel—Bergen eller Christiania 35 sh. pr. Ton Hamp og Vin eller Nødder, 1 sh. 3 d pr. Kasse Frugt (40 Kg.), Arendal 40 sh. og Fredriksværn 45 sh. 6 d pr. Ton Hamp, Gallipoli—England 35 sh. pr. Ton Olie.

Seilfartøier: Newfoundland—Neapel 2 sh. 6 d pr. Kvintal Klipfisk, Labrador—Neapel 3 sh. pr. do. do. Gallipoli—England 32 sh. 5 d pr. Ton Olie, Gioja Tauro do. 32 sh. pr. do. do.

Angaaende Kulcertepartier og Havneafgifter tillader man sig at henvise til Konsulatets Aarsberetning for 1896.

For at beskytte Neapels Havn er der fremsat flere Forslag om yderligere Forlængelse af Molo „San Vincenzo“, hvorhos man fremdeles interesserer sig for Oprettelse af en Tørdok samt Anbringelse af tidsmæssige Lossekraner, elektrisk Lys m. v.

Intet Rømningsstiftælde anmeldtes. Til Konsulatet ankom i 1897 486 Skrivelser og Telegrammer og afsendtes der 635 do. do. Konsulatets Adresse er fremdeles Parco Regina Margherita No. 1. Almindelig Expeditionstid fra Kl. 10—2.

H a n d e l.

Fiskevarer. Paa Grund af havde Tab indskrænkede Importørerne sine Indkjøb baade af Klip- og Stokfisk. Varerne fandt i Regelen hurtig Afsætning ved Ankomsten.

Foruden norsk Klipfisk omsattes nogle Partier Islandsk Fisk. Heller ikke Tilførselen af St. John, Gaspé, Labrador og fransk Fisk var saa betydelig som i de foregaaende Aar. Den første Ladning norsk Nyfisk ankom hertil 4de Juni. Fra 17 norske Fartøier udlossedes i Neapel: 1 003 330 Kg. Klipfisk og 455 900 Kg. Stokfisk. Af Gaspé, Labrador og Newfoundlandisk indførtes ca. 1 000 000 Kg. Ifølge officiel Opgave fra Toldvæsenet i Neapel skulde Totalimporten af Fiskevarer have udgjort 5 680 678 Kg.

Priserne var gjennemsnitlig: norsk Klipfisk Lire 62, islandsk L. 45, Gaspé L. 68, Newfoundland L. 64, Labrador L. 52, fransk Fisk L. 54, Stokfisk, almindelig Hollænder L. 84, italiensk Sortering L. 76, kløvet Brosme L. 65, alt pr. 100 Kg. fortoldet Vare.

Paa Grund af de hersteds stedfundne Standsninger, hvorom Konsulatet har havt den Ære at afgive Beretninger, skal man henstille til vore Exportører saavidt mulig at sælge pr. Kontant.

Fra Spanien ankom ca. 18 600 Smaatønder Sardinier, af Pilchards indførtes ca. 6 200 do. og af Yarmouthsild ca. 2 500 do., som henholdsvis betingede Lire 8 à 16, 15 à 25 og 20 à 28 pr. Fad. Disse Sorters Prisbillighed havde en skadelig Indflydelse paa Klip- og Stokfiskforretningen.

Angaaende vor Røgesild, hvoraf ingen direkte Import fandt Sted, tillader man sig at henvise til Konsulatets tidligere Rapporter, idet man specielt skal fremholde, at Sildepriserne i Neapel varierer meget, og at Sæsonen blot varer fra Jul til Paaske.

Tran. Via Hamburg, Hull og Genua ankom nogle mindre Partier norsk Medicintran, som hos Drogisterne solgtes til Lire 1½ pr. Flaske (250 Gram).

Trælaster. For Marinens Regning indførtes fra Sverige 2 850 Kubikmeter Planker. Af Pitchpine ankom ca. 12 000 Kbm., Pris Lire 48 à 50 pr. Kbm., fra Adriaterhavet ca. 31 500 Kbm., Pris L. 45 à 47 og fra Galatz og Odessa ca. 7 000 Kbm., Pris L. 56 à 58 pr. Kbm.

Træmasse. Direkte fra Norge importeredes 60 000 Kg. Cellulose for Papirfabrikerne i Isola di Liri.

Jern. Der foreligger ikke nogen officiel Opgave over Jernimporten. Saa vidt man har kunnet bringe i Erfaring, skulde Indførselen fra Sverige have udgjort ca. 820 Ton, og var Priserne Frc. 23 à 24¼ pr. 100 Kg. cif Neapel.

Hesteskosøm. Fra Sverige indførtes ca. 115 000 Kg., fra Norditalien ca. 110 000 Kg. og fra Østerrige ca. 12 000 Kg. Salgspriserne pr. 100 Kg. var følgende:

	No. 4	5	6	6½	7	7½	8	8½	9
Svensk Søm	L. 1.27	1.13	1.02	0.94	0.89	0.86	0.84	0.82	0.80
Italiensk do.	„ 0.75	0.75	0.71	0.71	0.67	0.67	0.65	0.65	0.63

Fyrstikker. Fra Sverige ankom 15 Kasser, indeholdende 75 000 Æsker. Priserne var de samme som i 1886.

Papir. Fra Norge indførtes 25 886 Kg. og fra Sverige 13 020 Kg., som solgtes i Form af Tapeter.

Kursen paa Sigtvexler var gjennemsnitlig:

London Januar Lire 26.50, Februar L. 26.60, Marts L. 26.65, April L. 26.55, Mai L. 26.40, Juni L. 26.30, Juli L. 26.27, August L. 26.50, September L. 26.55, Oktober L. 26.56, November L. 26.55, December L. 26.47 $\frac{1}{2}$.

Paris Januar Lire 105.00, Februar L. 105.45, Marts L. 105.80, April L. 105.70, Mai L. 105.00, Juni L. 104.70, Juli L. 104.60, August L. 105.10, September L. 105.30, Oktober L. 105.35, November L. 105.15, December L. 104.85.

Bari.

(Uddrag af Aarsrapport fra Vicekonsulen).

„Mangel paa engelsk Klipfisk har bidraget til, at Importen af norsk Fisk var større end i 1896. Af norsk Klipfisk indførtes Kvintaler 10 075.00 og af Stokfisk Kv. 2 280.50. Klipfiskens betingede Lire 58 à 45 og Stokfisken L. 70 à 46. Der ankom ialt 12 Fartøier, alle Dampskibe, hvoraf 11 med Fiskevarer og 1 med Stenkul.“

Klouman.

Havre.

Skrivelse dateret 15 April 1898.

Ved Lov af 9 ds., offentliggjort i „Journal Officiel“, for igaar er Handelskammeret i Nantes, idet de ældre Bestemmelser i Sagen af 29 April 1896 og 15 Februar 1897 er ophævede, bemyndiget til at oppebære en Afgift af høist 10 Centimes pr. metrisk Ton eller Del af Ton Varer, som i nævnte Havn indtages eller udlosses.

Fra denne Afgift er undtaget:

1. Varer, tilhørende Staten eller bestemt for dens Brug.
2. Fisk, indført af Fartøier, der driver Kystfiske.
3. Varer, befordrede med Fartøier, der sysselsættes med Fart paa Vasdrag i det indre af Landet, ovenfor Nantes.

Livorno.

Aarsberetning dateret 17 April 1898.

Norske Skibe.	Med Ladning.		I Ballast.		Tilsammen.				Brutto- fragter.
	Ant.	Ton.	Ant.	Ton.	Ant.	Ton.	Deraf Dampskibe.		
							Ant.	Ton.	
I. Ankomne.									
Fra Norge til Hovedstationen	1	339	-	-	1	339	-	-	
- Norge til Vicekonsulsstationerne	10	3 450	-	-	10	3 450	-	-	
- andre Lande til Hovedstationen	20	17 898	2	1 976	22	19 874	-	-	
- andre Lande til Vicekonsulsstationerne	7	5 699	-	-	7	5 699	-	-	
Ialt	38	27 386	2	1 976	40	29 362	35	27 674	{ £ 10 989 Lire 122 010
II. Afgaaede.									
Til Andre Lande fra Hovedstationen	11	7 052	10	12 960	21	20 012	-	-	Lire 1 662
- andre Lande fra Vicekonsulsstationerne	9	3 160	8	5 989	17	9 149	-	-	- 2 317
Ialt	20	10 212	18	18 949	38	29 161	35	27 674	

Af svenske Skibe ankom 5 dr. 4 854 Ton.

Erlagte Konsulatafgifter af norske Skibe ved Hovedstationen Lire 1 661.67, ved Vicekonsulsstationerne L. 655.96, hvoraf tilfaldt Konsulen Lire 327.98. Af svenske Skibe ved Hovedstationen Lire 281.56. Ialt tilfaldt Konsulen Lire 2 271.21.

Jeg har den Ære at tilstille det Kongl. Departement for det Indre den aarlige Beretning om de forenede Rigers Handel og Søfart under Løbet af 1897.

Af de Lister over de Norske Fartøier, samt Opgave over den Svenske Skibsfart, som jeg havde den Ære at indsende til det Kongl. Departement den 24de Februar sidstleden, fremkommer, at 33 Norske Dampskibe og 5 Seilfartøier i foreløbne Aar besøgte Distriktets Havne. Antallet var væsentlig større i det foregaaende Aar, nemlig 38 mod 27 i 1896.

Til Distriktets Havne ankom 10 Norske Fartøier med 480 Tons Klipfisk, 1 med 76 Tons Newfoundlandske Klipfisk, 2 med 3 820 Tons Stenkul, 2 med 5 050 Tons Jernmalm og 2 med 8 510 Hektoliter Vin, med tilsammen Drægtighed 9 149 Tons Reg. og Bruttofragt Lire 116 910.

Til Hovedstationen ankom 17 Norske Dampskibe, drægtig 17 203 Tons Reg. og 4 Seilskibe, 1 034 Tons Reg., ialt 18 237 Tons Reg. med en Bruttofragt af £ 10 989 og Lire 5 100 og af disse ankom:

12 Dampere fra England med 24 445 Tons Kul, 1 fra Bergen med 40 Tons Klipfisk og 19 Tons Stokfisk, 1 fra Spanien med 74 Tons spanske Sardinier, 1 fra Labrador med 230 Tons Klipfisk, 1 fra Gøteborg med 600 Tons Jernbaneskiner, 1 fra Genua med Transitgoods, 1 Seilskib fra Newyork med 28 374 Kasser Petroleum, 1 fra Labrador med 129 Tons Klipfisk, 2 fra St. John med 255 Tons do.

Fra Distriktets Havne afgik 20 Norske Fartøier til Nabohavnene med Restladning og de øvrige i Ballast til Sortehavet og til Spanien og til Italienske Saltpladse.

Oversigt over til Livornos Distrikt ankomne Svenske og Norske Fartøier:

				Brutto-Fragt.		Brutto-Fragt.	
I 1893 ialt	45	Skibe drægtig	31 098	Reg. Tons	£ 3 130	og Lire 233 433	
- 1894 "	55	— " "	30 861	—	- 5 777	" —	186 140
- 1895 "	62	— " "	39 879	—	- 5 080	" —	299 558
- 1896 "	34	— " "	35 433	—	- 6 987	" —	81 032
- 1897 "	43	— " "	32 240	—	- 11 719	" —	122 010

Ialt 239 Skibe drægtig 169 511 Reg. Tons £ 32 693 og Lire 922 173

Fragtmarkedet. I Fragterne herfra sker der sjelden nogen nævneværdig Forandring, og ere samme for Nærværende meget lave, paa Grund af den store Concurrence, der hersker blandt alle Dampskibslinier, ei heller er der nogen Sandsynlighed for, at man i en nær Fremtid vil se nogen Forbedring deri.

Omendskjønt Fragterne paa Marmor ere lave til alle Lande, som vil sees nedenfor, er det en tung Vare, der tager op liden Plads i Skibene, og da disse i Regelen indlaste paa samme Tid lette Varer, saa levnes dog Rederierne en taalelig god Gjennemsnitsfragt i Forhold til nuværende Fragtmarkeders ugunstige Conjuncturer overalt. De Skibe, som laste her, erholde aldrig nogen fuld Last, men blot en Del og completere senere enten i Sicilien eller Spanien, Grækenland, Algier etc. Fragterne for Marmor i Blokke og Plader til England og Continentet variere efter Bestemmelsesstederne fra 12 sh. 6 d til 20 sh. pr. Ton og forarbejdet Marmor i Kasser fra 20 til 30 shillings; Stykgods fra 10 til 20 shillings, alt efter Artiklernes Værdi og Omfang.

Til Skandinaviske og Østersøhavne dreier Marmorfragterne sig om 25 à 30 sh. pr. Ton og for Stykgods 30 à 35 sh.

Til St. Petersburg erholdtes Fragt for Marmor 17 sh. 6 d à 20 sh. pr. Ton og for andet Gods 25 à 30 sh.

Til Newyork hersker for Øieblikket en svær Concurrence mellem Dampskibslinierne „Prince Line“ og „Anchor Line“, saa at Marmor i Blokke nu betaler den ringe Fragt af 15 sh. pr. 1 200 Kilo og Bordplader 12 sh. pr.

samme Ton, og for Stykgods ere Fragterne ligeledes meget daarlige og i Proportion af Marmoraterne. Det bemærkes, at Skibet maa betale Ind- og Udløsningen af Blokkene, hvilke Omkostninger ikke ere smaa hverken her eller i Newyork, og vil der saaledes blive tilbage 5 sh. 6 d à 6 sh. pr. Ton af 1 000 Kilo for Skibet, uden at beregne Risikoen og Tiden, som gaar tabt paa begge Sider ved Ind- og Udtagningen. Hvor længe en saadan ruinerende Concurrence vil fortsættes, er vanskeligt at sige, men er det at formode, at den ikke vil holde længe ud.

Med Syd-America har Livorno saa godt som ingen Rapport.

Den norske Galeas „Bjørn“, hjemmehørende i Stavanger, 85 Tons Reg, blev befragtet at afgaa fra Livorno i Ballast til Bari, for der at indtage en fuld Last Olie til en Havn i det nordlige Frankrig, til Fragt af Francs 32 pr. 1 000 Kilo, udleveret Brutto-Vægt.

Trælast. I forrige Aar ankom hertil fra Hernøsand den Østerrigske Bark „Kalk“ med 203 Standard Planker til Fragt af Francs 55 pr. Standard, og den opnaaede Pris var ca. 75 Lire pr. Dusin $14 \times 9 \times 3$.

Fra Pensacola ankom den Engelske Damper „Witby“ med ca. 3 000 Cubikmeter Bjælker af Pitch Pine fra 7 til 13 Meters Længde og fra 25 til 42 Centimeters Tykkelse. Prisen for første Qvalitet vare Lire 54, for 2den Qvalites Lire 46 pr. Cubikmeter.

Fra Triest kommer aarligen med Jernbanen ca. 100 Waggoner, ca. 2 000 Cubm. med Bredder fra 1 Centimeter til 6 Centimeter tyk.

Paa Grund af de høie Priser paa Svensk Vare (Planker fra Hernøsands og Søderhamns Distrikter ere meget efterspurgte) faar Trælast mer og mer Indpas fra ovennævnte Steder, da Prisen er saa meget billigere, og Communicationen saa meget lettere fra Triest, naar Trælasthandlerne efterhvert som deres Behov er mer eller mindre, uden længe Venten kunne med Jernbanen erholde det Qvantum, som de tiltrænger.

Imidlertid er det at formode, at hvis Trælast-Exportørerne i Sverige og Norge med lidt mere Energi vilde udbyde deres Varer her paa Stedet til nogenlunde moderate Priser, at denne Trafik lidt efter lidt igjen kunde optages og forøges.

Klipfisk. Fra Norge blev indført i 1897 alene Kilo 100 000, der blev solgt til Lire 45 pr. 100 Kilo, og da denne Pris er høiere, end hvad den Franske og Engelske Vare koster, som vil sees nedenunder, kan den Norske Klipfisk vanskelig concurrere med disse Sorter, og hvorfor Indførselen til Livorno af den Norske Produktion er af ringe Betydning.

Rundfisk. Ad direkte og indirekte Vei ankom blot Kilo 130 000, der opnaaede en Pris af Lire 45 til Lire 75 pr. 100 Kilo.

Beg. En Ladning paa 830 Tønder ankom fra Archangel; den opnaaede Pris var Lire 22 pr. 100 Kilo fortoldet; i Fragt havde Fartøiet 30 sh. pr. Ton.

Tjære. Af denne Vare ankom Intet forrige Aar; Prisen paa denne Artikel er her Lire 37 pr. Tønde fortoldet.

Jern. Med den norske Dampers „Seaton“ ankom fra Gøteborg 600 Tons Jernbaneskiner og fra samme Sted via Hamborg Kilo 110 175 Massiaux og fra Stockholm indirekte Kilo 49 965 Massiaux.

Sild. Intet af Norsk Vare blev importeret.

Tran. Ingen direkte Indførsel fra Norge fandt Sted, men ad indirekte Vei calculeres, efter hvad er bleven Konsulatet opgivet, at ca. 20 Tønder bleve indførte og consumerede i Livorno af Medicin-Tran og ca. 100 Tønder i det Indre af Toscana, der bleve solgte fortoldet til en Pris mellem Lire 125 à 180 pr. Tønde = 100 Kilo, alt efter Qvalitet, og af brun Tran for Garverierne blev ogsaa indirekte importeret 50 à 100 Tønder til Livornos Forbrug og mellem 200 à 300 Tønder til vort Indland. Prisen varierede efter Qvaliteten fra Lire 65 til 75 pr. 100 Kilo fortoldet.

Af fransk Klipfisk (saakaldet lavé) ankom Kilo 4 980 000, der solgtes til Francs 34 à 38 pr. 100 Kilo. Den største Del af den franske Tilvirkning er ikke tørret i Newfoundland eller paa de franske Øer St. Pierre og Miquelon, som ere for liden til Øiemedet, men ere saltede ombord paa Skibet paa Newfoundlands Banker og derefter afskibede til Bordeaux, hvor de blive vadskede og tørrede. Det er paa Grund af, at de blive vadskede, at den franske Tilvirkning er almindelig bekjendt som lavé. Udseendet af lavé er i dens Gunst, som er af megen Betydning mellem de lavere Klasser i dette Land, der ere de bedste Consumenters af tørret Klipfisk. Kjødet er meget trevlet og er visse- lig mindre velsmagende end Labrador-Fisk. Men det er uden Tvil dens Billig- hed, som i et Land, hvor de Fattige er mer end almindelig fattige, der er Aarsag til at fortrænge den Engelske og Norske Tilvirkning og fæste fast Fod over hele Italien.

Af Labrador Klipfisk importeredes . . .	Kilo 1 624 000
„ S. Giovanni do. — . . .	„ 1 275 000

Priserne varierede paa førstnævnte Qvalitet fra 13 til 14 sh. 6 d cif pr. Cantaro = 50³/₄ Kilo og paa sidstnævnte fra 15 til 16 sh. pr. do.

Pilchards (engelsk pressede Sild). Importen var 6 000 Fade, der bleve solgte fra Lire 12 til 37 pr. Fad.

Sild, røget fra Yarmouth. Her ankom 30 000 smaa Tønder, der reali- seredes fra Lire 16 til 23 pr. Tønde.

Handelen mellem de Forenede Riger og dette Konsulsdistrikt er desværre af ringe Betydning, men det er at haabe, at den gradvis vil kunne udvikles.

Søfarten derimod til vor Havn især af Norske Fartøier vil uden Tvil hvert Aar gjøre Fremskridt, da mange Engelske Rederier lade deres Dampere navigere under norsk Flag, hvorved de finder, at der bespares ca. 10 % paa Kost, Hyre etc. Mange af saadanne Engelsk-Norske Skibe have allerede besøgt vor Havn med Kulladninger fra England, og da Consumtionen af Kul saavel her som for Fabrikerne i det Indre af Toscana Aar efter Aer forøges, er det at formode, at Navigationen af Norske Fartøier vil stærkt tiltage i Fremtiden paa Livorno.

Denne By, der tæller en Folkemængde af over 100 000 Indbyggere, og som har en god Havn, kan ansees for at være en af Italiens fornemste Exporthavne, om ei den første, naar undtages Sicilien i Frugt-Saisonen. Den enorme Masse af Marmor, der gjennem Livorno udskibes til alle Verdens Kanter fra de nærliggende Gruber i Carrara Massa, Seravezza etc., og hvis Transport derfra saavel søværts som pr. Jernbane, er Livorno nærmere og billigere end til Genua, bidrager til at sætte stadig Liv i Forretningerne, og en Masse regulære Dampskibslinier (Se Bilag No. 1) af alle Nationer besøge vor Havn for at laste Marmor og Stykgods.

Livornos Export-Artikler foruden Marmor ere de nedenstaaende:

Antimonio, Asbestos, Anchovis, Albumen, Alabaster, Alun, Vinsten, Borax, Enebær, Bønner, Kastanier, Ost, Oliven-Olie, Maskinolie, Castor-Olie, gammel Kobber, Ceder, Succade, Specerivarer, Æg, Mel, Flax, Møbler, Kunstsager, Løg, Hvidløg, Lim, Huder, Hamp, Honning, Laurbærblade, Flesk, Champignon, Ochre, Maccaroner, Pimpsten, Papir, Kviksølv, Ris, Kluder, Semoline, Straahatte, Sæd, Silke, Sæbe, Tomater, Talc, Vox, Uld, Valnød-Planker, Vin, Vermouth, Mineral-ske Vande etc.

Oversigt over hele Skibsfarten paa Livornos Havn i 1897:

Ankomne Engelske Seilskibe 12, dr. 2 387 T., Dampskibe 337, dr. 409 202 T., ialt 349 Skibe, dr. 411 589 T., Italienske S. 2 593, 129 179 T., D. 1 062, 874 923 T., ialt 3 655, 1 004 102 T., Østerrigske S. 2, 940 T., D. 3, 2 668 T., ialt 5, 3 608 T., Belgiske D. 15, 20 837 T., Hollandske D. 43, 31 935 T., Franske S. 2, 26 T., D. 156, 110 074, ialt 158, 110 100 T., Tydske D. 38, 35 852 T., Græske D. 5, 5 256 T., Norske 4, 1 034 T., D. 17, 17,203 T., ialt 21, 18 237 T., Svenske D. 5, 4 854 T., andre Lande S. 7, 1 419, D. 43, 66 684 T., ialt 50, 68 103 T. Tilsammen Seilskibe 2 620, 134 985 T., Dampskibe 1 724, 1 579 488 T., ialt 4 344, 1 714 473 T.; i 1896 S. 2 483, 126 609 T., D. 1 874, 1 450 414, ialt 4 357, 1 577 023 Ton.

Import i 1897	£ 2 215 885
Export - —	- 1 582 090

£ 3 797 975

Told. Import i 1897	£ 291 820
Export - —	- 2 167

£ 293 987

Værdien af Importen i 1897 var £ 2 215 885. Beløbet af Told, betalt derpaa, £ 291 820, lidt over 13 %, hvoraf sees, hvor tung Indførselstolden er i dette Land.

Mulkter. Den lokale Toldbod har hyppig havt Anledning til at paa-lægge Fartøier smaa disciplinære Mulkter for Forskjel mellem Skibets Proviant og Qvantiteten, opført i Manifestet; dette kan synes strengt nok, men det skulde erindres, at de ere i ethvert Tilfælde paalagt i Overensstemmelse med den Italienske Toldbods Reglementer, og at Intet uden en absolut Nøiagtighed i saadanne Anliggender kan fritage et Skib fra Mulkt. Qvantiteterne af et Skibs Proviant bør aldrig være formodede eller omtrentlig opgivne. De Ita-lienske Toldbod-Officerer have Tid nok til deres Disposition for at veie al Pro-viant, og speciel Omsorg bør tages at sikkre sig bogstavelig Nøiagtighed i Qvan-titeten af Tobak og Salt, som er Regjeringens Monopol, samt af Fyrstikker.

Naar man vil disputere om saadanne Mulkter, maa saadant ske, førend de blive betalt. Det er unyttigt at gjøre Forestillinger imod Rigtigheden af en Mulkt, efter at den er bleven betalt, thi alene den Ting at betale uden Protest er det samme som at anerkjende dens Rigtighed. Ifølge Systemet hersteds er det ikke Skibets Agent, men dets Expeditør, som er employeret af ham, der betaler disse Mulkter og ofte baade Captein og Agent finder, at naar Regningen bliver opgjort, er Mulkten (hvis liden) allerede bleven betalt uden tidligere Henvi-sning til dem.

Ligesaa advares Capteinerne imod at appellere til Finants-Ministeren i Rom fra Bestemmelserne af den locale Toldbod-Direktør, uden først at bestræbe sig for at faa Sagen opgjort paa en venskabelig Maade her paa Stedet ved Consulens gode Hjælp.

I det Øieblik, at Appellering har fundet Sted, er Tingen ikke længere modtagelig for lokal Underhandling, og det Faktum alene af Appel — seende at det er den sidste Tilflugt — fører med sig Beredvilligheden at holde sig til Bestemmelsen, som vil blive givet.

Kul og Cokes. Importen til Livorno var i 1895 248 594 Tons, i 1896 254 616 T. og i 1897 294 551.

Fragterne vare:

		1895.			
		fra		til	
Syd Wales til Livorno		4 sh.	9 d	7 sh.	4½ d
Tyne	- —	4 sh.		6 sh.	6 d
Glasgow	- —	5 sh.	7½ d	6 sh.	10½ d

		1896.			
		fra		til	
Syd Wales til Livorno		5 sh.	6 d	8 sh.	9 d
Tyne	- —	5 sh.	3 d	8 sh.	3 d
Glasgow	- —	6 sh.	6 d	8 sh.	6 d

		1897.			
		fra		til	
Syd Wales til Livorno		7 sh.		7 sh.	9 d
Tyne	- —	7 sh.		7 sh.	6 d
Glasgow	- —	7 sh.	1½ d	9 sh.	6 d

En ny Toldbod-Lov traadte i Kraft den 25de Juli 1896, hvorefter adskillige Varer, hvoriblandt Kul, skal betale en liden Toldafgift, kaldet „diritto di statistica“ af 10 Centimer pr. Ton, som for et Fartøi paa 3 000 Ton udgjør 300 Lire, der betales af Modtagerne. Omendskjønt Summen er liden, da Kul blot levner en liden Profit paa Grund af den skarpe Concurrence, er denne Artikel maaske mindre i Stand til at bære nogen extra Byrde end hvilken som helst anden Forretningsgren i denne Havn.

Skibsbyggeri. De følgende Krigsskibe ere blevne byggede i de sidste Aar paa de Herrer Brødrene Orlando's Skibsværft i Livorno:

Den portugisiske Torpedo-Kanonbaad „Adamastor“, 1 750 Tons, Kanon-skibet „Beschir-es-Salameh“, bygget for Sultanen af Marocco, den prægtige Argentin-Krydser „General San Martin“ samt den italienske Krydser „Varese“.

Tørdok. Den rummelige Tørdok i Livorno, som de Herrer Orlando have til Leie af den Italienske Regjering, og som danner en stor Del af deres Etablissement, er frekventeret af Skibe af alle Nationer for at rengjøres og repareres. Dens Længde er 440 Fod, Bredde næsten 73 Fod og Dybde 23½ Fod.

Sundhedstilstanden har det hele Aar været tilfredsstillende.

Kursen for Sigtvexler var gennemsnitlig i 1897:

	Paris.	London.	Hamburg.
Januar. . . .	Lire 104.85	Lire 26.40	Lire 129.65
Februar	„ 105.85	„ 26.46	„ 130.90
Marts	„ 105.85	„ 26.59	„ 131.10
April	„ 105.65	„ 26.50	„ 130.60
Mai. . . .	„ 105.10	„ 26.38	„ 130.15
Juni	„ 104.75	„ 26.28	„ 129.80
Juli. . . .	„ 104.70	„ 26.33	„ 130.00
August. . . .	„ 105.30	„ 26.50	„ 130.40
September . . .	„ 105.35	„ 26.54	„ 130.40
Oktober	„ 105.45	„ 26.55	„ 130.65
November . . .	„ 105.10	„ 26.47	„ 130.00
December . . .	„ 106.00	„ 26.82	„ 131.00

Konsulatets Kontor Scali Finocchietti 3. Aabent fra Kl. 10 Form. til Kl. 3 Efterm.

Herman Trumpy,
const. Consul.

Bilag No. I.

Fortegnelse over Dampskibslinier i regelmæssig Rute
paa Livorno.

- I. Navigazione Generale Italiana (Florio & Rubattino) i udstrakt Fart til de fleste Italienske og Adriatiske Havne, til Marseille, Alexandria, Massauah, Aden, Saloniki, Smyrna, Constantinopel, Odessa, Indien m. fl. Agent L. Crocco, Piazza Guiseppe Micheli 1.
- II. Societa di Navigazione Puglia of Bari. Livorno til Adriater- og Middehavet. Agent Fco. Ardisson, via Vittorio Emanuele 25.
- III. Compagnia Fraissinet & Co. af Marseille. Livorno—Bastia—Marseille—Cette og Nizza. Agent Paolo Gabriel via San Sebastiano 2.
- IV. „Z“-line Livorno—Sicilien—Spanien—Liverpool. Agent L. E. Osilia, via Vittorio Emanuele 46.
- V. Gelatly Hankey & Co., Livorno—Marseille—Rotterdam—Antwerpen. Agent Alfred Lemon & Co., Scali del Ponte di Marmo 1.
- VI. Cunard Line, Livorno—Adriaterhavet—Sicilien—Grækenland—Liverpool og Swansea. Samme Agent som V.
- VII. Leyland Line, Livorno—Sicilien—Adriaterhavet—Liverpool. Agent G. Folena, Scali d'Azeglio 11.
- VIII. Ruys & Co., Livorno—Marseille, Rotterdam—Antwerpen, via del Porticciolo No. 3. Agent Fratelli Gondrand.
- IX. Kon: Nederland: Stoomboot Matschappy Livorno—Sicilien—Spanien—Amsterdam. Agent Pietro Capanna, Piazza Vittorio Emanuele 15.
- X. Prince Line, Livorno—Genua—Neapel—Newyork (Gods og Emigranter), Agent G. R. Zar & Co., Scali d'Azeglio, via della Tazza 14.
- XI. Navigazione a Vapore (Anchor Line) Livorno, Neapel, Sicilien—Newyork (Gods og Emigranter). Agent W. Meiklereid, Piazza Vittorio Emanuele 12.
- XII. Wilson Line, Livorno—Neapel—Sicilien til Hull, Skandinaviske og Østersøiske Havne. Agent Carr Brothers & Klein, via Vittorio Emanuele 27.
- XIII. Sam. Rae & Co., direkte Linie Livorno via Genua til London, via Pollastrini 3.
- XIV. Prince Line, Livorno—Boston, West-Indien—New-Orleans. Agent H. Trumpy, Scali Finocchietti 3.
- XV. General Steam Navigation Company, Livorno—Neapel—Sicilien—London. Agent H. Trumpy.
- XVI. Rob. M. Sloman jr., Livorno, Neapel—Sicilien—Spanien—Hamburg. Agent H. Trumpy.
- XVII. Svenska Lloyd, Livorno—Sicilien—Spanien—Skandinaviske og Østersøiske havne. Agent H. Trumpy.
- XVIII. Société Cockerill. Livorno—Neapel—Sicilien—Antwerpen. Agent H. Trumpy.
- XIX. Det Forenede Dampskibs-Selskab Livorno—Neapel—Sicilien til Skandinavien, Østersøen—St. Petersburg. Agent H. Trumpy.
- XX. John Bruce & Co., Livorno—Sicilien—Spanien—Glasgow. Agent H. Trumpy.

- XXI. J. & V. Florio, Livorno—Neapel—Sicilien—Spanien—Liverpool. Agent H. Trumpy.
- XXII. Wm. Thomson & Sons, Livorno—Neapel—Sicilien—Grækenland—Spanien—Montreal. Agent H. Trumpy.
- XXIII. Den subvenerede Norsk-spanske Linie (event. naar tilstrækkeligt Gods tilbydes); Livorno—Neapel—Sicilien—Norge. Agent H. Trumpy.

San Juan, Portorico.

Norske Skibe.	Med Ladning.		I Ballast.		Tilsammen.				Bruttofragter.
	Ant.	Ton.	Ant.	Ton.	Ant.	Ton.	Deraf Dampskibe.		
							Ant.	Ton.	
I. Ankomne.									
Fra fremmede Lande til Hovedstationen . . .	18	16 684	1	1 209	19	17 893	-	-	-
- fremmede Lande til Vicekonsulsstationerne	28	24 354	1	398	29	24 752	-	-	-
Ialt	46	41 038	2	1 607	48	42 645	44	41 024	-
II. Afgaaede.									
Til fremmede Lande fra Hovedstationen . . .	16	15 696	3	2 197	19	17 893	-	-	-
- fremmede Lande fra Vicekonsulsstationerne	24	19 972	5	4 781	29	24 752	-	-	-
Ialt	40	35 668	8	6 978	48	42 645	44	41 024	-

Erlagte Konsulatafgifter af norske Skibe ved Hovedstationen \$ 167.79 ved Vicekonsulsstationerne \$ 151.91 og £ 34. 1. 11 $\frac{1}{2}$.

Ingen svenske Skibe ankom.

Fra Vicekonsulen i Mayaguez har ingen Opgave kunnet erholdes.

Aarsberetning for 1896 dateret 16 Marts 1898.

Først nu er den officielle Statistik for 1896 modtaget, hvorfor denne Rapport Intet indeholder om 1897.

Importens Værdi for 1896 var \$ 18 945 793 og Exportens \$ 19 006 663, hvilket mod 1895 viser en Tilvæxt i Import af \$ 1 499 728 og i Export af

\$ 3 208 073, og i Sammenligning med de 5 foregaaende Aar en Tilvæxt af respektive \$ 1 247 497 og \$ 3 846 297.

I Indførselen deltog Spanien for \$ 6 188 026, de forenede Stater for \$ 4 117 984, Storbritannien \$ 2 350 239, Tyskland \$ 1 344 485, Cuba \$ 717 843, Frankrige 299 206, Ostindien 918 486, Belgien 308 486, Holland 176 773, Danmark 100 005, Uruguay 231 910, argentinske Republik 260 977, britiske Besiddelser 1 815 514, Sverige og Norge 5 976.

Af Udførselen gik til Spanien for \$ 5 480 058, de forenede Stater 2 644 739, Storbritannien 144 487, Tydskland 1 954 134, Cuba 4 014 126, Frankrige 2 700 520, Italien 1 061 238, Østerrige 537 831, britiske Besiddelser 298 216.

Exporten af Sukker var 55 767 586 Kg. til Værdi \$ 3 734 562. Heraf gik til de forenede Stater 32 602 269 Kg., Spanien 19 776 680 Kg., britiske Besiddelser 1 255 613, Danmark 648 976, Italien 279 133, danske Besiddelser 188 443, Frankrige 105 079 Kg.

Exporten af Melasse gik ned med 1 359 946 Kg. paa Grund af en aftagende Produktion af Muscovado Sukker og de store Kvanta, der blev fabrikeret til Rum og Spiritus til lokal Konsumtion. Hele Exporten var 14 615 498 Kg. til Værdi \$ 511 542, hvoraf til de forenede Stater 9 819 286 Kg. og til britiske Besiddelser 4 603 288 Kg.

Af Kaffe udførtes 26 662 194 Kg. til Værdi \$ 3 869 632, og af Tobak \$ 1 008 934 Kg. til Værdi \$ 422 912. Af Kvæg udførtes 3 674 til Værdi \$ 146 690. Af andre Artikler indbefattende Huder, Salt, Talg, Rum, Bay Rum, Mais, Frugt, Træ, Guano, Annato m. fl. udførtes for \$ 334 025.

Indførselstolden, iberegnet Tillægget af 10 pCt., var \$ 3 101 591 og Udførselstolden \$ 268 882. Derhos er erlagt \$ 253 129 i Tonnageafgifter af indskibede Varer, Bøder og Mulkter \$ 10 437 og Oplæggelsesaftgift \$ 1 209.

Der ankom ialt 823 Dampskibe, dr. 1 336 698 Ton og 319 Seilskibe dr. 70 542 Ton, tilsammen 1 142 dr. 1 407 240 Ton.

Sundhedstilstanden paa Porto Rico i 1896 var ganske god. Først i Aaret var der nogle Tilfælde af gul Feber blandt Tropperne, men dette har ikke senere gjentaget sig. Enkelte Tilfælde af Kopper er ogsaa indtruffet.

Det nye Vandværk antages at ville blive færdigt i 1898. Telefonanlæg er i Gang i flere Byer.

Havneanlægget i San Juan gik langsomt fremad i 1896. Den væsentligste Forbedring var Bygningen af et prægtigt Jernskur paa den nye Kais Forlængelse, men dette Skur er endnu ikke til større Nytte. Mudderapparaterne var i en slet Tilstand og maatte sendes til St. Thomas for at repareres, hvorved meget Ophold bevirkedes.

Der arbeides paa at forbedre Øens slette Veie. „Konsumtions“skatten paa Drikkevarer og Petroleum er af Staten overdraget Kommunerne udelukkende til Reparation og Forbedring af Landeveie

I December 1896 blev vor gamle Mynt, den mexikanske Sølvdollar, ombyttet med den specielle spanske Porto Rico Dollar med et Tab af 5 pCt. Kursen var en Tid fast, men saasnart Exporten aftog, steg Kursen i Overensstemmelse dermed. Dette viser, at den mexikanske Dollar ikke var Grunden til de hurtige Bevægelser i Kursen. Gjennemsnitssatsen i 1896 var \$ 7.65 pr. £.

Banco Espanol gjør fremdeles store Forretninger. Opgjøret for 1896 viser en Nettoudbytte til Fordeling af \$ 151 427. Den indbetalte Kapital var kun 25 pCt., og efterat Banken med Kommunen havde afsluttet et Laan af $\frac{1}{2}$ Mill. \$, blev dens Kapital forøget til 50 pCt. af det subskriberede Beløb. Kapitalen vil nu blive: Indbetalt \$ 750 000, Reservefond \$ 112 500, tilsammen \$ 862 000.

Banco Territorial og Agricola var i Vanskeligheder i 1896 efter en Finantskrise bevirket ved mislykket Kaffehest. Der blev et „Run“ paa Banken, hvilket blev betalt ved af denne Bys Handlende og de væsentligste Aktionærer subskriberede Beløb. Bankens indbetalte Kapital vil blive forøget med 6 000 Aktier paa hver \$ 100, der nu subskriberes og er betalbare i 4 aarlige Betalinger à 25 $\frac{1}{8}$ %.

Generalguvernøren Marin har interesseret sig meget for Udvikling af Folkeundervisningen, der staar tilbage, ikke formedelst Mangel paa Skoler, men paa Grund af et mangelfuldt System.

Det franske Selskab driver for Tiden 4 Jernbanelinier, San Juan til Camery 100 Kilometer, Martin Pena til Carolina 14 do., Aguadilla til Mayaguez 46 og Yauco til Ponce 35 do., ialt lidt over 121 eng. Mil.

Paa Øen fandtes i 1896 65 751 Heste, 303 612 Oxer og Kjør, 4 467 Mølæsler, 717 Æsler, 2 055 Faar, 5 779 Gjeder og 13 411 Svin.

Agerbrugskomiteen bemærker i sin netop publicerede Indberetning, at Agerbruget paa Portorico ikke er af en saa stabil Natur som i Europa, hvor der dyrkes de samme Produkter hvert Aar. Den eneste stadige Avling paa Portorico er Kaffe og Kakao, den sidste ubetydeligt. Af Sukkerplantagerne overlades flere i stor Udstrækning til Græsning et Aar, medens Havnemarker til Gjengæld dyrkes med Sukkerrør. Naar Tobaksprisen er ringe, opgives Dyrkningen, hvilket begrunder den store Forskjel i Exporten fra Aar til andet. Af andre Produkter er kun Mais af nogen Betydning, naar Priserne er gunstige. Som Følge heraf vexler Høstens Værdi ganske fra et Aar til det næste.

Øen Portorico er ca. 9 500 Kvadratkilometer stor. Heraf optages 1 287 af Byer, Veie, Floder etc.; Resten er Landbrug.

Efterstaaende Opgaver viser Indførselen af endel Varer og de Lande, fra hvilke disse Varer er indført:

	Bomuldsvarer.		Uldvarer.	
	Kg.	Værdi.	Kg.	Værdi.
Spanien	1 236 397	\$ 1 678 860.46	31 766	\$ 117 886.52
Forenede Stater .	35 548	„ 25 953.94	323	„ 1 168.46
England	936 654	„ 908 939.37	28 314	„ 77 231.96

	Bomuldsvarer.		Uldvarer.	
	Kg.	Værdi.	Kg.	Værdi.
Tydskland . . .	14 848	\$ 24 599.04	1 979	\$ 4 920.15
Frankrige . . .	28 251	„ 34 408.47	5 121	„ 13 271.69
Belgien	98	„ 68.65	130	„ 162.50
Østerrige . . .	667	„ 1 157.78	17	„ 14.45
	2 252 463	\$ 2 673 987.71	67 650	\$ 194 655.73

	Jute, Flax & Hamp etc.		Mel.	
	Kg.	Værdi.	Kg.	Værdi.
Spanien . . .	190 841	\$ 48 613.82	1 359 171	\$ 21 703.20
Forenede Stater .	137 459	„ 36 248.98	13 981 018	„ 978 671.26
England . . .	1 213 287	„ 74 615.17	45 756	„ 3 202.92
Tydskland . . .	42 821	„ 18 085.65	—	—
Ostindien . . .	5 500	„ 1 023.00	—	—
Frankrige . . .	5 172	„ 5 275.65	1 403	98.21
Belgien	5 291	„ 1 768.64	—	—
Australien . . .	1 693	„ 866.81	—	—
Venezuela . . .	100	„ 48.62	—	—
	1 602 164	\$ 186 546.34	15 387 348	\$ 1 003 675.69

	Jern og Metaller.		Klipfisk og anden „pickled“	
	Kg.	Værdi.	Kg.	Fisk. Værdi.
Spanien . . .	287 678	\$ 50 198.31	334 529	\$ 135 298.31
Forenede Stater	1 006 581	„ 170 688.80	735 590	„ 98 135.06
Storbritannien .	4 065 816	„ 551 674.25	4 384	„ 1 913.02
Tydskland . . .	490 942	„ 103 516.35	16 597	„ 2 290.81
Frankrige . . .	125 775	„ 32 755.42	10 071	„ 2 874.70
Ostindien . . .	8 510	„ 936.10	—	—
Belgien	2 147 675	„ 172 498.90	—	—
Italien	304	„ 268.82	36	18.00
Danmark . . .	9 283	„ 902.59	95	12.35
Østerrige . . .	16 346	„ 4 542.28	—	—
Venezuela . . .	—	—	20 500	2 665.00
Sverige og Norge	—	—	45 974	5 976.00
Schweitz . . .	121	„ 92.95	—	—
Britiske Besiddelser	—	—	11 974 462	„ 1 556 680.06
Franske do.	—	—	70 270	„ 9 135.10
	8 159 031	\$ 1 088 074.86	13 212 508	\$ 1 814 999.31

	Kul.		Flesk, Fedt og Skinker.	
	Kg.	Værdi.	Kg.	Værdi.
Spanien . . .	15 000	\$ 82.50	40 985	\$ 12 295.50
Forenede Stater	28 305 741	„ 155 681.58	4 635 936	„ 1 390 780.00
Storbritannien .	3 474 894	„ 19 111.92	4 450	„ 1 335.00

	Kul.		Flesk, Fedt og Skinker.	
	Kg.	Værdi.	Kg.	Værdi.
Tydskland	140 000	\$ 770.00	320	\$ 96.00
Frankrige	216	„ 1.18	—	„ —
Britiske Besiddelser .	625 300	„ 3 439.15	—	„ —
Holland	—	—	316	„ 94.80
	32 561 151	\$ 179 086.33	4 682 007	\$ 1 404 601.30

	Ost.		Rug.	
	Kg.	Værdi.	Kg.	Værdi.
Spanien	16 008	\$ 9 604.80	5 886 375	\$ 412 046.25
Forenede Stater .	9 988	„ 7 972.80	—	„ —
Storbritannien . .	42 512	„ 25 506.00	65 138	„ 4 559.66
Tydskland	19 419	„ 1 481.40	11 839 156	„ 828 740.92
Frankrige	4 302	„ 2 581.20	—	„ —
Italien	1 036	„ 621.60	—	„ —
Holland	234 567	„ 140 740.20	9 900	„ 693.00
Ostindien	—	—	13 093 242	„ 916 526.00
Belgien	—	—	472 000	„ 33 040.00
Danmark	—	—	701 597	„ 49 111.79
Danske Besiddelser	—	—	30 300	„ 2 121.00
	327 830	\$ 188 508.00	32 097 708	\$ 2 246 839.56

	Øl, Vin og Spiritus.		Hermetik.	
	Liter.	Værdi.	Kg.	Værdi.
Spanien	3 346 337	\$ 438 840.11	207 140	\$ 186 426.00
Forenede Stater .	28 961	„ 6 070 11	87 158	„ 78 442.00
Storbritannien . .	83 766	„ 18 552.00	2 875	„ 2 587.50
Tydskland	332 801	„ 70 494.74	2 409	„ 2 247.30
Frankrige	71 775	„ 31 063.24	7 839	„ 7 055.10
Italien	7 550	„ 4 368.25	1 316	„ 1 184.40
Holland	16 600	„ 4 633.40	212	„ 190.80
Danmark	145 814	„ 30 665.28	100	„ 90.00
Portugal	300	„ 300.00	—	„ —
Franske Besiddelser	420	„ 37.80	—	„ —
Danske do.	19 818	„ 4 159.62	28	„ 25.20
	4 050 142	\$ 609 184.55	309 077	\$ 278 248.30

	Droger, Kemikalier, Parfumer.		Andre Fødevarer.	
	Kg.	Værdi.	Kg.	Værdi.
Spanien	767 229	\$ 123 152.66	6 936 698	\$ 873 993.41
Forenede Stater .	456 570	„ 63 605.91	2 418 780	„ 324 335.78
Storbritannien . .	345 978	„ 77 964 63	88 775	„ 14 852.65
Tydskland	85 741	„ 18 128.64	24 086	„ 3 339.97

	Droger, Kemikalier, Parfumer.		Andre Fødevarer.	
	Kg.	Værdi.	Kg.	Værdi.
Frankrige . . .	82 563	\$ 44 009.05	120 246	\$ 27 536.99
Belgien . . .	26 686	„ 7 236.41	140 100	„ 5 604.00
Italien . . .	11 643	„ 3 312.83	17 733	„ 5 809.26
Holland . . .	78 315	„ 28 193.40	1 545	„ 679.80
Danmark . . .	570	„ 28 80	16 630	„ 7 137.60
Østerrige . . .	246	„ 93.94	2 131	„ 911.04
San Domingo . .	4 664	„ 1 679.04	15 876	„ 9 525.60
Venezuela . . .	61 920	„ 1 238.40	7 939	„ 4 763.40
Mexiko . . .	—	„ —	23 604	„ 1 534.26
Argentinske Republik	—	„ —	1 863 553	„ 260 897.42
Uruguay . . .	—	„ —	1 755 600	„ 231 909.48
Hayti . . .	—	„ —	446	„ 267.60
Britiske Besiddelser	322	„ 3 22	960 937	„ 40 477.44
Dansk do.	85 692	„ 48 819.83	1 510	„ 295.50
	2 008 139	\$ 417 466.66	14 396 189	\$ 1 813 871.20

Joachim Fernandez,
kst.

Malta.

Aarsberetning dateret 2 April 1898.

Fra fremmede Havne ankom med Ladning 1 norsk Skib dr. 205 Ton og i Ballast 39 dr. 42 897 Ton, ialt 44 dr. 47 508 Ton, hvoraf 1 Seilskib dr. 205 Ton.

Der afgik til Norge med Ladning et norsk Dampskib dr. 3 999 Ton og til fremmede Havne med Ladning 33 Skibe dr. 35 394 Ton og i Ballast 8 dr. 8 115 Ton, ialt 44 dr. 47 508 Ton, hvoraf 1 Seilskib dr. 205 Ton.

Af svenske Skibe ankom 7 dr, 10 291 Ton.

Erlagte Konsulatafgifter af norske Skibe Kr. 234.89, af svenske ingen. Expeditionsafgifter Kr. 1.97.

Handelen er i det Hele fremdeles mindre gunstig end i tidligere Aar.

Til Havnen ankom i 1897 2 698 Dampskibe dr. 3 564 134 og 1 381 Seilskibe dr. 73 276 Ton eller 140 Dampskibe og 135 Seilskibe mere end i 1896.

Af disse var af Dampskibene: engelske 1 610, 2 607 533 T., østerrigske 479, 302 702 T., tyske 214, 307 029, italienske 123, 110 015, maltesiske 65, 32 444, franske 61, 49 672, norske 43, 47 303, græske 41, 53 635,

hollandske 27, 18 543, danske 9, 4 720, svenske 7, 10 291, spanske 6, 6 946, rumænske 4, 3 454, belgiske 3, 4 323, tyrkiske 2, 1 673, russiske 2, 807, amerikanske 1, 1 858, japanesiske 1, 1 186, ialt 2 698 Dampskibe dr. 3 564 134 Ton, og af Seilskibe: italienske 999, 36 627, græske 177, 16 114, maltesiske 113, 10 861, tyrkiske 53, 5 552, tunesiske 12, 393, montenegrinske 12, 2 257, samiotiske 8, 624, østerrigske 5, 490, norske 1, 205, engelske 1, 153, ialt 1 381 Seilskibe dr. 73 276 Ton.

Af Kul indførtes 389 088 Ton, hvoraf fra Cardiff 285 258, Newport 62 618 Ton. Fragterne for Kul var fra Januar til Juni 6 sh. 6 d—5 sh. 6 d, fra Juli—Oktober 5 sh. 6 d—5 sh., i November og December 7 sh.—8 sh. 6 d pr. Ton. Priserne varierede fra 15 sh. 6 d—16 sh. pr. Ton Cardiff, de øvrige 1 sh. mindre pr. Ton f. o. b.

Af Olivenolie indførtes 49 010 Caffiser, af Hvede 113 912 Salmer og af Mel 48 962 maltesiske Kvintaler, af Vin 286 422 maltesiske Tønder (Barils), af Spirituosa 21 551 do., af Øl 88 091 do., af Sukker, raffineret 34 866 Sække og 715 Kasser til Priser af Frc. 23.50—26 pr. maltesisk Kvintal for Triester og Hamburger Kvalitet og Frc. 30—32.50 for anden Slags. Af Kvæg indførtes 14 314 Oxer og 1 950 Faar fra Afrika, Odessa og Montenegro, samt over London fra Australien 7 000 Faareskrotte til Fryserierne samt til Armeen 2 418 Kolis Oxekjød og 861 Faarekjød.

Prisen for levende Oxer var Frc. 40—42 pr. malt. Kvintal, for slagtede og flaaede Frc. 92—95. For Faarene fra 40—42 pr. Kv. levende, Frc. 90—92, slagtede.

Det indførte frosne Oxekjød solgtes til Frc. 55—60 pr. Kv. og Faarekjødet til Frc. 50—55.

Priserne for Oxehuder var for friske Frc. 36—42 pr. Kv, saltede Frc. 50—52. Faareskind med Uld Frc. 1.90—2, uden Frc. 1—1.10 pr. Stk.

Af Bygningstømmer indførtes ca. 260 000 Stkr. Planker og Bord af Gran samt 1 Million Tøndestav, ca. 3 000 Bundter Kassebord. Alt dette kom fra Triest, Fiume og Venedig. Priserne var for Bjælker, ca. 13 Fod $2\frac{3}{8}$ — $3\frac{3}{8}$ Tommer Firkant Frc. 45—150 pr. 100 Stk. efter Tykkelsen, fra $2\frac{6}{8} \times 1\frac{5}{8}$ Tomme og $3\frac{3}{8} \times 1\frac{5}{8}$ " fra Frc. 30—70 pr. do., Bord af 13 Fods Længde 8—15 Tommers Bredde og $\frac{5}{8}$ — $2\frac{2}{8}$ " Tykkelse Frc. 40—75 pr. 100 Stk.

Af Poteter indførtes ca. 7 000 Ton, hvoraf ca. 4 000 fra England og næsten alt det Øvrige fra Sicilien. Det Meste heraf solgtes som Fødemiddel. Engelske Poteter solgtes til 5 sh.—5 sh. 6 d., sicilianske til 3 sh.—4 sh. 3 d pr. maltesisk Kvintal. Udførselen af Poteter var ca. 11 000 Ton indtil sidst i December og Priserne 5 sh.—6 sh. pr. maltesisk Kvintal indbefattet Emballage.

Af Løg udførtes 43 087 Kv. m., af Karve 1 719 Kv., af Appelsiner 6 980 Dusin og af Cotonin 378 Baller.

En maltesisk Caffise = $4\frac{1}{2}$ engelsk Imperial Gallons. En Salme = 1 engelsk Quarter. 1 maltesisk Kvintal = 80 Kilogram. 1 maltesisk Baril = $9\frac{3}{4}$ engelsk Imperial Gallons.

James Gollcher.

Stettin.

Skrivelse 19de April 1898.

Den store Import af Is til Stettin, som næsten udelukkende fandt Sted med norske og svenske Skibe, har givet Anledning til gjentagne Klagemaal fra norske og svenske Rederiers Side over den høie Klareringsprovision i Swinemünde.

I Anledning heraf tillader jeg mig at indberette, at i Klareringsprovision for Skibe, som ved Kontrakt er forpligtet til at klarere hos Lastemodtagerens Agent, beregnes i Swinemünde 13 Pf. pr. Kubikmeter, medens derimod for ikke adresserede Skibe Klareringsprovisionen let kan omakkorderes til 5 Pf. pr. Kubikmeter, gjældende i begge Tilfælde for Skibe, som passere Swinemünde for Reise til Stettin.

Da denne høie Provision kun beregnes for adresserede Skibe, tror jeg at burde anbefale Rederne ikke ved Kontrakt at lade sine Skibe binde til Klarering i Swinemünde.

De tarifmæssige Klareringssatser i Swinemünde:

for Skibe med Last indgaaende pr. Kubikmeter	13	Pf.
- — — — udgaaende - —	3	„
i Stettin:		
- Skibe med Last — - —	10	„
- — — — — - —	5	„
- — i Ballast — - —	2 ¹ / ₂	„

men maa bemærkes, at ved Akkordering kan disse Klareringssatser reduceres høist betydeligt, for større Skibe til over Halvdelen.

Indhold: **Berlin** S. 191. — **Havre** S. 200. — **Livorno** S. 201. — **Lübeck** S. 169. — **Madrid** S. 185. — **Malta** S. 214. — **Neapel** S. 197. — **Sau Francisco** S. 186. — **San Juan, Portorico** S. 209. — **Stettin** S. 216. — **St. Petersburg** S. 196.

Beretninger om Handel og Skibsfart.

Uddrag af Aarsberetninger fra de forenede Rigers Konsuler
for 1897 m. M.,

No. 7. udgivet ved Departementet for det Indre.

1898.

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

London.

I.

Aarsberetning.

Almindelige økonomiske Forhold, Handel og Finantser.

Aaret 1897 begyndte under i det Store og Hele lovende Udsigter for Handel og Industri. Om end imidlertid de senere opnaaede Resultater i mange Henseender ikke modsvarede Forventningerne, har de dog i sin Almindelighed vist sig gunstigere, end man kunde antage, naar der hensees til de politiske Forviklinger, som i Aarets Løb forekom i flere Lande, de omfattende Arbeidsnedlæggelser inden Storbritannien tilligemed andre Forhold, der indvirkede forstyrrende paa Forretningslivet.

Indflydelsen heraf fremgaar bedst af de Tal, som angiver Værdien af Storbritanniens Ind- og Udførsel under de sidste tvende Aar, hvilke udviser nedenstaaende Forhold:

	1897.	1896.	Forøgelse eller Formindskelse.	
	£	£	£	%
Indførsel	451 239 000	441 809 000	+ 9 430 000	+ 2.1
Udførsel af britiske Produkter	234 350 000	240 146 000	÷ 5 796 000	÷ 2.4
Gjenudførsel af uden- landske og koloniale Varer	59 834 000	56 234 000	+ 3 600 000	+ 6.4
Samlet Omsætning	745 423 000	738 189 000	+ 7 234 000	+ 1.0

Den her anførte Værdi af Handelsomsætningen under 1897 viser altsaa en Forøgelse af 1 % fra det foregaaende Aars, hvorimod den sidstnævnte oversteg Omsætningen under 1895 med 5 % og denne igjen den under 1894 med 3 %.

Endnu ugunstigere stiller sig en Sammenligning mellem Handelsomsættningens Mængde, hvilken, beregnet efter de under 1896 gjældende Priser, under 1897 udviste en Forøgelse af blot 0.51 %, medens den modsvarende under det nærmest foregaaende Aar gik op til 5.5 %. Heri indgaar dog ikke Re-exporten af udenlandske og koloniale Varer, som under 1897 øgede i Værdi med $6\frac{1}{2}$ % og i Mængde med 8 %, hvoraf fremgaar, at denne Gren af Vareombyttet med Udlandet fremdeles indtager en gunstig Stilling til Trods for den udenlandske Konkurrence, som under senere Aar har søgt at fortrænge samme.

Importen til indenlandsk Forbrug under 1897 viser en Forøgelse mod 1896 af blot 1.64 %, medens Udførselen af indenlandske Produkter, som under de nærmest foregaaende Aar har vist en stadig Stigning, gik ned med 1.29 %. Den samlede Ind- og Udførsel steg altsaa alene med 0.51 %, en Tilvækst, som ikke engang modsvarede Forøgelsen i Landets Folkemængde. Aarsagen hertil turde nærmest være at søge deri, at en ugunstig Høst indvirkede skadelig paa flere af de bedste Konsumenters Kjøbeevne. Dette burde visselig have medført en Fordel for Nord-Amerikas Forenede Stater, som begunstigedes af en rigelig Aarsvækst, der betingede forholdsvis høje Priser; men heraf foraarsagedes ingenlunde nogen øget Import til Staterne af udenlandske Produkter, idet saadan Import modvirkedes af de høje Toldsatser. Hertil kom yderligere en af Pest og Hungersnød foraarsaget Nedgang i Exporten til Indien, — med næsten 7 %, — Tørke i Australien og Kvægpest tilligemed utilfredsstillende Udbytte af Mineindustrien i Syd Afrika, ligesom ogsaa politiske Uroligheder i Central- og Sydamerika. Inden England foraarsagede en langvarig Tvist mellem Arbeidsgivere og Arbeidere inden Maskinindustrien, at ikke blot Bestillinger, som under normale Forhold vilde være kommen herværende Værksteder til gode, overflyttedes til andre Lande, men at ogsaa Udførselen af allerede kontraherede Arbejder umuliggjordes. Det bør i denne Forbindelse heller ikke forbigaaes, at Storbritanniens Udførsel, især af Produkter fra Jern- og Staalfabrikationen, i nogen Grad led under Konkurrence med de Forenede Stater, hvor Produktionsomkostningerne under de seneste Aar er gaaet væsentlig ned. Ofte fremholdes det ogsaa, at Konkurrencen med Tyskland ogsaa har indvirket, men dette turde dog neppe i nogen større Grad være Tilfældet, thi om end Totalværdien af nævnte Lands Export er steget, medens den britiske er gaaet ned, berører den omhandlede Forøgelse dog ikke den Slags Varer, med Hensyn til hvilke nævnte Konkurrence særlig gjør sig følelig, nemlig Tilvirkningen af Bomuld, Uld, Jern og Staal, af hvilke Exporten viste Nedgang. Det turde heraf fremgaa, at Nedgangen i Exporten fra Storbritanien hovedsagelig skyldes en tilfældig Formindskelse i Kundernes Kjøbeevne, og hvor uheldigt saadant end kan være, er det dog bedre, end om Aarsagen maatte søges i Mangel paa Evne til at udholde Konkurrencen med industrielle Medbeilere.

Har Handelsomsætningen med Udlandet saaledes vist en blot ubetydelig Tilvækst, tyder derimod alt paa, at den indenlandske Omsætning fremdeles er i tilfredsstillende Udvikling. Det vigtigste Bevis herpaa er at finde i de af de 15 største Jernbanekompanier offentliggjorte Trafikredegjørelser, hvilke for Aarene 1896 og 1897 viser følgende Tal:

		Passagerer og Pakker.		Handelsvarer.		Mineralier.	
		1897. £	1896. £	1897. £	1896. £	1897. £	1896. £
Første Halvaar		14 475 600	14 033 700	10 286 800	9 959 200	7 125 900	6 721 700
Andet	—	17 334 600	16 642 600	10 880 800	10 561 900	7 641 300	7 418 600
Tilsammen		31 810 200	30 676 300	21 167 600	20 519 100	14 767 200	14 140 300
Forøgelse under første Halvaar		441 900	= 3.1 %	329 600	= 3.3 %	404 200	= 6.0 %
andet	—	692 000	= 4.2 %	318 900	= 3.0 %	222 700	= 3.0 %
Samlet Forøgelse	For-	1 133 900		648 500		626 900	

Den her anførte Udvikling inden Jernbanetransporten af Handelsvarer og Mineralier vidner utvetydigt om en sund Tilstand i Forretningsverdenen i Almindelighed, endskjøndt unegtelig en alvorlig Depression har gjort sig gjældende under Aaret inden adskillige Industrigrene, specielt i Tilvirkningen af Uldvarer. En lignende Slutning kan ogsaa drages af det Faktum, at Produktionen af Tackjern under sidste Aar naaede et høiere Tal end nogensinde tidligere, eller 8 900 000 Tons, ligesom ogsaa, at Kulgrubernes Produktion viste et lignende Forhold, idet den er beregnet at udgjøre 200 000 000 Tons mod 195 000 000 Tons i 1896 og 189 000 000 Tons i 1895.

Omsætningen inden Bankernes Afregningskontor — „clearing-house“ — giver ligeledes en Maalestok for Forretningernes Omfang under Aaret, hvorved dog bør erindres, at denne, forsaavidt London angaar, influeres af finansielle Transaktioner i langt høiere Grad, end Tilfældet er i Provinserne, hvor den hovedsagelig repræsenterer virkelige Handelsoperationer. Nævnte Omsætning viser følgende Tal under de sidste tvende Aar:

	1897.	1896.	Forøgelse eller For-	
	£	£	mindskelse.	%
London . . .	6 015 989 000	6 031 613 000	÷ 15 624 000	÷ 0.26
Manchester . .	193 005 000	193 573 000	÷ 568 000	÷ 0.29
Liverpool . . .	121 468 000	121 031 000	+ 437 000	+ 0.36
Birmingham . .	58 123 000	50 139 000	+ 7 984 000	+ 15.92
Newcastle . . .	60 707 000	55 067 000	+ 5 640 000	+ 10.24
Bristol	25 746 000	23 716 000	+ 2 030 000	+ 8.56

Forøgelsen i Provinsbankernes Omsætning turde for en Del kunne tilskrives de under senere Aar oprettede Filialkontorer, gennem hvilke Benyttelsen af Chequer har vundet yderligere Udbredelse. Men selv om man tager dette i Betragtning, giver Aarets Resultat af Afregningskontorenes Virksomhed endnu et Bevis for et afgjort Forøgelse i Handelsomsætningens Omfang; og da, som ovenfor anført, Vareudvexlingen med Udlandet alene

viser en ubetydelig Tilvæxt, maa deraf kunne slttes, at denne Forøgelse væsentlig omfatter den indenlandske Forretningsvirksomhed.

De her anførte Forhold vinder yderligere Bekræftelse gennem den af Board af Trades Arbejdsdepartement offentliggjorte Statistik. Paa Grund af Arbejdsnedlæggelsen inden de mekaniske Værksteder steg visselig Antallet af Arbejdsløse henimod Aarets Slutning; men forinden Virkningen heraf gjorde sig gjældende, viste Arbejdsmarkedet en uafbrudt Forbedring, saaledes som vil fremgaa af nedenstaaende Tal:

	1897.	1896.	1895.
Antal Arbeidere, som berørtes af Arbejdslønnens Stigning	538 200	382 000	79 900
Synken	14 500	167 400	351 900
Beregnet Nettobeløb pr. Uge af Forøgelse eller Formindskelse	+ £ 28 800	+ £ 26 500	÷ £ 23 200
Gjennemsnitlig Forøgelse eller Formindskelse pr. Person og Uge	+ 1 sh.	+ 10½ d	÷ 1 sh. 3½ d

Antallet af Personer, som oppebar forhøiet Arbejdsløn, var følgelig under sidste Aar betydelig større end under de nærmest foregaaende, ligesom Stigningen samtidig var større. Dertil kommer, at de nys anførte Tal ingenlunde angiver det fulde Omfang af denne Stigning; thi derunder indgaar ikke Landbrugsarbeidere, Sømænd, Jernbanefunktionærer med flere, som samtlige nød godt af Aarets forhøiede Aflønninger. Disse sidste beror jo paa Arbejdsmarkedets Stilling, og forøget Efterspørgsel inden dette indeholder derfor det sikreste Bevis paa en livlig industriel Virksomhed, hvad der i endnu langt højere Grad vilde have gjort sig gjældende, om ikke Tvisten inden Maskinindustrien var kommen imellem.

Som en yderligere Bestyrkelse af, hvad der ovenfor er anført om en øget Forretningsvirksomhed under 1897, sammenlignet med det nærmest foregaaende Aar, hidsættes nedenstaaende, fra „The Times“ hentede statistiske Sammendrag:

	1897.	1896.	Forøgelse eller Formindskelse. Beløb.	%
Handel med Udlandet:				
Import	£ 451 239 000	441 809 000	+ 9 430 000	+ 2.1
Export: indenlandske Produkter	- 234 350 000	240 146 000	÷ 5 796 000	÷ 2.4
Do.: udenlandske og koloniale Varer	- 59 834 000	56 234 000	+ 3 600 000	+ 6.4
Søfart:				
Indklarede:	Tons 34 636 000	33 479 000	+ 1 157 000	+ 3.5
Udklarerede	- 39 308 000	37 703 000	+ 1 605 000	+ 4.3

		1897.	1896.	Forøgelse eller For- mindskelse.	
				Beløb.	%
Indenlandsk Handel:					
Udtaget fra Told- oplag:					
The	℥	231 400 000	227 786 000	+ 3 614 000	+ 1.6
Kaffe	Cwt.	248 000	248 000	—	—
Cacao	℥	27 852 000	24 523 000	+ 3 329 000	+ 13.6
Tobak	-	68 277 000	66 147 000	+ 2 130 000	+ 3.2
Spirituosa	Gal.	8 301 000	8 174 000	+ 127 000	+ 1.6
Vin	-	15 853 000	15 861 000	÷ 8 000	—
Jernbanernes Ud- bytte	£	80 123 000	77 749 000	+ 2 374 000	+ 3.1
Kystfart:					
Indklarerede . . .	Tons	32 064 000	31 983 000	+ 81 000	+ 0.3
Udklarerede . . .	-	30 964 000	30 632 009	+ 332 000	+ 1.1
Statsindtægter af Told	£	21 870 000	21 392 000	+ 478 000	+ 2.2
Akcise	-	32 996 000	32 120 000	+ 876 000	+ 2.7
Stempelafgift . .	-	7 470 000	7 285 000	+ 185 000	+ 2.6
Post og Telegraf .	-	15 045 000	14 535 000	+ 510 000	+ 3.5

Paa Landbrugets Omraade har det sidst forløbne Aars første og sidste Halvdel vist større Modsætninger, end Tilfældet nogensinde turde have været under det nærmest foregaaende Decennium. Lige til henimod Slutningen af første Halvaar syntes der blot at være Modgang for Landbrugerne. Veiret var den hele Tid ugunstigt, Høstudsigterne alt andet end lovende og Prisen paa dette Lands fornemste Kornslag — Hvede — faldende. Under Aarets sidste Halvdel indtraadte en fuldstændig Omvæltning heri. Høstveiret var det gunstigst mulige for Bearbejdelse af Ageren og den spirende Grødes Udvikling; Prisen paa Hvede var i jevn Stigning, som naaede sit Hødepunkt ved Aarets Udgang, og det nye Aar begyndte med rigelige Forraad af Foder og Rodfrugter, hvorfor det uden Overdrivelse kan siges, at Fremtidsudsigterne da var mere lovende, end Tilfældet har været under noget af Nittiaarene. Om end ikke en lignende Prisstigning fandt Sted for de andre Landbrugsprodukters Vedkommende, var Aaret 1897 dog for Landbrugerne ubestridelig bedre, end hvad de længe har været vant til. En Stigning i Prisen paa Fødemidler medfører unegtelig et Tab for den store Masse af Forbrugere; men dette blev dog mindre føleligt paa Grund af de lave Priser paa The, Sukker, Kaffe og flere lignende Nydelsesmidler, hvorfor det turde være tvivlsomt, om Leveomkostningerne i sin Helhed er stegne i nogen nævneværdig Grad, medens de rigeligere Indtægter har sat Landbrugerne istand til at medvirke til øget Omsætning inden andre Næringsveie.

Inden Skibsfarten har ligeledes en Lysning gjort sig gjældende i det Tryk, som under de nærmest foregaaende Aar foraarsagedes af de lave Fragter. Disse var vistnok under Aarets første 7 Maaneder fremdeles lave; men da man henimod Høsten kom til Vished om, at Indhøstningsforholdene

i Europa nødvendiggjorde en betydelig Indførsel af Korn fra Amerika, opstod der en livlig Efterspørgsel efter Tonnage med en indtil Aarets Udgang vedblivende jevn Stigning af alle Fragtsatser, en Stigning, som antagelig vil holde sig under indeværende Aar. Dertil kom, at den langvarige Streik inden de mekaniske Verksteder vanskeliggjorde Produktionen af ny Tonnage, hvad der bidrog til at udjevne Tilgang og Efterspørgsel paa Fragtmarkedet saagodtsom over hele Verden. De af Rederierne uddelte Dividender har som Følge heraf ikke blot holdt sig vel oppe, men ogsaa i mange Tilfælde vist en Stigning, og alt tyder paa, at de gunstige Konjunkturer ikke blot er en Tilfældighed. Det bør i saa Henseende ogsaa erindres, at om end Søfartsnæringen i Lighed med enhver anden Forretningsgren er underkastet Omskiftelser, maa dog Fragtfarten i sin Helhed tiltage i Forhold til Folke-mængdens Forøgelse og Civilisationens Udbredelse. Seet fra dette Synspunkt bør den britiske Skibsreder med nogenlunde Sindsligevægt kunne imødesee en stadig stigende udenlandsk Konkurrence paa et Omraade, som han hidtil har betragtet som sit eget. Ogsaa med Hensyn til denne Konkurrence indtager Tyskland ubestridelig den første Plads; men det fremholdes i det Presseorgan, som særlig behandler herhenhørende Spørgsmaal, at det virksomste Middel til seirende at gaa ud af denne Vædekamp turde være at søge i en nærmere Sammenslutning mellem det uhyre britiske Riges forskellige Dele med en deraf følgende livligere Handelsforbindelse mellem Moderlandet og dets Kolonier eller Besiddelser.

Inden Pengemarkedet viste Noteringerne en stadig Nedgang under den første Del af Aaret. Det begyndte med en Bankrente af 4 %, som dog allerede efter 3 Ugers Forløb nedsattes til $3\frac{1}{2}$ %. Under Begyndelsen af Februar faldt den yderligere til 3 %, hvorved den forblev staaende indtil den første Uge af April, da man atter gik et Trin nedad til $2\frac{1}{2}$ %, som en Maaned senere reduceredes til 2 %. Herved forblev den til den sidste Halvdel af September, da der indtraadte en opadgaende Bevægelse med $2\frac{1}{2}$ % og den 13de Oktober yderligere til 3 %, hvorved den forblev indtil Aarets Udgang.

Inden Fondsmarkedet foregik en stadig Omsætning til i Almindelighed stigende Priser, hvilke ifølge „Bankers Magazine“ med Hensyn til Værdien af 325 af de mest fremtrædende Kompanier af forskellige Slags ved Udgangen af 1897 modsvarende en Kapitalforøgelse af 2.4 %. Ligesaa uddelte 15 af de betydeligste engelske Jernbanekompanier under første Halvaar i Gjennemsnit en noget højere Dividende end under det modsvarende Tidsrum af 1896, men gav derimod et mindre gunstigt Resultat under andet Halvaar, for hvilket den udbetalte Dividende modsvarede $6\frac{1}{4}$ % mod $6\frac{3}{8}$ % under det nærmest foregaaende Aar.

Kapitalplaceringer i Statslaan og industrielle Anlæg tilbødes gennem offentlig Subskription til et Beløb af £ 157 289 000, mod £ 152 807 000 i 1896, £ 104 690 000 i 1895, £ 91 835 000 i 1894 og £ 49 141 000 i 1893, og fordeler det førstnævnte Beløb sig mellem de forskellige Øiemed saaledes:

Laan til udenlandske Stater	£ 10 615 300
— - indiske og koloniale Styrelser	- 13 684 700
— - britiske Korporationer	- 7 651 500

Laan til koloniale og udenlandske Korporationer	£	414 800
Britiske Jernbaner	-	7 465 000
Indiske og koloniale do.	-	4 378 000
Udenlandske do.	-	5 468 000
Grubekompanier i West Australia	-	2 195 000
— - andre Dele af Australien	-	543 500
— - Syd Afrika	-	2 960 000
— - Canada	-	2 367 000
— , andre	-	4 904 500
Jordeiendoms- og Finantskompanier	-	7 812 000
Velocipeder med Tilbehør	-	7 193 000
Ølbryggerier og Destillerier	-	17 950 600
Bankselskaber	-	1 309 000
Forsikringsselskaber	-	1 229 300
Gas- og Vandledningskompanier	-	3 304 100
Hoteller, Theatre og andre Forlystelsessteder	-	5 016 500
Handelsselskaber	-	8 999 800
Selskaber for Indkjøb af Patenter	-	5 182 400
Mineralvandsfabrikker	-	3 716 000
Industrielle Anlæg	-	15 383 200
Motorvogne	-	380 000
Dok-, Havne- og Søfartskompanier	-	1 682 000
Theplanteringsselskaber	-	2 326 600
Forskjellige andre Selskaber	-	13 156 300
Af Totalbeløbet udbødes til Tegning inden England	-	143 612 000
Inden England og i Udlandet	-	11 677 000
Kontant indbetaltes inden England	-	73 947 000
samt inden England og i Udlandet	-	7 747 000

Betræffende Storbritanniens Vareudveksling med den øvrige Verden har et herværende Skibsmæglerfirma (J. Grønsund & Co.) i en nylig uddelt Rapport leveret en Oversigt, hvoraf nedenstaaende Uddrag turde fortjene at meddeles.

Et Lands Export af dets egne Produkter — siger Forfatteren — giver den eneste rigtige Maalestok for Bedømmelsen af dets Velstand, seet fra et kommersielt Synspunkt, og man har derfor altid lagt særlig Vægt paa, at der exporteres mere, end der importeres; er Forholdet omvendt, viser det, at der gaar Kapital i en eller anden Form ud af Landet for at betale for Forskjellen i Værdien.

Storbritannien med en Befolkning af ca. 40 Millioner, producerer dog langt fra tilstrækkeligt til at føde og underholde sine Indbyggere, og dets Import er derfor nødvendigvis langt betydeligere end dets Export. Forskjellen i Værdien likvideres for en stor Del ved de Fragter, som opseiles af en Handelsflaade paa ca. 12 Millioner Tons, samt ved Renteindtægt og Udbytte af Kapitalanbringelser i Udlandet.

En paa Board of Trades aarlige statistiske Opgaver grundet Undersøgelse viser, at Værdien af britisk Export i Tidsrummet 1891—1895 aftog

med £ 46 794 652 imod de nærmest forogaaende 5 Aar, uagtet Indbygger-
antallet — altsaa Produktionskraften — tiltog med over $1\frac{1}{2}$ Million,
hvorimod Værdien af Importen fra andre Lande samtidig steg med
£ 149 241 027.

Den samlede Import, fraregnet Reexport af fremmede importerede
Varer, altsaa for Befolkningens egen Konsumption, udgjorde under Tids-
rummet 1891—1895 £ 1 786 292 514
og Exporten af britiske Produkter - 1 134 845 150

udvisende under de 5 Aar en større Import end Export af £ 651 447 364

eller i Gjennemsnit aarlig £ 130 289 473

hvilken Kapital altsaa i en eller anden Form er gaaet til Udlandet.

Fluktuationerne i Storbritanniens Vareomsætning med Udlandet under
de 15 Aar fra og med 1881 til og med 1895 vil fremgaa af følgende Tal:

Indførsel med Fradrag af re- exporterede udenlandske Varer:	Udførsel af britiske Produkter og Fabrikater:
1881 £ 333 962 392	1881 £ 234 022 678
1882 - 347 826 056	1882 - 241 467 162
1883 - 361 253 982	1883 - 239 799 473
1884 - 327 076 228	1884 - 233 025 242
1885 - 312 608 761	1885 - 213 115 114
£ 1 682 727 419	£ 1 161 429 669
1886 £ 293 629 209	1886 £ 212 725 200
1887 - 302 878 589	1887 - 221 913 910
1888 - 323 593 114	1888 - 234 534 912
1889 - 360 980 111	1889 - 248 935 195
1890 - 355 970 464	1890 - 263 530 585
- 1 637 051 487	- 1 181 639 802
1891 £ 373 562 696	1891 £ 247 235 150
1892 - 359 370 115	1892 - 227 216 399
1893 - 345 809 626	1893 - 218 259 718
1894 - 350 564 580	1894 - 216 005 637
1895 - 356 985 497	1895 - 226 128 246
- 1 786 292 514	- 1 134 845 150

For 1896 stiller Omsætningen sig saaledes:

Import £ 441 808 904
÷ Reexport heraf - 56 233 663

Netto Import £ 385 575 241

Export af Landets egne Produkter og Fabrikater . . . - 240 145 551

altsaa en større Import end Export af £ 145 429 690

Værdien af Transitvarer — Speditionsgods — var i 1896 £ 10 266 379, som er det omtrentlige Gjennemsnit for de sidste 5 Aar.

I 1890 naaedes Høidepunktet for Storbritanniens kommercielle Velstand, idet Exporten af britiske Produkter da udgjorde £ 263 530 585, en Sum, som den aldrig før eller senere er naaet op til; det Aar, der kommer nærmest, er 1872 med en Export af ca. 256 Millioner. Sammenligner man 1872 med 1895, viser der sig en Tilbagegang i de 24 Aar af omkring 30 Millioner Pund Sterling, uagtet Folkemængden i samme Tidsrum tiltog med ca. 7 Millioner.

Aarsagen hertil maa først og fremst søges i den store og stadig tiltagende Konkurrence af andre Industristater, som Tyskland, Belgien, Frankrig, Nordamerika og Japan. Førstnævnte Land har paa det industrielle Omraade gjort de største Fremskridt, navnlig i det sidste Decennium og er nu Storbritanniens farligste Konkurrent, ikke alene paa oversøiske Markeder, men ogsaa inden selve Storbritannien. Har England bedre Tilgang paa Raamaterialier, som Kul, Jern etc., saa er Arbejdslønnen her høiere og Arbejdstiden kortere end paa Kontinentet, Arbejdsforstyrrelser er hyppigere og mere langvarige, og disse stadige Konflikter mellem Kapital og Arbeidskraft formindsker Produktionsevnen i betydelig Grad. Fabrikloven forbydende Arbejde af Børn og regulerende Arbejde og Arbejdstid for Kvinder, hvor prisværdig den end er fra et Humanitetssynspunkt, eksisterer ikke eller ialfald ikke i samme Udstrækning paa Kontinentet og giver derfor andre Landes Fabrikanter en Fordel over engelske i billig Produktion af lette Varer.

“The workmen’s compensation for accidents Bill”, som blev Lov ifjor, er atter en Byrde for Arbejdsgiverne, som efter den har at yde Erstatning for Skade, selv om foraarsaget ved Arbejdernes egen Forsømmelse eller Uagtsomhed.

Har Varemærkeloven været til Nytte i enkelte Retninger ved at forhindre, at fremmede Varer sælges i Storbritannien og som Transitgods til Kolonierne og andre oversøiske Markeder som engelske Produkter, saa har den gjort stor Skade i andre, hvad der stærkt fremholdes i Udtalelser for en Kommission, som Regjeringen ifjor nedsatte for at bringe Klarhed i dette Spørgsmaal. „Made in Germany“ er et Avertissement for tyske Varer og afskrækker nu ikke længere Folk fra at købe de billige, ofte meget sindrig forarbejdede og vel udstyrede tyske Fabrikater, som under det her raadende Frihandelssystem indføres toldfri, medens Tyskland og andre Lande, ja selv Storbritanniens egne selvstyrende Kolonier beskytter sine egne Industrier ved Toldsatser og Beskatning af engelske og andre udenlandske Produkter og i enkelte Tilfælde endog tilstaar de indenlandske Producenter Udførselspræmier. Jernbanerne i andre europæiske Lande er Statsbaner, som ved lave Taxter sætter Producenterne istand til at faa sine Varer befordrede til Udskebningsstedet for en langt billigere Betaling, end Tilfældet er her i Landet, hvor Jernbanerne tilhører private Selskaber, hvis Styrelse først og fremst søger at skaffe Aktionærerne det størst mulige Udbytte. Det samme gjælder flere udenlandske Dampskibsselskaber, der støttes af sine Regjeringer ved Subsidier for at befordre Producenterne Varer til de forskjellige Markeder til reducerede Fragter og til bestemte Tider.

Udslibning af Varer i England sker gennem Dokker eller over Kaier tilhørende private Aktieselskaber, hvilke ikke alene beregner Dokavgifter for Partøierne, men ogsaa belaster de Varer, der føres over deres Omraade med Afgifter, som langt overstiger, hvad der betales paa Kontinentet, hvor Havne og Kaier tilhører Stat eller Kommune og saaledes ikke kommer i Konflikt med private Interesser.

Noget Præmiesystem eller nogen Statsunderstøttelse eksisterer, som bekendt ikke i Storbritannien, hvor enhver Forretning, det være sig Skibsfart, Jernbanetransport eller anden industriel Virksomhed, er afhængig af sin egen Livskraft i aaben Konkurrence med hele Verden.

Andre Aarsager til Englands aftagende eller stillestaaende og andre Landes, navnlig Tysklands tiltagende Exporthandel maa søges i den høiere Grad af teknisk Undervisning og Sprogkundskaber paa Kontinentet, dernæst den engelske Sendrægtighed i at rette sig efter Kundernes omskiftende Smag og Uvilje til at forandre den gamle Forretningsmaade. Tidligere havde England et Slags Monopol paa mange Varer, der kun fabrikeredes her i Landet, og Kjøberne maatte derfor søge Sælgerne; nu derimod, da andre Nationer fabrikerer disse Varer ligesaa godt og ligesaa billigt, er Forholdet et andet. Med Hensyn til Udbydelse af Varer og Fremlæggelse af Prøver er Tyskerne gennemgaaende bedre repræsenterede ved Agenter og Handelsreisende i alle Verdensdele og er mere ihærdige og paatrængende for at opnaa Salg af sine Produkter.

England holder fast ved det gamle Vægt-, Maal- og Myntsystem, hvis Inddeling og Ekvivalent det er vanskeligt eller tidsspildende for mange Kjøbere paa oversøiske Pladse at sætte sig ind i, hvorfor disse foretrækker at indlede Forbindelser med andre Landes Handelsreisende og Agenter, som kan tilbyde dem den lignende Varer, noterede efter paa Stedet gjældende Mynt, Maal og Vægt. I de af britiske Konsuler i alle Dele af Verden afgivne Indberetninger fornyes derfor ogsaa Aar efter Aar Formaningen til Fabrikanten og Sælgeren om ikke at udsende Priskuranter affattede i det engelske Sprog og med engelsk Mynt- og Vægtbetegnelse, da mange Kjøbere ikke vil læse dem, naar de samtidig er oversvømmede med Cirkulærer og Priskuranter fra andre Lande, affattede i Kjøbernes eget Sprog og med den af dem benyttede Mynt- og Vægtbetegnelse. Gennem Indførelse af det metriske System i Storbritannien vilde derfor utvivlsomt Omsætningen med Udlandet lettes og fremmes.

I 1895 anmodede den herværende Regjering samtlige Kolonier om at indhente og indsende nøiagtige Oplysninger til Bestemmelse af, i hvilken Grad fremmede Varer har fortrængt britiske paa de koloniale Markeder, samt Aarsagerne dertil. Resultatet meddeles i September sidstleden i en offentlig Redegjørelse, der giver meget interessante og udtømmende Oplysninger om dette for britiske Industridrivende saa vigtige Emne. Man finder saaledes, at i 1884 modsvarede Importen til Kolonierne af udenlandske Varer i Modsætning til britiske 25.79 % udgjorde i 1889 24.57 % men steg under 1894 til 31.50 %

Nedenstaaende Tabel giver den aarlige Gjennemsnitsimport til Kolonierne for trede 3-Aars Perioder:

Import fra

Periode.	Storbritannien og Irland.	Britiske Besiddelser	Andre Lande.
1883—1885	£ 62 691 000	£ 39 083 000	£ 36 151 000
1888—1890	„ 61 126 000	„ 47 618 000	„ 37 983 000
1893—1895	„ 56 509 000	„ 42 832 000	„ 42 677 000

hvad der giver et talende Bevis for den tiltagende fremmede Konkurrence. Som Aarsag hertil nævnes overalt større Prisbillighed, bedre Udstyr, bedre Pakning, større Imødekommenhed, ligeoverfor Kundernes Smag og Ønsker samt større Ihærdighed. En Gjennemgaaelse af disse koloniale Rapporter leder til den Slutning, at England indtager den første Plads med Hensyn til Produktionen af de bedste og derfor de dyreste Slags Varer, men at derimod andre Lande har vundet Forsprang i billigere, mindre solide, men vel udstyrede Varer, for hvilke Efterspørgselen befinder sig i stadigt Stigende.

I de af herværende Regjering og Handelskammere for nogen Tid siden i de vigtigste Handelscentrer foranstaltede Udstillinger af fremmede Landes Fabrikata, der finder Afsætning paa transatlantiske Markeder, og hvilke Udstillinger man agter at gjentage fra Tid til anden, vil britiske Fabrikanter have Leilighed til at gjøre sig bekendte med Kundernes efterhaanden forandrede Smag og Behov. Konservatismens og Monopolets Dage i Handelen er forbi, og England vil have at bekjæmpe Konkurrencen med Konkurrenternes egne Vaaben; sker dette, turde Resultatet ikke være tvivlsomt.

Alle de Argumenter, hvorpaa Frihandelen eller rettere den fri Import af fremmede Varer, var baseret, er forældede og gjort værdiløse ved Begivenhedernes Gang og Tidernes Omskiftning. Der mangler ikke Tegn, paa, at en Forandring i Englands Handels og Toldpolitik turde være nær forestaaende under Paavirkning af en stærkt udpræget offentlig Mening. Denne Mening har taget lang Tid til at udvikle sig og er derfor ikke nogen Øieblikkets Impuls; den er Resultatet af den Agitation, som Medlemmerne af „The Fair Trade League“ under en Række af Aar har drevet, i Forbindelse med den fra „The British-Empire League“ udgaaede Plan om en nærmere Sammenlutning mellem det britiske Riges forskellige Dele og gjensidige Toldmodifikationer dem imellem. Sidstnævnte Selskabs Program gaar først og fremst ud paa at søge opnaaet en permanent Forening mellem det store Riges forskellige Dele, samt dernæst

at fremme Handel mellem Storbritannien, Kolonierne og Indien og at foranstalte periodiske Møder af Repræsentanter fra alle Dele af Riget for at diskutere Sager af almindelig kommerciel Interesse og overveie de bedste Midler til at udvide den nationale Handel;

at tage under Overveielse, hvorvidt det var muligt at modificere nogen eksisterende Lov eller Traktat, som er til Hinder for Indgaaelse af gjensidige Handelsoverenskomster mellem Moderlandet og Kolonierne eller mellem to eller flere af de britiske Besiddelser;

at fremme nøiere Forbindelse mellem de forskellige Dele af Riget ved at etablere billigere og, hvor det findes nødvendigt, mere direkte Dampskibs- og Telegrafkommunikationer, hvorved Fortrin bør gives Ruter, der ikke kommer i Berøring med fremmed Territorium;

at udvikle de Principer, hvorefter alle Dele af Riget bedst kan deltage i det fælles Forsvar,

at assimilere, saavidt de lokale Forhold tillader, de Love, der regulerer Forlagsret, Retsgyldighed, Patenter og Konkurs, over hele Riget.

Paa Basis af dette Program er en Forandring i Englands Handelspolitik en af Sagerne paa Dagsordenen. Hvad der hidtil har forhindret Moderlandet og Kolonierne fra at komme til en Forstaaelse om gjensidige Toldbegunstigelser er de mellem Storbritannien samt Belgien og Tyskland gjældende Handelstraktater, som begge bestemmer, at belgiske og tyske Produkter i de britiske Kolonier ikke maa belastes med andre eller høiere Toldafgifter end britiske Varer. Disse Traktater er dog nu opsagte og udløber den 30te Juli førstkommande. Der vil efter den Tid intet være til Hinder for, at Kolonierne indrømmer Moderlandets Produkter Toldbegunstigelser. Canada har allerede taget Initiativet ved en Reduktion af $12\frac{1}{2}$ % i Tolden paa britiske Varer, at forhøies til 25 % efter nysnævnte Datum, og de store australiske og sydafrikanske Kolonier vil sandsynligvis følge efter. Hvad har saa England at byde Kolonierne som Gjengjæld for disse Begunstigelser? Koloniernes Varer indføres allerede hertil toldfrit, og der kan derfor vanskelig tænkes nogen anden Erstatning, end at England lægger Told paa andre Landes Varer, som paa dets Marked konkurrerer med Koloniernes Produkter. Alt tyder paa, at dette kommer til at blive Løsningen paa dette Spørgsmaal. Skulde denne Forudsætning blive virkeliggjort, vilde uden Tvivl de skandinaviske Landes Interesser i følelig Grad blive berørte deraf.

Storbritanniens Vareomsætning under 1897 fordeles sig i angiven Værdi mellem de forskellige Lande, saaledes som nedenfor anført:

Import. Fra de Forenede Stater £ 113 195 000, Frankrig £ 53 260 000, Holland £ 28 982 000, Tyskland £ 26 200 000, Rusland £ 22 275 000, Belgien £ 21 227 000, Spanien £ 13 118 000, £ Danmark 10 970 000, Sverige £ 9 846 000, Egypten £ 9 295 000, Tyrkiet £ 6 212 000, Argentina £ 5 745 000, Norge £ 4 989 000, Brasilien £ 3 738 000, Italien £ 3 324 000, Chili £ 3 206 000, Kina £ 2 700 000, Portugal £ 2 646 000, £ Grækenland £ 1 634 000, Fremmede Besiddelser i Indien £ 1 612 000, Østerrige £ 1 282 000, Central-Amerika £ 1 176 000, Mexico £ 594 000, Uruguay £ 345 000, Andre Lande £ 9 974 000, tilsammen £ 357 545 000. Britiske Kolonier og Besiddelser £ 93 927 000, ialt £ 451 472 000.

Export: Til de forenede Stater £ 21 636 000, Tyskland £ 21 605 000, Frankrig £ 13 824 000, Holland £ 8 857 000, Belgien £ 8 231 000, Rusland £ 7 543 000, Tyrkiet £ 6 557 000, Italien £ 5 609 000, Brasilien £ 5 438 000, Kina £ 5 142 000, Argentina £ 4 740 000, Egypten £ 4 435 000, Sverige £ 3 568 000, Spanien £ 3 347 000, Danmark £ 3 088 000, Norge £ 2 251 000, Chili £ 2 230 000, Fremmede Besiddelser i Indien £ 2 185 000, Mexico £ 1 605 000, Østerrige 1 549 000, Portugal £ 1 417 000, Central-Amerika £ 845 000, Grækenland £ 835 000, Uruguay £ 725 000, Andre

Lande £ 16 383 000, tilsammen £ 153 645 000. Britiske Kolonier og Besiddelser £ 80 705 000, ialt £ 234 350 000.

Som heraf fremgaar indtog Sverige under 1897 med Hensyn til Importen til britiske Havne den 9de Plads mod den 10de under 1896 samt med Hensyn til Exporten fra nævnte Havne den 13de Plads istedenfor den 14de i 1896, altsaa udvisende en Stigning i begge Henseender. Norge har derimod bibeholdt den 13de Plads i Importen til Storbritannien, men i Exporten fra nævnte Land havt en Stigning, som har flyttet det til den 16de Plads fra den 18de i 1896.

Værdien af den samtidige Indførsel til Storbritannien af ædle Metaller i Plader og Mynt udgjorde:

	1897	1896	1895
Guld	£ 36 009 329	£ 24 468 580	£ 30 808 856
Sølv	„ 10 666 332	„ 14 329 116	„ 18 032 091
eller tilsammen . . .	£ 46 675 661	£ 38 797 696	£ 48 840 949

Udførselen af ædle Metaller udgjorde:

	1897	1896	1895
Guld	£ 21 369 323	£ 30 123 925	£ 30 808 571
Sølv	„ 10 357 436	„ 15 048 134	„ 18 780 988
tilsammen	£ 31 726 759	£ 45 172 059	£ 49 589 559

Nedenfor hidsættes en Opgave over Mængden og Værdi af de vigtigste Vareslags, som indgik i den ovenfor nævnte Handelsomsætning:

Import: Heste, Stk. 49 519 £ 1 254 342. Kvæg Stk. 618 336, £ 10 461 236, Faar Stk. 611 504. £ 919 096. Ialt Værdi £ 12 634 674.

Føde- og Drikkevarer. Toldfrie. Hvede Cwts. 62 743 280, £ 23 363 503, Hvedemel 18 680 669, 9 599 656, Byg 18 958 720, 4 681 074, Havre 16 116 810, 4 038 813, Ærter, 2 820 135, 771 054, Bønner 2 840 050, 762 275, Mais 53 785 380, 9*188 978. Andre Kornvarer: £ 1 174 390. Tilsammen 53 579 745.

Flæsk — „Bacon“, Cwts. 5 004 915 £ 8 867 846, „Hams“ 1 725 875, 3 681 958, „Pork“, saltet, 237 206, 253 693, Do., ferskt, 347 617, 765 128 Oxekjød, saltet, 175 236, 216 241, Do.. ferskt 3 010 387, 5 783 667, Faarekjød, ferskt 3 193 276, 4 827 866, Kjød, ei angivet Slags 364 822, 727 283, Do. konserveret 669 785, 1701 306, Kaniner 276 458, 543 494, tilsammen 15 005 577, £ 27 368 484.

Smør, Cwts. 3 217 801 £ 15 916 911, Margaril 936 543, 2 483 370, Ost, 2 603 608, 5 886 546, kondenseret Melk 751 743, 1 398 363, Æg, 120 Stk., 14 031 752, 4 356 799, Ister Cwts. 1740 468, 1 993 143, Fisk, fersk, 1 086 319, 831 153, Do. røget eller saltet 1 363 411, 2 589 165, Fjærkræ og Vildt £ 730 725, Frugt, raa £ 6 209 141, Humle, Cwts. 164 154, 524 297, Løg, Bushels, 6 108 928, 760 630, Poteter, Cwts., 3 922 399, 1 200 390, Grøntsager, raa, £ 1 454 720, Ris Cwts. 5 178 862, 2 115 559, Krydder £ 669 477, Sukker, raffineret, Cwts. 15 832 092, 9 728 772, Do. uraffineret 13 552 227, 6 222 025, Do. Melasse 1 154 044, 247 260, Gjær 159 596, 386 076, tilsammen £ 151 550 115.

Toldpligtige. Kaffe, Cwts., 778 953, £ 3 571 443, The, 269 033 482, 10 443 104, Cacao 35 046 606, 932 130, Cicori 101 062, 44 138, Korinther

1 181 689, 1 088 981, Rosiner 660 487, 1 026 483, Spirituosa, Gallons 9 863 970, 2 020 947, Vin, Gallons, 15 883 071, 6 438 513, Tobak 84 900 300, 4 072 435, tilsammen £ 30 863 954.

Metaller: Jern, Tons 5 968 680, £ 4 435 934, Do. bearbejdet 68 132, 539 509, Staal, ubearbejdet, 39 988, 266 131, Kobber, Malm, 82 525, 476 626, Do. smeltet, raat 88 591, 2 275 780, Do. bearbejdet, 61 089, 3 040 758, Bly, Tack og Plade, 167 442, 2 033 300, Svovlkis, 623 041, 1 020 896, Kviksølv Th 4 105 053, 390 881, Sølv malm £ 1 429 842, Tin, bearbejdet, Cwts., 535 716, 1 623 798, Zink, Tons, 69 812, 1 189 389, tilsammen £ 21 265 363.

Kemikalier, Farver og Garvestoffe £ 6 006 210, Oljer, alle Slags £ 7 641 231, Raastoffe for Væveindustrien, Bomuld, raa, Cwts. 15 394 234, £ 32 194 732, Lin, Tons 98 802, 3 203 184, Hamp 89 906, 1 763 459, Jute 336 919, 4 142 610, Silke, raa, Th 1 805 608, 1 113 238, Do., andre Slags £ 761 386, Uld Th 735 632 516, 24 436 872, Alpaca m. m., 5 121 543, 247 620, Gjedefuld og Haar 26 141 626, 1 428 505, Shoddy 74 493 440, 638 678, tilsammen £ 69 930 284.

Raastoffe for andre Industrier. Peru-Bark, Cwts. 24 674, £ 52 463, Bust Th 4 007 892, 514 123, Kautschuk Cwts. 396 318, 4 546 841, Gummi, forskj. Slags, £ 878 710, Guttapercha, 41 442, 400 875, Huder, tørre, 556 587, 1 413 166, Do. vaade, 638 658, 1 336 698, Elfenben 10 268, 422 398, Gjødningsstoffer, Tons, 505 337, 1 604 126, Filler, Lin og Bomuld 25 233, 249 631, Esparto og anden Fiber 204 579, 825 195, Træmasse 388 204, 1 939 367, Parafin 773 301, 675 011, Harpix 1 640 745, 407 771, Talg og Stearin 1 950 975, 1 870 269, Tjære, Fade, 106 355, 68 362, Trælast, huggen, Loads, 2 827 746, 5 781 070, Do. saget 7 018 242, 16 628 200, Stav, 126 745, 569 572, Mahogny, Tons, 73 513, 658 519, tilsammen £ 52 085 336.

Fabrikprodukter. Klokker og Dele deraf £ 537 391, Uhre og Dele deraf £ 1 241 286, Bomuldsvare £ 3 953 638, Uldvarer £ 12 472 932, Silkevarer £ 16 912 388, Lingarn Th 15 907 161, £ 618 375, Halmarbejder £ 90 335, Læder og Skind, Cwts. 1 278 883, £ 7 648 247, Skotøi, Dussin, 174 662, 493 006, Hansker 2 026 546, 2 144 569, Glasvarer £ 3 006 911, Jern- og Staalarbejder £ 5 772 054, Papir og Pap, Cwts. 4 845 024, 3 481 114, Zinkarbejder 421 161, 438 873, tilsammen £ 85 038 387.

Diverse Varer. Droger, Frø og Oljekager etc. £ 12 874 972. Med Pakkepost £ 1 004 930. Samlet Import £ 451 238 683.

Export af britiske og irlandske Produkter.

Levende Dyr. Heste, Stk. 34 506, £ 825 926, Kvæg 3 768, 119 353, Faar 11 569, 141 713, Svin 214, 1 700, ikks angivet Slags 42 663, 44 423, tilsammen £ 1 133 115.

Føde- og Drikkevarer. Øl, Fade, 470 924, £ 1 622 247, Brød og Kjæks Cwts. 256 743, 618 549, Smør 13 602, 70 432, Ost 10 335, 38 186, Fisk, Sild, Tønder, 1 119 254, 1 364 374, Do. andre Slags, £ 673 420, Syltede Frugter og Konfekturer £ 1 317 683, Humle, Cwts. 10 820, 43 936, Salt, Tons, 669 761, 466 524, Spirituosa, Gallons, 4615 941, 1 827 236,

Sukker, Cwts. 874 220, 475 437, Fødevarer, andre Slags, iberegnet Kjød £ 1 082 410, Andre Slags £ 2 538 108, tilsammen £ 12 138 542.

Raastoffe. Stenkul m. m., Tons, 37 102 138, £ 16 659 294, Uld, ₧ 40 103 300, £ 1 535 282, Andre Slags £ 1 945 514, tilsammen £ 20 140 090.

Fabrikprodukter. Bomuldsgarn £ 9 932 447, Bomuldstøier £ 54 061 269, Jutegarn £ 529 951, Jutestoffe £ 2 168 071, Lingarn £ 976 658, Lintøier £ 4 774 310, Silke £ 255 515, Silketøier £ 1 340 019, Uldgarn £ 4 842 137, Alpacagarn £ 1 652 314, Garn af Haar eller Uld, andre Slags £ 102 893, Uldtøier £ 15 982 888, tilsammen £ 96 618 477.

Metaller eller Arbeider deraf undtagen Maskiner. Kobber og Messing, Cwts., 939 355 £ 2 530 265, Jern, Tack-, Tons 1 200 746 £ 2 892 373, Do. Stang- m. m. 169 604, 1 084 373, Jernbaneskiner 783 448 3 858 734, Jern- og Staaltraad 51 645, 866 593, Do. Baand, Plader, Blik 118 965, 896 674, Do. galvan. Plader 227 676, 2 562 084, Do. fortinnet Blik og Plade 271 909, 3 037 279, Do. andre Slags undtagen Kanoner 376 161, 4 885 275, Jernaffald 87 854, 239 185, Staal, ubearbejdet 299 458, 2 606 779, Staalplader til Fortinning 58 723, 568 929, Knivsmedarbejde £ 2 107 264, Tilvirkninger af Jern og Staal £ 1 141 365, Redskaber og Verktøi £ 1 364 366, Bly og Arbeider deraf £ 542 088, Tin, ubearbejdet £ 323 200, Zink, raa og bearbejdet £ 123 832, Pletvarer £ 419 661, Telegraftraad £ 1 001 102, Arbeider af Metaller, andre Slags £ 944 712, tilsammen £ 34 487 808.

Maskiner og Maskindele £ 16 282 085, Klæder og Ting for personligt Brug £ 9 878 192, Kemikalier og medicinske Præparater: Alkalier Cwts. 4 976 118, £ 1 278 690, Blegningsstoffer 1 169 331, 371 480, Kemiske Gjødningsstoffer, Tons, 407 982, 1 968 539, Medicinalier £ 1 132 636, Andre Slags £ 3 923 519, tilsammen £ 8 674 864.

Andre Fabrikata. Krigsmateriel £ 1 910 231, ledige Sække o. l. £ 456 178, Tryksager £ 1 330 171, Lys, ₧ 24 461 300, £ 331 881, Arbeider af Kautschuk £ 1 234 235, Jernbanevogne £ 1 770 654, Velocipeder £ 1 431 129, Vogne, andre Slags £ 273 333, Cement, Tons 391 755, 647 919, Stenkulsprodukter, Naftha, Parafin etc. £ 1 668 084, Rebslagerarbejde £ 381 500, Porcelæn- og Lervarer £ 1 898 664, Møbler £ 629 053, Glasvarer £ 871 907, Læder £ 1 799 065, Vegetabiliske Oljer, Tons 55 290, £ 940 345, Voxdug o. l. 1 041 810, Farvestoffer m. m. £ 1 598 607, Papir, alle Slags, Cwts. 1 003 924, 1 523 401, Raastoffe for Papirindustrien, Tons 57 633, 299 320, Sadelmagerarbejder £ 471 100, Skind og Pelsværk £ 867 471, Sæbe Cwts. 738 564, 762 248, Skrivematerialier undtagen Papir £ 949 392, Uldaffald ₧ 54 106 000, 2 515 018, Diverse Varer £ 5 336 933, Varer afsendte pr. Pakkepost £ 2 057 186. Samlet Export £ 234 350 003.

Reexport af udenlandske og koloniale Varer.

Flæsk, Bacon, Cwts. 319 873, Værdi £ 446 009, Konserveret Kjød 57 900, 167 116, Smør 70 828, 353 086, Margarin 14 355, 35 197, Ost 52 787, 152 764, Fisk, saltet eller røget 384 852, 608 659, Ister 414 659, 487 562, Hvede og Hvedemel 403 270, 170 443, Appelsiner

og Citroner, Bush. 1199 845, £ 271952, Humle, Cwts. 4995, 9561, Korinter 61417, 47790, Rosiner 46849, 58148, Ris 2113140, 946332, Kanel ₦ 1178540, 45993, Peber 20700000, 297071, Sukker og Sirup, Cwts. 893045, 441243, The ₦ 36546219, 1514155, Kaffe, Cwts. 445656, 1910716, Cacao, ₦ 14441593, 396959, Cichori, Cwts. 1464, 1503, Spirituosa, Gallons 1197864, 201356, Vin 960703, 477489, Tobak, ₦ 6708710, 323026, Bomuld, raa, Cwts. 2009556, 4316242, Bomuldsstoffs £ 369550, Uld, raa, ₦ 370841200, 13322323, Uldstoffs £ 751957, Jute, Tons 100423, 1281741, Silke, raa, £ 113282, Silkestoffs 720178, Hamp, alle Slags, Tons 29355, 531216, Kautschuk, Cwts. 237671, 2795878, Guttaperka 7674, 68188, Læder 414659, 1804115, Skotøi, Dusin 20070, 57279, Garvestoffs, Tons 5989, 127776, Gummi, Cwts. 147786, 480438, Huder, raa 556784, 1315268, Perubark 23435, 38389, Kemikalier £ 259080, Indigo, Cwts. 44496, 786641, Guano, Tons 2377, 17274, Petroleum, Gallons 1784346, 54147, Vegetabilsk Olje £ 891394, Salpeter, Cwts. 58057, 43722, Talg og Stearin 995367, 944086, Elfenben 4874, 205931, Oljefrø, Quarters 105517, 176885, Kobber, Tons 10046, 505230, Jern og Staal, Stang-, Vinkel- m. v. 21498, 192581, Staal, ubearbejdet 4177, 38996, Tin, Cwts. 295172, 909162, Kviksølv, ₦ 2307611, 210076, Glasvarer £ 80595, Papir og Pap, Cwts. 98400, 85243, Ikke angivne Slags £ 15996879. Samlet Reexport £ 59833677.

Norges Andel i ovenomhandlede Vareomsætning vil fremgaa af nedenstaaende af herværende Toldstyrelse meddelte Sammen drag, i hvilket Varerne er fordelte under de samme Rubrikker, som findes i den for Norges Udenrigshandel offentliggjorte Statistik.

Import fra Norge.

Levende Dyr: Heste, St. 7, £ 200.

Madvarer af Dyr: Kjød, ferskt Cwts. 2, £ 4, do., saltet 289, 353, Oxekjød, presserveret 113, 223, Kjød, ikke angivet Slags 431, 991, Vildt, £ 3043, Flæsk (Pork), Cwts. 4, 5, Smør, 28212, 138199, Margarin, 10827, 29785, Kondenseret Melk, 77072, 159396, Melk og Fløde, fersk eller presserveret, 298, 872, Æg, Storthundreder 300, 134, Fisk, fersk, Sild, Cwts. 458943, 114306, do., andre Slags 38502, 109356, do., saltet eller røget, Sardinier 300, 507, do., andre Slags 356898, 392419, Hummer og Østers 746, 2034.

Korn og Mel: Havre, Cwts. 100, £ 40, Mel, uangivet Slags 154, 77, Stivelse, £ 79.

Frugt: Æbler, raa Bushels 796, £ 197, Poteter, Cwts. 530, 126.

Spirituosa og Øl: Usukret Sprit, Gallons 4976, £ 338, Øl, Fade 784, 2107.

Spindestoffs: Hamp, Tons 6, £ 146, Uldfiller, 330, 8560, Bomuldsaffald, ₦ 192080, 774.

Rebslagerarbeide: Tongværk £ 423.

Manufakturvarer af Spindestoffe: Bomuldsvare £ 775, Linvarer 72, Uldvarer 149,

Haar, Huder, Skind og Gjødningsstoffer: Haar af Kvæg, Cwts 127, £ 153, do., uangivet Slags £ 378, Huder, tørre, Cwts. 2056, 4964 do., vaade 690, 2043, Skind, Gjede-, uberedte St. 9420, 1310, do. Faare- 2410, 249, do., uangivet Slags 288, 1668, do., Sæl- 124716, 25191, Læder, uberedet £ 757, Hvalfiskben, Cwts. 979, 2772, Horn og Hover, Tons 26, 737, Gjødningsstoffer, Ben 49, 213, do., Guano 324, 1618, do., uangive Slags 63, 191.

Arbeider af Læder: £ 877.

Talg, Olje, Tran, Tjære: Talg, Cwts. 1232, £ 1578, Tran, Fade 6164, 105596, Spermacetolie 98, 1914, Olje, animalsk Cwts. 204, 205, do., vegetabilsk Tons 40, 793, do., uangivet Slags £ 75, Tjære, Fade 151, 134.

Trælast, saget eller hugget: Træ, hugget, Gran og Furu, Loads 321931, £ 438800, do., Eg 497, 1448, do., uangivet Slags 913, 1294, do., saget, Gran og Furu 529433, 1358165, do., uangivet Slags 2856, 7560, Stav 24128, 55537.

Trævarer, forarbejdede: Snedkerarbeide £ 3746, Træmasse, Tons 239132, 983473, Fyrstikker £ 21977.

Farver og Farvestoffer: Malervarer £ 1803.

Forskjellige Plantestoffer: Hø, Tons 3481, £ 13810, Halm, 275, 798, Kork, ubearbejdet 51, 219.

Papir og Arbejder deraf: Papir, Cwts. 576353, 429802, do., trykt 14, 37, Pap (Millboard), 9360, 3405, do. (Woodpulpboard), 21316, 9879, Raavare, uangivet Slags, Tons 618, 4898.

Mineraler, Raastoffer og uformede Fabrikata: Sølvbalm £ 158, Kobberbalm, Tons 1706, 13702, Jernbalm 407, 1190, Svovlkis 25882, 35029, Kemikalier £ 3799, Sten, Granit m. m. Tons 59763, 82284, Is, 456011, 248671.

Mineralier, forarbejdede: Glas, Cwts. 3859, £ 6890.

Metaller, ubearbejdede eller delvis bearbejdede: Jern, Stang- Tons 67, 558, do., Skrot 915, 3587, Kobber, Regulus 43, 410, do., Skrot 203, 6196, do., ubearbejdet 113, 5918, do., delvis bearbejdet 5, 246, Bly, Tack- 75, 813, Metal, Skrot 69, 1709, do., smedet 1, 12, do., ubearbejdet 1, 18.

Metaller, Arbejder af: Jern og Staal, Cwts. 62180, £ 50251, do., Maskiner £ 988, Vaaben, Artilleri 18, Ammunition 39, Sølvarbejder 134, Messingarbejder, Cwts. 1, 18, Kobberarbejder £ 2039.

Diverse Varer: Kunstsager £ 162, Tryksager 705, Droger 26169, Cigarer, £ 106, 47, Kautschukarbejder 1076, 153, Legetøj £ 33.

Andre Varer: ubearbejdede £ 24 399, bearbejdede 13 269.

Varer ankomne med Pakkepost £ 7 360, tilsammen £ 4 992 409.

Export af britiske og irlandske Produkter til Norge.

Levende Dyr. Heste, Stk. 55, £ 2 911, Faar 2, 10. Ungivet Slags Stk. 81. £ 117.

Madvarer af Dyr. Kjød og Flæsk, Cwts. 22, £ 53, Ost 12, 56, Smør 5, 20, Fisk, alle Slags £ 581. Ungivet Slags £ 2 927.

Korn og Produkter deraf. Korn og Mel £ 11 980, Brød og Kjær, Cwts. 4 834, 10 587.

Kolonialvarer. Chokolade ₧ 3 000, £ 129, Sukker Cwts. 105 396, 61 710, Sirup 57 136, 20 762, Tobak 7 609, 711.

Rodfrugter. Poteter, Cwts. 10 800, £ 1 309.

Spirituosa og Øl. Spirituosa, Gallons, 44 735, £ 16 135, Øl, Fade 83, 274.

Spindestoffe. Uld ₧ 1 024 000, £ 34 670.

Garn, Traad, Rebslagerarbejde. Garn og Traad, Silke, ₧ 200, £ 197, do. do. Uld 1 062 700, 86 299, do. do. Lin 224 500, 8 552, do. do. Jute 354 400, 2 993, do. do. Alpaca 600, 84, do. Haar m. m. 48 600, 1 016, do. Bomuld 2 009 500, 64 670, Tongværk, Cwts. 7 932, 13 216.

Manuvakturvarer. Silkestoffe £ 4 948, Uldvarer, Alengods, Yards, 1 216 500, 70 331, do. andre £ 11 542, Linvarer, Alengods 810 700, 28 670, do. andre £ 7 618, Jutevarer, Alengods 3 401 500, 21 922, do. andre £ 142, Bomuldsvarer, Alengods 16 127 600, 204 548, do. andre £ 54 748, Voxdug, Kv. Yards 193 000, 9 361, Hatte, Dusin, 9 107, 7 218, Kortevarer £ 21 268, Klædningsstykker £ 15 930, Paraplyer og Parasoller £ 334, Tomme Sække, Dusin 22 900, 3 907.

Huder, Skind og Gjødningstoffer. Skind, Faare-, Stk. 200, £ 15, do. ungivet Slags £ 11, do. udenlandske, beredte i England 100, £ 5, Læder alle Slags £ 12 496, Gjødningstoffer, Tons 6 192, 11 181.

Sadelmagerarbejde £ 195, Talg, Olje, Gummi etc. Talg, Fedt etc. Cwts 2 498, £ 2 765, Stenkulsprodukter £ 11 975, Olje, vegetabilsk, Tons 2 751. 47 870, do. andre Slags £ 5 932.

Fabrikater af Talg, Olje Gummi etc. Lys, alle Slags ₧ 3 800, £ 68, Sæbe, Cwts. 2 300, 3 635, Parfumer £ 238, Kautschukarbejder £ 11 351, Voxfyrstikker £ 79.

Trævarer, forarbejdede. Møbler £ 1 653, ikke angivet Slags £ 352.

Farver og Farvestoffer. Malerfarver £ 10 888, Farvestoffer, ei angivne Slags £ 2 535.

Forskjellige Plantestoffe. Frø, alle Slags, Cwts. 168, £ 272.

Papir, alle Slags Cwts, 3 826, £ 5 503.

Mineralier, Raastoffe og uformede Produkter. Alkalier Cwts. 32 800, £ 5 983, Kemikalier £ 29 423, Blegningsstoffer Cwts. 23 300, £ 6 969, Cement, Tons 3 569, 6 733, Ler, raa 3 686, 3 089, Kobbervitriol 50, 920, Stenkul, Cokes etc. 1 174 416, 497 994, Salt 11 160, 6 285.

Mineraler, formede Produkter. Teglsten, Tusinder 823, £ 2 290, Porselæn og Lervarer £ 8 149, Glas, alle Slags £ 2 843, Slibesten etc., Tons 1 264, 3 484.

Metaller, ubearbejdede eller delvis bearbejdede. Jern og Staal, Tons 63 069, £ 371 800, Kobber Cwts. 14 455, 45 785, Bly, Tons, 725, 9 626, Zink, Cwts. 102, 92, Tin 2 673, 8 744. Uangivet Slags £ 4 001.

Metaller i Arbejde. Krigsmateriel £ 59 804, Knivsmedarbejde Cwts. 3 095, £ 21 105, Messingvarer 1 408, 5 902, Pletvarer £ 2 902, Sølv-sager £ 12, Telegraftraad etc. £ 5 743.

Vogne, Maskiner, Instrumenter etc. Velocipeder £ 5 237, Vogne, uangivet Slags £ 279, Maskiner, Damp-, £ 14 053, Maskiner, andre Slags £ 114 089, Redskaber, Agerbrugs-, £ 3 496, andre Slags £ 15 558, Instrumenter, videnskabelige £ 1 904, do. musikalske £ 214, elektriske Apparater £ 521, Klokker og Uhre £ 22.

Diverse Varer. Apothekervarer £ 1 716, Tryksager £ 3 543, Kunstværker £ 175, Skrivematerialier undtagen Papir £ 2 386, Pickles, Sancer etc. £ 5 036, andre Varer, ubearbejdede £ 2 583, bearbejdede £ 21 789, Varer, forsendte med Pakkepost £ 14 907, tilsammen £ 2 250 734.

Export af udenlandske og koloniale Varer til Norge.

Madvarer af Dyr. Flæsk, Cwts. 51 534, £ 76 239, Kjød, preservedt paa anden Maade end ved Saltning 2 222, 2 651, saltet Kjød 14 573, 17 326, Smør og Margarin, 448, 1 047, Ister 21 643, 26 146.

Korn og Mel. Hvedemel Cwts. 67 653, £ 27 100.

Kolonialvarer. Kaffe Cwts. 8 026, £ 33 939, Melasse 150 149, 52 400.

Frugt. Appelsiner, Bushels, 78 008, £ 18 753.

Spirituosa. Vin, alle Slags, Gallons 15 547, 4 330.

Spindestoffe. Bomuld, raa, Cwts. 21 398, £ 41 650, Uld, Th 59 500, 2 242, Jute, Tons 1 186, 12 948.

Læder, uberedt, Cwts. 8 417, £ 39 571.

Talg og Oljer, Talg og Stearin, Cwts. 3 039, £ 2 873, Olivenolje, Fade 43, 1 442, Linolje, Tons 377, 6 763, Oleo-Margarin, Cwts. 14 928, 28 242.

Forskjellige Plantestoffe. Rapsfrø, Qvarters 500, £ 625.

Andre Varer. £ 133 037, tilsammen £ 529 324.

Saaledes som det fremgaar af de oven anførte Tal, indtager Trælast og Træmasse den første Plads blandt de Artikler, som indgaar i Exporten fra Norge til Storbritannien under 1897, og som overstiger 1 Million Kroner i Værdi, nemlig:

for hugget og saget Virke	£ 1 863 002		
„ Snedkerarbeide	3 746		
„ Træmasse	983 473		
		£	2 850 221
Dernæst kommer Fiskevarer med		„	618 622
saa Papir og Pap		„	443 123
„ Is		„	248 671
„ kondenseret Melk	£ 159 396		
„ Smør	138 199		
		„	297 595
Tran		„	105 596
Granit, Marmor etc.		„	82 284
Jern og Staal		„	54 396

Medens Forholdet for Sveriges Vedkommende er:

Hugget og saget Virke	£ 5 084 660		
Snedkerarbeide	140 318		
Træmasse	604 333		
		„	5 829 311
Smør	£ 1 515 705		
Flæsk	138 600		
Melk og Fløde	4 187		
Æg	3 559		
		„	1 662 051
Jernmalm	£ 64 924		
Tackjern	288 324		
Stangjern	464 195		
Skrotjern	22 861		
Staal	108 835		
Diverse Jernvarer	239 721		
		„	1 188 860
Papir og Pap		„	402 727
Fyrstikker		„	223 834
Glasvarer		„	110 385
Havre		„	51 406

Indhold: London I S. 217.

Beretninger om Handel og Skibsfart.

Uddrag af Aarsberetninger fra de forenede Rigers Konsuler
for 1897 m. M.,

No. 9. *)

udgivet ved Departementet for det Indre.

1898.

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

Melbourne.

Skibsfarten i 1897.

Norske Skibe.	Med Ladning		I Ballast.		Tilsammen.				Brutto- fragter. £
	Ant.	Ton.	Ant.	Ton.	Ant.	Ton.	Deraf Damp- skibe.		
							Ant.	Ton,	
I. Ankomne.									
Fra Norge til Hovedsta- tionen	2	2 754	-	-	2	2 754	-	-	3 820
- Norge til Vicekonsuls- stationerne	3	2 738	-	-	3	2 738	-	-	5 000
- Sverige til Vicekonsuls- stationerne	5	4 076	-	-	5	4 076	-	-	7 030
andre Lande til Hoved- stationen	24	28 515	-	-	24	28 515	13	19 198	16 077
andre Lande til Vice- konsulsstationerne . .	12	9 939	6	4 841	18	14 780	4	5 518	8 416
Ialt	46	48 022	6	4 841	52	52 863	17	24 716	40 343
II. Afgaaede.									
Til andre Lande fra Hoved- stationen	17	22 850	9	8 524	26	31 374	13	19 198	3 213
» andre Lande fra Vice- konsulsstationerne . .	15	13 394	10	8 418	25	21 812	5	6 476	8 540
Ialt	32	36 244	19	16 942	51	53 186	18	25 674	11 753

For Ordre eller fragtsøgende samt for at reparere ankom 4 Fartøier,
drægtige 2 983 Tons.

*) Paa foregaaende Hefte, London, staar 7, skal være 8.

Til Distriktet ankom 2 svenske Fartøier, drægtige 2 617 Tons, til en Fragt for Indgaaende af £ 3 950; hvorimod intet svensk Fartøi afgik under Aaret.

Intet svensk Dampskib besøgte Distriktet i 1897.

Af hosstaaende Tal, sammenlignet med Opgaverne for det foregaaende Aar, fremgaar det, at Norges Skibsfart paa Distriktet aftog med 15 Fartøier og 19 865 Tons og Sverige med 8 Fartøier og 1 404 Tons.

Erlagte Konsulatafgifter af norske Skibe ved Hovedst. £ 70. 16. 5, ved Vicekonsulsst. £ 70. 18. 10, hvoraf tilfaldt Konsulen £ 35. 9. 6. Af svenske Skibe Intet. Ialt tilfaldt Konsulen £ 106. 5. 11. Expeditionsafgifter norske £ 9. 7. 2, svenske £ 4. 9. 0, fælles £ 0. 15 sh.

Aarsberetning dateret 20 Marts 1898.

Almindelig Oversigt. For Victorias Vedkommende har det forløbne Aar ikke betegnet nogen Velstandsperiode. Aaret begyndte under meget slette Betingelser for Landets vigtigste Næringsvei, Agerbruget. Det rigelige Regn, der efterfulgte den ødelæggende Tørke i Aarets første Maaneder, bragte lysere Forhaabninger og større Livlighed i Forretningslivet, indtil det ved Aarets Udløb blev indlysende, at man stod overfor det Faktum, at 2 Misaar skulde efterfølges af et tredie, og en forsigtig Holdning indtoges.

Et Tilbageblik paa Aaret forøvrigt viser, at Statsindtægterne ved dettes Begyndelse var meget tilfredsstillende, og den Omstændighed, at Toldintraderne steg over det beregnede Beløb, syntes at tyde paa et større Omfang af Forretningerne idetheletaget.

Guldproduktionen i 1896 viste sig at være betydelig større end i 1895, og Bergværksdriften gav godt Løfte om en videre Udvikling.

Pengemarkedet var tilfredsstillende, og de Forretningsdrivende imødesaa en Forbedring i Tilstandene; og omendskjønt Hvedehøsten atter slog feil, maa det siges, at Aaret viser Forbedring, baade hvad Omfanget af Handelsomsætningen angaar, samt med Hensyn til Udbyttet heraf.

Nedenstaaende Opgave viser, at Landets Totalimport er steget med £ 607 903, medens Totalexporten er tiltaget med £ 2 541 152:

	Import 1896.	1897.
Guld	£ 1 496 985	£ 2 106 607
Uld	- 2 562 238	- 1 964 731
Hvede og Mel . .	- 98 728	- 234 998
Andre Varer . .	- 10 688 628	- 11 148 146
Tilsammen	£ 14 846 579	£ 15 454 482
	Export 1896.	1897.
Guld	£ 3 309 549	£ 6 474 639
Uld	- 4 959 404	- 3 999 813
Hvede og Mel . .	- 128 620	- 280 295
Andre Varer . .	- 5 800 945	- 5 984 923
Tilsammen	£ 14 198 518	£ 16 739 670

Den voldsomme Guldexport opgjøres saaledes:

Kolonien's Produktion under Aaret	£ 3 200 000
Import fra andre Kolonier	- 2 100 000
Trukket paa Bankernes Beholdninger	- 1 175 000

Tilsammen £ 6 475 000

Pengemarkedet har i det forløbne Aar været tilfredsstillende baade for Statens og det Offentliges Vedkommende. Billige Laan mod god Sikkerhed har kunnet erholdes lige ned til $4\frac{1}{2}\%$, medens derimod Forholdet for mindre Landeieres Vedkommende stillede sig ligesaa ugunstigt som forhen; det i forrige Aarsberetning omtalte Crédit Financier System har ikke mødt Sympathi; thi medens der af Savings Bank i Aarets Løb hertil afsattes ialt £ 375 000, blev af dette Beløb kun £ 102 500 optaget. Den Omstændighed, at Crédit Foncier Obligationer ikke synes at yde gangbar Sikkerhed i Forbindelse med den Usikkerhed, der synes at raade med Hensyn til Terminen for Laanenes Tilbagebetaling, troes at være Aarsagen til, at Systemet ikke er populært. Visse Forandringer til at bøde herpaa er imidlertid allerede bragt i Forslag. Crédit Foncier Obligationer udstedes a par og er rentebærende efter 3% .

Omsætningen af Værdipapirer og Aktier har taget et betydeligt Opsving, ligesom Markedsværdien — rigtignok under adskillig Fluktuation — er steget i ikke liden Grad; Værdien af fast Eiendom har vist liden Tendens til Stigning, og Byggevirksomheden har været meget indskrænket.

I statsøkonomisk Henseende har Aaret været bemærkningsværdigt, idet Statsbudgettet pr. $\frac{30}{9}$ 97 udviste, at Statsindtægterne for den ved dette Tidsrum endte Aarstermin udgjorde £ 6 629 613 mod en Statsudgift af £ 6 575 911, hvorefter der altsaa bliver et Overskud af £ 53 702. Hermed er forhaabentlig Udløbet for den lange Række af Underskud i Statshusholdningen betegnet. Disse Underskud har vistnok ikke havt sit Sidestykke i nogen anden Koloni, idet de i syv Aar løb op til ialt £ 4 000 000. Store Anstrengelser er i alle disse Aar gjort for at bringe Ligevægt tilveie, og gradvis har man forstaaet at træffe virksomme Foranstaltninger i dette Øiemed. Det første Forsøg, der anstilledes, kom i Form af forøget Beskyttelsestold. Dette var i 1892 med dets enorme Underskud af £ 1 030 000, medens et betydeligt Overskud var stillet i Udsigt. Siden dette mislykkede Forsøg er direkte Beskatning blevet indført; Besparselse i Statsudgifterne paa alle Hold har aarlig været foretagne, samtidig som Statsindtægterne har steget, og Forbedringen har langsomt og jævnt gjort sig gjældende. Følgende Reduktioner i Statsudgifterne er foretagne under de forskjellige Aar: i 1890—91 £ 517 000, 1891—92 £ 646 000, 1892—93 £ 498 000, 1893—94 £ 670 000, 1894—95 £ 550 000, 1895—96 £ 190 000 samt i 1896—97 £ 30 000.

Kolonien's Kredit er samtidig yderligere forbedret, og Noteringerne for Statsobligationer for sidste Maaned i hvert af de seneste 3 Aar:

	1895.	1896.	1897.
4 $\frac{0}{100}$ Obligationer	108 $\frac{1}{4}$	111	112 $\frac{1}{2}$
3 $\frac{1}{2}$ $\frac{0}{100}$ do.	102	104	106 $\frac{1}{2}$

**

4 % Obligationer var under hele Aaret i stadig Stigning, indtil den høieste Notering naaedes i Aarets Slutning med 116 %, hvorpaa imidlertid Kursen pludselig faldt ned til 112 $\frac{1}{2}$. Hvorvidt Aarsagen hertil er, at Kapital for Anbringelse i Statspapirer er knap, eller om den maa søges i Markedsfluktuationer, kan ikke bestemt afgjøres.

Redegjørelsen for Koloniens Banker udviser, at Beløbet af samlede Deposita androg til £ 29 165 313, medens Forpligtelserne udgjorde £ 31 650 631. Bankernes samlede Aktiva androg £ 45 560 431. Den indbetalte Kapital var 14404 523 \$, og Dividenderne beløb sig til £ 206 733. De under Afvikling værende Banker har ikke seet sig istand til at uddele noget Udbytte. Bankkurserne har idetheletaget holdt sig lave og været underkastet stor Uregelmæssighed. Den store Ulighed, der i saa Henseende herskede mellem de to Hovedgrupper af Banker i 1895 og 1896, har imidlertid næsten forsvundet, væsentlig forårsaget ved nye Systemer, der er bragt i Anvendelse med Hensyn til Rekonstruktionen, og under hvilke Satsen for Forpligtelserne overfor ældre Kreditorer er blevet betydelig reduceret. Flere Banker har fundet det nødvendigt at afskrive endel Tab paa Kapitalen, idet de i 1893 lidte Tab viste sig at være større end beregnet; fire af de største Banker har allerede foretaget saadan Afskrivning med tilsammen \$ 2 260 000. To af de under Rekonstruktion værende Banker vil i en nær Fremtid kunne endeligt frigjøre sig for de Forpligtelser, som paalagdes dem ved Rekonstruktionsplanen af 1893.

Renten for faste Deposita udgjorde for Indskud paa 12 Maaneder 2 $\frac{1}{2}$ % og for 6 Maaneder 1 %, medens enkelte Banker betalte $\frac{1}{2}$ à 1 % mere; for Indskud paa 24 Maaneder betaltes 3 $\frac{1}{4}$ % à 3 $\frac{1}{2}$ %. Diskontoen for kort-sigtige og langsigtige Vexler varierede mellem respektive 5 à 6 % og 7 à 7 $\frac{1}{2}$ %. For Vexler paa London beregnedes følgende Kurser:

		Ved Kjøb.			Ved Salg.		
		Sigt-vexler.	30 Dages	60 Dages	Sigt-vexler.	30 Dages	60 Dages
		Sigt.	Sigt.	Sigt.	Sigt.	Sigt.	Sigt.
Notering pr.	30/6	100	100	99 $\frac{7}{8}$	101 $\frac{3}{8}$	101 $\frac{1}{8}$	100 $\frac{7}{8}$
Do.	" 31/12	99 $\frac{3}{4}$	99 $\frac{7}{8}$	100	{ 101 $\frac{5}{8}$	100 $\frac{5}{8}$	100 $\frac{5}{8}$
					{ 101 $\frac{3}{8}$	100 $\frac{1}{8}$	100 $\frac{3}{4}$

Af Falliter behandledes under Aaret 355 med en sammenlagt Deficit af £ 553 208 mod 480 i 1896 med en total Underbalance af £ 502 195.

Gjennem Bankernes Clearing House passerede i 1897 Papirer til Beløb £ 143 845 015 mod £ 141 736 671 i 1896 og £ 130 787 000 i 1895.

En vigtig Foreteelse paa Pengemarkedets Omraade var den voldsomme Export af Guld til Europa, hvilken væsentlig er en Følge af de gjentagne daarlige Hvedesæsoner. Exporten ansees dog ikke at have afficeret Bankernes Guldbeholdninger i nogen foruroligende Grad, idet disse ifølge modtaget Opgave ved Aarets Udløb udgjorde ca. £ 7 380 000, og det Beløb, der blev trukket paa Bankerne, udgjorde neppe mere end £ 1 175 000.

Overensstemmende med Regjeringsstatistiken udgjør Antallet af Fabriker og Værker her i Kolonien 2 810, hvoraf 1 252 drives med Damp, 478 med Gas, 5 med Elektricitet, 86 med Hestekraft, hvorimod 964 udelukkende beskæftigede

Arbejdere. Den samlede Kapasitet i Hestekraft udgjorde 38 543, af hvilke 27 996 var i Virksomhed. Antallet af de ved Fabrikerne beskæftigede Arbejdere udgjorde 37 779 mandlige og 12 669 kvindelige Personer. Værdien af Maskineri ansættes tilnærmelsesvis til £ 4 982 640, Landomraadet's Værdi til £ 2 921 450, Bygningernes Værdi etc. til £ 4 375 560, eller tilsammen £ 12 279 650.

Følgende Opgave over Koloniens Produktion for de sidste 3 Aar turde være af Interesse:

	1894—95.	1895—96.	1896—97.
Uld- og Bomuldsvarer:			
Uldtæpper	4 904 Par	8 666 Par	10 549 Par
Klædetøier	1 579 379 Yards	1 836 485 Yards	2 180 704 Yds.
Støvler og Sko	—	4 307 723 Par	4 729 017 Par
Flesk og Skinker	6 231 100 lb.	7 152 768 lb.	7 563 237 lb.
Frosset Kjød i (Kropper)	—	735 301 Stk.	1 150 054 Stk.
Preserveret Kjød	—	33 800 Cwts.	34 932 Cwts.
Smør og Ost	28 903 175 lb.	33 382 210 lb.	31 915 742 lb.
Hvedemel	193 372 Tons	167 424 Tons	122 541 Tons
Øl	14 162 649 Gall.	14 380 791 Gall.	14 224 203 Gall.
Vin og Brændevin	463 143 —	370 332 —	409 981 —
Sukker (Raffinade)	710 475 Cwt.	—	765 129 Cwt.
Mursten	40 108 800 Stk.	64 204 846 Stk.	54 039 110 Stk.
Pottemagerarbeide	£ 42 760	£ 56 700	£ 71 552
Tobak	951 610 lb.	1 121 533 lb.	985 811 lb.
Cigarer & Cigaretter	47 835 180 Stk.	59 566 852 Stk.	75 113 996 Stk.
Sæbe og Lys	205 901 Cwt.	196 689 Cwt.	173 855 Cwt.
Huder og Skind, garvede	4 407 913 Stk.	4 616 332 Stk.	4 673 602 Stk.
Uld, vasket	9 615 812 lb.	12 614 616 lb.	10 275 621 lb.
Skaaret Træværk	38 265 000 s. f.	36 285 426 s. f.	30 973 743 s. f.
Bjælker, Værdi	£ 153 060	£ 101 556	£ 104 115
Gas	1 625 575 120 c. f.	—	1 477 130 510 c. f.
Elektricitet	—	4 623 326 Br. Un.	4 916 172 Br. Un.

For **Tasmania** har Aaret betegnet fortsat Fremgang.

Statsindtægterne gav et Overskud over Udgifterne af £ 45 000, medens £ 30 000 var stillet i Udsigt, og Underskuddet pr. 1ste Januar, der beløb sig til £ 442 000, reduceredes til £ 340 000.

Toldindtægterne viser Tegn til stadig Tilvæxt, ligesom Statsindtægterne for alle andre Posters Vedkommende er tilfredsstillende.

Mineindustrien har taget et storartet Opsving, og medens dette i og for sig i væsentlig Grad betinger Koloniens Velstand, har de for denne Industris Fremme konstruerede Jernbaner tilligemed en hel Del nyanlagte Veie i Forbindelse med de i den Anledning foretagne Befaringer, forøget Kjendskabet til Egne, om hvis Rigdom og Betydning for Jordbruget man før havde liden Idé, nyt Land er optaget til Dyrkning, og Trælastexporten har øget. Koloniens Import og Export fordeler sig saaledes:

Import:	1896.	1897.
Guld- & andre Metaller	—	£ 50 000
Andre Varer	£ 1 192 410	- 1 317 608
	£ 1 192 410	£ 1 367 608

Export:	1896.	1897.
Guld & andre Metaller	£ 232 180	£ 226 288
Andre Varer	- 1 264 396	- 1 518 173
	£ 1 496 576	£ 1 744 461

Statistiken fra Western Australia synes at bære Vidnesbyrd om, at denne Koloni er under sterk og utvilsom Opblomstring. Der var Tendens til en „boom“, der imidlertid synes at have vejet Pladsen for en langsommere, men jevnere Udvikling paa et solidere Fundament; Koloniens Befolkning er øget betydelig, omendskjønt de mange mekaniske Arbeidere; der søgte over for at finde Beskjæftigelse ved Nybygningen, efterhaanden vender tilbage til de østlige Kolonier.

Guldminebedriften har vedholdende udfoldet sig, og sidste Aars Udbytte betegner en uhyre Fremgang, hvad denne Industri betræffer, ligesom ogsaa Agerbrug og Fædrift samt Udnyttelsen af Koloniens enorme Rigdom paa Træsorter synes at have vundet større Opmærksomhed.

Bankforretningen var tilfredsstillende, og Pengemarkedet var vel forsynet. Koloniens Kredit er god, og Statslaan paa gode Vilkaar har kunnet optages. Adskillige omfattende reproduktive Arbeider er sat igang, og der er i det hele taget liden Tvil om, at Western Australia under Udøvelsen af den fornødne Forsigtighed, og saafremt det ikke indlader sig paa sine østlige Naboers Vildfarelser, vil vinde en mere fremskudt Plads blandt de australiske Kolonier, end det hidtil har havt. Statsindtægterne udgjorde £ 2 843 775, hvoraf Tolden indbragte £ 1 098 138 mod £ 2 440 390 i 1896. Folkemængden, der i Juni 1896 udgjorde 122 420, var den 30te September 1897 allerede steget til 162 394 Personer (farvede ikke medregnede) og antages ved Aarets Slutning at have været endnu større.

Industrielle Foretagender er sprungne op, Byggevirksomheden har floreret, og omendskjønt Markedet synes at have været overfyldt i Aarets Slutning, og nogen Stagnation har været aabenbar, antages dog ikke dette at antyde noget Afbræk i Koloniens Opblomstring.

Post og Kommunikationer. Det i forrige Aarsberetning omhandlede Arrangement mellem Regjeringen og Peninsular and Orient Kompagniet om 4 Dages hurtigere Levering af Posten træder i Virksomhed i Februar 1898.

Der er under Aaret afsluttet Kontrakt med Melbourne Tramway Company om at lade Post- og Telegrafbudene benytte Sporveien baade i Byen og Forstæderne mod saadan Betaling: for første Aar £ 650, andet £ 700, tredje £ 750, fjerde £ 800, femte 850.

Victoria havde ved Begyndelsen af Aaret 3 124 Miles Jernbane og et Telegraf- og Telefonnet af 7 528 Miles.

I Tasmania har Regjeringen været sterkt beskæftiget med Behandlingen af Forslag om Bygning af flere nye Jernbanelinier. Heraf kan nævnes the Great Western Line fra Glenora, 17 Miles Nordvest for Hobart til Mount Lyell, Mole Creek Forlængelsen til Zeehan, samt en Linie fra Mount Lyell til Kelleys Basin i Macquarie Harbor. Under Arbeide for Statens Regning er den smalsporede North East Dundas Jernbane, ogsaa paa Vestkysten af Øen; denne Linie er snart aaben for Trafik. En anden Linie, der vil sætte Vestkysten i Forbindelse med Øens Nordside, er under Konstruktion fra Roseberry til Warata, der er Endestationen for Linien Emn Bay-Warata. Denne Linie antages at blive færdig om 18 Maaneder og vil faa en overordentlig Betydning for Minebedriften. Den anlægges for Regning af et Syndikat med en Kapital paa £ 35 000. Den beskæftiger allerede 600 Arbeidere. Banens Længde bliver 33 Miles, Sporbredden 2 Fod 6 Tommer. Ved Begyndelsen af 1896 havde Tasmania 475 Miles Jernbane og et Telegrafnet paa 2 240 Miles.

Fra Western Australien meddeles, at 2 tyske Postbaade vil anløbe Fremantle med det snarest, og naar den nye Havn er fuldstændig færdig, vil formodentlig Anløbsstedet for Posten henlægges fra Albany til dette Sted. Jernbaneforbindelse er etableret mellem Kalgoorlie og Kanowna, ligesom ogsaa Forbindelse med Broad Arron er oprettet. Det saakaldte „Urgent telegram“ System er afskaffet i Western Australia. Dog vedrører dette ikke Victoria og New South Wales. Western Australia havde ved Aarets Begyndelse 1 361 Miles Jernbane, medens 506 Miles var under Konstruktion, og et Telegrafnet af 5 430 Miles.

Agerbrug og Fædrift. Hvedehøsten 1897—98 var mislig, men gav, sammenlignet med sidste Aar, et noget bedre Resultat, idet Udbyttet beregnes til 4.70 Bushel pr. Acre mod 4.12 i 1896—97. Adskillig nyt Land er lagt under Plogen i 1897, og det samlede Areal under Hvededyrkning anslaaes til 1 580 000 Acres med et Totaludbytte af 7 437 000 Bushels. Til Koloniens Behov og til næste Saaning vil tiltrænges ca. 7 100 000, og tilovers bliver altsaa kun 337 000 Bushels, der vil medgaa til det interkoloniale Forbrug. Dette daarlige Resultat skriver sig hovedsagelig fra den Omstændighed, at Afkastningen i det saakaldte Mallee Distrikt i Koloniens vestlige og nordvestlige Del gjennemsnitlig kun har været 2 Bushel pr. Acre, medens Gjennemsnitstallet for de øvrige Distrikter var over 9 Bushel pr. Acre. Betydningen heraf er indlysende; thi det førstnævnte Distrikt optager et Fladeindhold af dyrket Jord af 805 000 Acres, altsaa over Halvparten af det hele Areal. Den svære Tørke, som fulgte umiddelbart efter den rigelige Nedbør i dette Strøg, ødelagde i den Grad den opvoxende Sæd, at mange Tusende Acres ikke engang ansaaes lønnende at høstes, medens adskilligt ogsaa blev skaaret til Kvægfoder, hvorpaa Mangelen var stor. Enkelte Dele af the Mallee District, der ad kunstig Vei var tilført Vand, ydede en god Høst, og dette har bragt Spørgsmaalet om Oprettelse af lignende Vandforsyning for det hele Distrikt paa Bane, idet dog Landets Naturbeskaffenhed synes at lægge alvorlige Hindringer iveien herfor. En større Del af Gaardbrugerne i nævnte Strøg staar allerede i Gjæld til Regjeringen, der tidligere har maattet bistaa dem ved at forstrække dem med det nødvendige Saakorn etc. Desværre vil det ogsaa iaar blive nødvendigt at træffe Foranstaltninger til Afhjælpelse af den værste Nød.

Medens Markedsprisen paa Hvede for Export vilde have været omkring 3 sh. 9 d pr. Bushel f. o. b. Melbourne, Sydney eller Adelaide, dersom nogen Export havde kunnet effektueres, noteredes i Sydney, hvor der ingen Told paa Hvede er, da Import fra Amerika blev nødvendig, 4 sh. 9 d à 4 sh. 10 d, hvorimod Stillingen for Victorias Vedkommende, hvor Tolden paa Hvede er 1 sh. 9 d pr. Bushel, var forskjellig herfra. Beholdningen var vistnok kun saa vidt tilstrækkelig for Behovet, men Forholdet gav ikke desto mindre god Anledning til Spekulation, saaledes at det i Februar pludselig befandtes, at al Hvede for prompt Levering var samlet paa faa Hænder, og Markedsprisen, der i Begyndelsen af Aaret stod ved 5 sh. 4 d à 5 sh. 4 $\frac{1}{2}$ d, steg hurtig til 6 sh. Tilførselen fra Landet bragte imidlertid efterhaanden Priserne til at falde igjen. Følgende Opgave over Priserne viser Markedsfluktuationerne:

	1 9 9 6.				1 8 9 7.			
Januar . .	4 sh.	3 d	til 2 sh.	3 d	5 sh.	4 d	til 5 sh.	5 $\frac{1}{2}$ d
Februar . .	5 „	1 $\frac{1}{2}$ -	„ 5 „		5 „	8 $\frac{1}{2}$ -	„ 6 „	
Marts . .	5 „		„ 5 „	2 -	5 „	7 $\frac{1}{2}$ -	„ 5 „	9 -
April . .	5 „	2 -	„ 5 „		5 „	8 -	„ 5 „	10 -
Mai . .	5 „	1 -	„ 5 „	1 $\frac{1}{2}$ -	5 „	8 $\frac{1}{2}$ -	„ 5 „	9 $\frac{1}{2}$ -
Juni . .	5 „		„ 11 $\frac{1}{2}$ -		5 „	11 -	„ 6 „	
Juli . .	4 „	10 $\frac{1}{2}$ -	„ 4 „	11 -	5 „	9 -	„ 5 „	10 $\frac{1}{2}$ -
August . .	4 „	9 -	„ 4 „	10 $\frac{1}{2}$ -	5 „	9 -	„ 5 „	10 $\frac{1}{2}$ -
September .	4 „	10 -	„ 4 „	11 -	5 „	9 $\frac{1}{2}$ -	„ 5 „	10 -
Oktober . .	4 „	6 -	„ 5 „	7 -	5 „	3 -	„ 5 „	9 $\frac{1}{2}$ -
November .	5 „	7 „	„ 6 „		5 „	6 -	„ 5 „	9 $\frac{1}{2}$ -
December .	5 „	8 -	„ 5 „	10 -	4 „	6 -	„ 5 „	8 -

Paa Grund af den indskrænkede Forsyning af Hvede og de høje Priser herpaa i Victoria og den høje Toldsats, hvilken vanskeliggjør Import andetsteds fra, har Møllerne ikke seet sig istand til at foretage nogen bemærkningsværdig Udførsel af Mel, og da omtrent den samme Tingenes Tilstand herskede i South Australia, har Melfabrikanterne i Sydney havt en næsten dominerende Indflydelse paa begge Markeder. Exportørerne i Victoria finder derfor, at de, om de skal kunne høste Fordelen af Protektions-Systemet, maa anlægge Møller i Sidney.

Ved Begyndelsen af Aaret afsluttedes Kontrakter om Levering af Mel i Melbourne paa Basis af £ 14 pr. Ton, allerede i Midten af Januar steg Priserne til £ 14. 10 og i Slutten af Januar til £15 pr. Ton. Hermed naaedes høieste Pris for Aaret, og i Oktober noteredes atter £ 14. 10, i November £ 13. 10, medens Aaret sluttede med en Pris £ 14.

Havrehøsten. Der indbragtes til Melbourne fra Landet 437 978 Sækker mod 257 796 i 1896, og Exporten for de sidste 4 Maaneder af Aaret har udgjort 52 779 Sækker mod 2172 i 1896. De høje Priser ved Aarets Begyndelse, da der noteredes 2 sh. 5 d pr. Bushel, faldt ned til 2 sh., da det snart blev indlysende, at foregaaende Aars Høst blev bedre, end man havde ventet. Der næredes Haab om, at dette Prisfald vilde have tilfølgge en øget Export. Men Western Australia var allerede forud forsynet fra New Zealand. Senere

hen skibedes dog ikke ubetydelige Kvantiteter til Western Australia, saavel som til Mauritius og de østlige Kolonier; Priserne, der imidlertid stadig faldt, var derimod utilfredsstillende og fluktuerede mellem 1 sh. 2 d og 1 sh. 3 d pr. Bushel. Udbyttet for Sæsonen beregnes til 5 530 000 Bushels af et Areal af 395 000 Acres mod respective 6 817 000 Bushels og 420 000 Acres ifjor.

Af Byg avledes i 1896—97 823 500 Bushels mod 715 627 foregaaende Aar. Arealet under Dyrkning heraf har i de 3 sidste Aar stadig aftaget. Det var i 1895—96 71 789 Acres, i 1896—97 53 421 Acres og i 1897—98 kun 35 000 Acres, der efter en antagelig Afkastning af 10 Bushels pr. Acre kun giver et Totaludbytte af 350 000 Bushels. Priserne har gennemgaaende været højere end ifjor og varierede mellem 4 sh. 6 d til 5 sh. pr. Bushel. Fra San Francisco importeredes en Ladning paa 96 320 Bushel, hvoraf dog en stor Del omskibedes til Western Australia og til Adelaide.

Af Mais ankom fra Landet 73 351 mod 53 182 Sækker i foregaaende Sæson, og medens ifjor endel Mais maatte indføres fra Sydney, vil Afkastningen iaar sandsynligvis staa i Forhold til Behovet.

Frugt- og Vinavlen har givet et meget tilfredsstillende Udbytt nemlig:

Af Druer i 1896 1 479 000 Cwt., i 1897 601 000 Cwt., af Æbler og Pærer i 1896 448 000 Kasser, i 1897 639 000 Kasser, af tørrede Frugter i 1897 226 750 lb.

Af Vin produceredes 2 822 000 Gallons mod 2 226 000 Gallons i 1896; det for Frugt og Vinavl opdyrkede Areal omfatter 56 000 Acres. Mange Vingaaarde har været hjemsøgte af „Phylloxera“, og en hel Masse Ranker maatte rykkes op med Rod for at hindre Udbredelse. Flere af Nybyggerne i Mildura skal efter Forlydende paa Grund af økonomisk Tryk have forladt sine Eendomme. Der har været arbeidet for at hidføre en Sammenslutning eller Organisation af Victorias Vindyrkere, ligesom der ogsaa foreligger Forslag om Opretelse af et Selskab, hvis Opgave det skulde være at indføre Reforme til denne Industris Fremme, da man nu har faaet Øinene op for, at det kun er Mangel paa System og Samarbejde, der til Dato har forhindret australisk Vin fra at indtage den Stilling paa Verdensmarkedet, som den burde.

Tasmania har ogsaa været hjemsøgt af langvarig Tørke, og hverken Hvede eller Frugtavlen antages at have givet bedre Udbytte end i 1896. Af Æbler dyrkedes ialt 650 000 Bushels; der exporteredes til London 132 707 Kasser til Værdi £ 2 300, til Sydney exporteredes ca. 500 000 Kasser. Da Erfaring har vist, at den gamle Forsendelsesmaade ikke har været heldig, staar Regjeringen i Underhandling om i Fællesskab med Victoria og South Australia at foretage en Prøveskibning paa 17 000 Kasser til London under et nyt System, der bestaar i at tilføre Frugten kold Luft ved Hjælp af et Vifteapparat.

Fra **Western Australia** berettes, at et Selskab, der var udgaaet for at bestemme Naturbeskaffenheden af Landet nord for Coolgardie, i en Afstand af

ca. 300 Miles derfra har opdaget et Bælte af Land, der egner sig ypperlig til Opdyrkning, idet der anføres, at dette Strøg er rigelig vandet af Bække og Floder. Dette har stor Betydning for Agerbruget i denne Koloni, der aarlig maa indføre store Masser af Kornarter og levende Kvæg. Nævnte Landomraade siges at optage et Fladeindhold af 1400 ☐ Miles.

For Fædriftens vedkommende bragte Aaret et endnu slettere Resultat end foregaaende Aar. Den svære Tørke i de første Maaneder af Aaret ødelagde fuldstændig Græsvæksten paa mange Steder og forvandlede Markerne til saa at sige Ørkener, hvor der ikke fandtes et Græsstraa for Faarene og Kvæget. En Masse Kreaturer sultede og tørstede ihjæl, medens ogsaa et større Antal slagtedes for Kjødets og Skindets Skyld; ikke faa Gaardbrugere mistede sin hele Kvægbestand. Selvfølgelig har dette haft en følbar Indvirkning paa Afkastningen, og medens der i 1894—95 og i 1895—96 henholdsvis fabrikeredes ca. 13180 og exporteredes ca. 11500 samt 15180 og 10950 Tons Smør, udgjorde Produktionen i 1896—97 kun 14650 Tons, ligesom Exporten sikkerlig er meget mindre end foregaaende Aar.

Det er dog et Faktum, at denne Industrigren har jevnt udviklet sig, og australisk Smør synes nu at have vundet fast Marked i London og er øiensynlig fudt istand til at konkurrere med anden Vare, baade hvad Kvalitet og Pris angaar, trods de mange Vanskeligheder, som den lange Transport frembyder.

Afkastningen af Uld var ogsaa mindre end i foregaaende Sæson, medens Priserne, der i Begyndelsen af Aaret var meget lave, ved dettes Slutning steg med omtrent 10 %. Medens der ifjor omsattes i Melbourne 268000 Baller, naaedes i 1897 ikke mere end 245500 Baller. Der udtales fra flere Hold, at de svære Tab, som Faarestationerne led ved Tørken, først næste Aar vil gjøre sig fuldt mærkbar, og holder dette Stik, maa det befrygtes, at Udsigterne for næste Uldsæson er slette.

Exporten af frosset Faarekjød har heller ikke staaet paa Højde med foregaaende Aars Skibning. Veirforholdene har ogsaa for denne Bedrift været særlig ugunstige. Det levende Kjød var imidlertid af god Kvalitet og opnaaede bedre Priser end det fra de øvrige australiske Kolonier sendte. Et nyt Marked er nylig aabnet for denne Vare, idet der i Aarets Løb er skibet til Sydafrika ca. 10000 Faarekropper, hvis Kvalitet fandt megen Anerkjendelse hos Forbrugerne, og der næres Haab om, at en regulær Export dertil vil kunne etableres. Til Western Australia sendtes ogsaa en Ladning; da imidlertid Tolden paa Kjød i denne Koloni er 3 Gange saa stor som Tolden paa levende Kreaturer, var denne Speculation ingen Succes. Udsigterne for den kommende Sæson er imidlertid ikke lyse, da de lokale Beholdninger af Kvæg og Faar stadig minsker, hvorimod højere Priser ventes at skulle opnaaes. Der exporteredes i 1897 292003 Faarekropper og 19174 Lammekropper mod 340008 Faare- og 31303 Lammekropper i 1896.

I Tasmania var Aaret for Fædriften i Lighed med foregaaende et Middelsaar. Nogen Export af Smør fra denne Koloni til England er ikke foretaget, hvorimod en hel Del Stamfaar er solgte til de øvrige Kolonier til Priser, der har gaaet lige op til 1100 £ pr. Stykke.

I Western Australia har Fædriften intet Fremskridt gjort. Faarebestanden var i Begyndelsen af Aaret 2 248 976 Stk., og Kvægbestanden udgjorde 199 793 Stk. Af Svin holdtes 31 154 Stk.

Bergværksdrift. Victoria har ogsaa i det forløbne Aar hævdet sin Stilling som den største guldproducerende Koloni i Australien, omendskjønt Western Australia, der er mere begunstiget af fremmede Kapitalister, i de sidste Aar har gjort kolossale Fremskridt. Victoria, der er den mindste af det australiske Kontinents Kolonier, har inden sine Grænser en — som det synes — uudtømmelig Rigdom paa Guld, saavel som ogsaa paa andre Metaller. Guldet forekommer i en Høide over Havet af 6 000 Fod, i Jordens Overflade og i den senere Tid lige ned til 3 350 Fod fra denne. Ved Hjælp af de nylig anlagte Veie og Stier er flere nye Guldleier fundne og sat i Drift i de forhen utilgængelige Bjergdistrikter, medens de gamle Ruiner har givet ligesaa godt og for en Del bedre Resultat end sidste Aar. Man regner, at godt og vel Halvdelen af Koloniens hele Areal bestaar af guldførende Formationer. 29 000 □ Miles bestaar af silurisk Klippeland, der næsten overalt gennemkrydses af guldførende Aarer, som fortsætter sig ned til Dalene, medens mindst 15 000 □ Miles optages af silurisk-sedimentære Bjergarter, liggende under under de tertiære Lava-lag eller Klipper.

Der er neppe nogen Tvil om, at saasnart Guldminerne i Victoria med den voxende Følelse af større Stabilitet, hvad dets mineralske Resourcer betræffer, gjøres til Gjenstand for en mere udstrakt fremmed Kapitalanbringelse, denne Industri vil vise sig at være en mægtig Løftestang for Koloniens fremtidige Trivsel og Fremgang. Som Forholdene imidlertid er, har Guldproduktionen jevnt øget under de sidste Aar og udgjorde i 1897 814 128 Oz., der er det største Udbytte siden 1882, og 9 141 Oz. mere end sidste Aars Produktion.

Der udvandt:

I 1893 671 126 Oz., 1894 716 954, 1895 740 086, 1896 805 087, 1897 814 128 Oz.

Den store Interesse, som Kobberforekomsterne i Tasmania har vakt, har henledet Opmærksomheden paa Kolonien Victorias ligesaa rige, omend ikke saa udstrakte Kobberminer. For mange Aar siden dreves en meget rig Kobbermine i Gippsland, og der anføres, at denne gav et samlet Udbytte af £ 8 000. Omendskjønt Behandlingsmaaden paa den Tid var meget primitiv, idet der ved Smeltningprocessen anvendtes frisk Ved, hvorved en hel Del Kobber blev liggende igjen i Smelteovnene, viser det sig dog, at der udvandt op til 11 % Kobber, idet 230 Tons Malm i Mai 1879 gav over 25 Tons Kobber til Værdi £ 430. Senere hen er ved forskellige Leiligheder opdaget rige Antydninger, og om disse holder, hvad de lover, er det meget sandsynligt, at Landet i mange Miles Udstrækning omkring nævnte Mine vil om ikke lang Tid blive optaget til Skjærpning.

Værdien af Aarets Metalproduktion ansættes til £ 1 755 155, og Minerne gav et samlet Udbytte af £ 532 294 eller £ 12 598 mere end i forrige Aar. Antallet af de Personer, der beskæftiger sig med Guldgravning, er steget med over 500.

Fra Kulminerne udvandt 236 276 Tons eller 9 714 Tons mere end i 1896. Mesteparten heraf er konsumeret af Jernbanerne. Af brunt Kul er siden Driftens Begyndelse udvundet 52 609 Tons.

Tasmania. Denne lille Kolonis Rigdom paa Metaller er enorm, især for Vestkystens Vedkommende, og Minebedriften har under Aaret taget et storartet Opsving. Imidlertid har Mangelen paa Kommunikationer for Varens Forsendelse været følbar, og dette har hindret den Udvikling af Industrien, som man kunde være berettiget til at vente. Imidlertid vil Konstruktionen af de før omtalte smalsporode Jernbaner for en stor Del afhjælpe dette Savn, og flere Linier vil utvilsomt efterhaanden aabnes, hvorved de rige Felter vil kunne drives med større Fordel og i større Skala. Den vigtigste og største af Tasmanias Miner er den store Mount Lyell Mine, der vel allerede nu er en af Verdens største kobberproducerende Miner. Den driver for Regning af et Aktieselskab med en Kapital af £ 3 750 000, fordelt paa 250 000 Aktier. Fra Mount Lyell udvandt i 1897 4 598 Tons Kobber og andre Metaller, 393 603 Oz. Sølv og 20 125 Oz. Guld til en omtrentlig Værdi af tilsammen £ 350 000. Aarets Produktion udgjorde for de sidste 2 Aar:

1896.			1897.		
	Mængde.	Værdi.		Mængde.	Værdi.
Guld	64 156 Oz.	£ 218 935		59 407 Oz.	£ 222 775
Sølvmalm . .	21 493 Tons	- 257 916		19 450 Tons	- 214 000
Tin	4 800 —	- 288 000		2 354 —	- 145 195
Kobbermalm	—	—		4 429 —	- 310 030
Kul	35 500 —	- 26 625		44 572 —	- 35 657
					</

Antallet af de ved Minebedriften beskæftigede Personer udgjorde 3 870 hvide og 290 farvede.

Western Australia. Bergværksdriften i denne Koloni har gjort umaadelige Fremskridt i det sidst forløbne Aar, idet der under dette exporteredes 675 989 Oz. Guld til Værdi £ 2 568 758. Dette omfatter dog ikke Koloniens hele Produktion, der antages at være betydelig større. Siden 1886, da det første Guld blev exporteret, har Western Australia udført 1 643 616 Oz. Guld til Værdi £ 6 245 740. Hvilket uhyre Opsving denne Bedrift har taget, illustreres ved nedenstaaende Opgive over Exporten i de sidste 3 Aar:

i 1895	231 512 Oz. til Værdi £	879 746
- 1896	281 263 ” ”	— - 1 068 799
- 1897	675 989 ” ”	— - 2 568 759

og Produktionen for de første 2 Maaneder af 1898 viser yderligere Fremvæxt; der er saaledes al Aarsag til at antage, at Udbyttet for 1898 vil blive endnu større end i det forløbne Aar, idet det er den almindelige Mening, at Minerne først nu begynder at vise Resultaterne af systematisk Bearbejdelse og Brugen af det rette Maskineri. Nange Miner, der ansaaes udtømte, efterat Guldet i Overfladen var udvundet, har givet udmærkede Resultater i en betydelig Dybde fra

Jordskorpen, og nye Felter opdages stadig, medens Anvendelsen af nye Systemer og engelsk Kapital har gjort det muligt med Fordel at bearbejde mindre righoldig Erts og mange Millioner Tons Slag.

Over 20 000 Personer er nu direkte beskjæftigede ved Grubedriften i Western Australia; istedetfor Teltleire er der reist Byer, der efterhaanden har antaget et civiliseret Anstrøg, og som ved Regjeringens Hjælp forsynes med Vandværk, kunstig Belysning, gode Gader, Kirker, Skoler, Bibliotheker etc.

Adskilligt er bleven gjort for at afhjælpe den paa Guldelterne herskende Vandmangel, idet uhyre Jerncisterner dels allerede er anbragte, dels er under Anbringelse paa mange forskellige Steder. Et stort Projekt i samme Øiemed er under Opseiling, idet der i Hensigt at forsyne det store Coolgardie Distrikt med Vand skal sænkes en Fordybning ved en Dal i nogen Afstand fra Distriktet; denne Fordybning skal derefter optage Vandet fra Helena River og kommer saaledes til at danne et naturligt Reservoir, hvorfra Vandet gennem en kolossal Rørledning vil blive pumpet op i en Høide af 1 600 Fod til Toppen af Mount Burgess, 350 Miles fra nævnte Sted. Herfra vil saa Vandet blive tilført det omliggende Distrikt i en Udstrækning af over 100 $\square$ Miles.

Af det i Kolonien Victoria under næst foregaaende Parlamentsæson bevilgede Beløb til Guldminebedriftens Fremme er følgende Summer udlaante, bevilgede eller anvendte: Laan til Aktieselskaber £ 1 125, Anlæg af Veie og Stier £ 4 247, Maskiner til Undersøgelse af guldholdig Erts £ 171, Anlæg af Vandledninger og Damme £ 135, Laan til Minearbeidere £ 16, diverse £ 1 051, eller tilsammen £ 6 745.

Fragtmarkedet. Under 1897 besøgte Melbourne af 1 652 Fartøier med en samlet Tonnage af 2 342 447 mod 1 656 Fartøier i 1896 med en Tonnage af 2 195 878 Tons. Af de ankomne Fartøier var 211 Seilskibe og 1 441 Dampskibe.

Samfærdselen mellem de australiske Kolonier indbyrdes var meget livlig med forbedrede Rates i enkelte Retninger. Skibningen af Uld var derimod endog mindre end foregaaende Aar, og af Hvede udførtes omtrent intet, hvorimod Hidfragterne gennemgaaende har været betydelig bedre.

Trælastfragterne hertil fra de forenede Riger, der i 1896 naaede sin største Høide med 62 sh. 6 d, har under 1897 været Gjenstand for adskillig Stigning. Under Aarets 2den Halvdel ankom saaledes et norsk Fartøj paa 1 260 Tons fra Drammen med Bord og Planker til en Fragt af 72 sh. 6 d, medens tidligere paa Aaret et andet norsk Fartøj paa ca. 1 500 Tons havde 50 sh. pr. Standard fra Larvik. Fragtsatserne kan siges at have varieret mellem disse 2 Rates. Større Fartøier paa fra 1 000 til over 2 000 Tons benyttes fortrinsvis i denne Trade. Til Western Australia ankom adskillige norske Fartøier med Fragter, varierende mellem 70 sh. à 72 sh. 6 d til 80 sh. pr. Standard. Et svensk Skib paa 1 230 Tons havde en Fragt af £ 2 100 fra Hudiksvall til Fremantle, hvilket svares til en Rate af 72 sh. 6 d pr. Standard.

Hidfragterne fra Puget Sound og fra Kanada, der i Aarets Begyndelse stod i respektive 37 sh. 6 d à 42 sh. 6 d og 55 sh. à 57 sh. 6 d pr.

1 000 super feet, er ligeledes stegne betydelig, idet der fra Puget Sound sluttedes til stadig opadgaaende Rates, saaledes at der i Begyndelsen af 1898 noteredes 50 sh., og yderligere Opgang forventes. Fra Quebec ankom et norsk Fartøi paa 1 500 Tons med den forholdsvis høje Fragt af 80 sh. Et andet Fartøi paa 1 200 Tons havde 77 sh. 6 d. fra St. John med fuld Fragt for Dækslast. Disse Fragter burde fortjene de svenske og norske Rederers fulde Opmærksomhed i Forbindelse med Udfragter fra de forenede Riger eller Hamburg og London samt Uld herfra til Boston eller Kul fra Newcastle eller Honolulu etc.

Stykgodsfragterne fra London og Hamburg har ingen væsentlig Forandring gennemgaaet. Der er dog Tegn til Bedring ogsaa for disses Vedkommende. Fra Hamburg ankom to norske Fartøier paa 1 553 og 1 438 Tons med lump Sum Fragter, respektive £ 1925 og £ 1 900, samt et svensk paa 1 389 Tons med en lump Sum Fragt af £ 1 850. Et norsk Fartøi havde en Fragt af £ 2 100 fra London. Dette Skib maalte 1 355 Tons.

Sukkerfragterne fra Mauritius har beskæftiget endel Smaaskibe. Fragterne var lave og dreiede sig om 15 sh. pr. Ton. Et norsk Skib paa 330 Tons opnaaede dog 16 sh. 3 d. Endel Sukker skibes leilighedsvis som Ballast med større Skibe.

Fra San Francisco ankom et norsk Fartøi paa 1 468 Tons med Stykgods til lump Sum Fragt af £ 2 100.

Udfragterne herfra var meget indskrænkede, og omtrent ingen Hvedeskibning fandt Sted. Størsteparten af de hertil ankomne Fartøier maatte derfor gaa til Newcastle for at laste Kul for Honolulu eller Vestkysten; endel Fartøier erholdt derhos shale Fragter fra Sydney til Europa, hvilke vel betaler sig bedre.

Udskeibningen til Boston har ogsaa været adskillig mindre end i 1896. Kun et norsk Fartøi erholdt saadan Fragt; det maalte 1 438 Tons og havde £ 2 000 lump Sum. Samme Fartøi afgik fra Hamburg den 12te Juli med Stykgods til Fragt £ 1 900, ankom til Melbourne den 7de Oktober, begyndte Losning den 8de og var udlosset den 25de samme Maaned og havde samtidig inde den for Uldlasten nødvendige Ballast. Den 11te December afgik Skibet med fuld Last af Uld til Boston. Det var derefter efter Kapteinens Udsagn omtrent sluttet tilbage fra Quebec eller St. John à 75 sh.—80 sh. pr. Standard eller til en omtrentlig Bruttofragt af 2 350 à 2 500 £. Denne Rundreise vil uden Tvil levne et forholdsvis godt Udbytte og vil kunne kombinere med Newcastle-Honolulu—Puget-Sound-Melburne Forretning.

Nogen Talg skibedes paa vanlig Maade.

Af Karri og Jarra er en stor Mængde skibet fra Western Australia til Sydafrika under Aaret. Adskillige norske Skibe beskæftigedes hertil, fra Fremantle et paa 917 Reg. Tons og et paa 545 Register Tons med Bruttofragter respektive £ 1 600 og £ 800. Fragterne til Europa noteredes med 32 sh. 6 d à 35 sh. pr. load og til Sydafrika med 30 sh. à 32 sh. 6 d pr. load. Fra

Hamlin Harbor og Albany foregaar den væsentligste Export, og adskillige norske Fartøier fandt Beskjæftigelse derfra.

Kystfarten var ligesom foregaaende Aar meget livlig, og et større Antal fremmede Dampskibe har været engagerede i Timecharter, deraf 2 norske paa 1520 og 958 Tons, begge med en Maanedsbetaling af £ 650. Man er tilbøielig til at anse denne Rate for lav under Hensyntagen til den ødelæggende Fart og de høie Hyrer, som hersker paa Kysten. Det er vanskeligt at skaffe Matroser til Dampskibe i Kystfart for mindre end £ 5, hvis et nogenlunde godt Mandskab skal kunne erholdes, og et saadant er formentligt mere nødvendigt her end i nogen anden Fart. Hvilken betragtelig Extraudgift dette betyder, vil let kunne anskueliggjøres. Det ene af nævnte Dampskibe havde en Besætning paa 6 Matroser, 4 Fyrbødere og 2 Lempere. Matrosernes Hjemmehyre var ca. £ 3. 0. 0. og Fyrbødernes og Lempernes respektive £ 3. 5. 0 £ 2. 0. 0 pr. Maaned eller tilsammen pr. Mand £ 35, hvorimod de her gjældende Kysthyrer er for Matroser £ 5, Fyrbødere £ 5. 0. 0 og Lempere £ 5. 0. 0. pr. Maaned eller for nævnte Mandskab tilsammen £ 62 pr. Maaned. Hertil kommer saa Forhøielsen for Stuert, Kok, Baadsmand og Tømmermand. Man skulde derfor ikke anse 7 sh. 6 d pr. Brutto Register Ton for høit, snarere det modsatte. Handelen og Passagertrafiken paa Western Australia og Tasmania har været særdeles livlig og antages at have givet godt Udbytte, tiltrods for den svære Konkurrence mellem Rederne, Gods har været skibet til den lave Rate af 10 sh. pr. Ton til Western Australia.

Guanofragterne fra Stillehavssøerne har undergaaet nogen Forbedring, forsaavidt Malden Island angaar. Et norsk Seilskib paa 330 Tons sluttede hertil fra denne Ø med en lump Sum Fragt af £ 550 og udmerket Certeparti. Turen medtog 120 Dage. Senerehen sluttedes et større norsk Fartøi paa 830 Tons til en Fragt af 24 sh. pr. Ton med et antageligt Indtagende af 1200 Tons. Dette er en særdeles god rate, og der skal være Udsigt til, at Forretningen kan gjentages. Kapteinen paa førstnævnte Skib meddelte, at det ikke er forbundet med synderlig Fare at laste ved Malden Island, da der forefindes gode Moorings.

Kaurifragterne fra Kaipara til Melbourne var ikke høiere end forrige Aar; dog sluttedes leilighedsvis til 2 sh. 9 d uden Kommission eller Kurtage for sawn Kauri. Det store Kauri Timber Company, der er Hovedexportørerne fra Kaipara, sluttede for nogle Maaneder siden 2 mindre Dampskibe i Timecharter for denne Fart. Det vil bero paa, hvor lang Tid disse er sluttede, om dette vil have nogen Indflydelse; Exporten antages at stige, saa denne Omstændighed dog sandsynligvis ingen Betydning vil faa. Et større Jernfartøi paa ca. 1000 Tons sluttedes til den lave Fragt af 2 sh. pr. 100 super feet, og omendskjønt Skibet fik hurtig Expedition og havde en hurtig Reise, blev der intet tilovers af denne Trip. Fra Greymouth til Melbourne sluttedes 2 norske Fartøier, et paa 251 Tons og et andet paa 358 Tons til 2 sh. 10½ d med 5 % Kommission. Som Regel faar Fartøierne noget daarligere Indtagende paa dette Sted end i Kaipara. Fra Greymouth til Warrnambool sluttedes et lidet svensk Fartøi paa 231 Tons til 3 sh. 2 d pr. 100 sup. feet uden Kommission eller Kurtage. Skibet var sluttet for at laste fuld Last af „seasoned sun dried white pine“, men fik imidlertid raa Last, hvorved Indtagendet kun blev 181 000 Fod

mod 195 000 beregnet; Resultatet af den Disput, der i den Anledning opstod, blev, at Fartøiet accepterede \$ 10 i Skadeserstatning.

Exporten af Blue Gum fra Tasmania har taget et stort Opsving. En betydelig Export er effektueret til Sydafrika, og til denne har flere norske Skibe været benyttede. Saaledes sluttedes ved Konsulatets Hjælp et større norsk Fartøj paa over 1 500 Register Ton fra Hobart til Port Natal med Jernbanesleepers à 56 sh. pr. 1000 super Fod med fri lichterage i Pot Natal, 40 Liggedage og customary discharge. Dette er for Tiderne udmerket Forretning og maa levne et godt Udbytte, men Raten vil neppe kunne gjentages. Det kan noteres, at dette Skib tog den største Trælastning, som nogensinde er skibet fra Tasmania til Sydafrika. Indtagendet var 840 000 super feet. I det hele taget synes det, som om Afskiberne for denne Fart, hvortil der forhen har været benyttet Smaaskibe, har besluttet at bruge større Fartøier. 3 andre norske Fartøier paa respektive 587, 707 og 924 Tons sluttedes for samme Reise til Fragter henholdsvis 60 sh., 51 sh. 8 d og 45 sh. pr. 1000 super Fod.

Et større Antal norske og svenske Fartøier end hidtil har i 1897 taget Del i den intercoloniale Fragtfart. Et lidet Fartøj paa ca. 200 Register Tons sluttedes i Begyndelsen af Aaret i Timecharter med en Maanedsbetaling af £ 85 og frie Havneudgifter, og i Begyndelsen af 1898 skal omkring 10 norske Fartøier af forskellige Størrelser være sluttede paa samme Maade.

De australiske Assuranceforeninger vedtog i Aarets første Halvdel nye Regulationer med en ny Tarif, hvorved en betydelig Extrapræmie for udgaaende Ladninger af alle Slags, skibede i Fartøier over 20 Aar gamle, bliver at opkræve. Denne Tarif, der i sin Helhed er tiltraadt af de engelske, kinesiske og japanesiske Selskaber og allerede er bragt i Anvendelse, har tilsyneladende endnu ingen Ingen Indflydelse havt paa Fragtmarkedet, forsaavidt de ældre Fartøier angaar. Helt naturligt er det imidlertid at antage, at Afskiberne for at undgaa Erlæggelsen af denne Extrabeskatning, for Fremtiden fortrinsvis vil benytte nyere Fartøier, og de gamle vil herved fortrænges, forsaavidt der er Overflod paa Tonnage. Forøvrigt har Sagen allerede mødt stærk Protest, idet et stort Aberdeen-Selskab, hvis Skibe i mange Aar har opretholdt en regulær Forbindelse med Australien, har sat i Omløb en Rundskrivelse, hvis Hensigt er at vinde Afskibere og andre Interesserede for Ophævelsen af denne Extrapræmie. Det gjør i sit Cirkulære gjældende, at Assuranceforeningerne har modtaget en meget stor Sum i Præmie af dets Skibe, og at kun $\frac{1}{8}$ heraf er udbetalt i Skadeserstatning, samt at mange af de ældre Fartøier bringer sine Ladninger bedre og sikrere frem end Fartøier af nyere Konstruktion. Nævnte Selskab eier væsentlig ældre Skibe. Man kan kun haabe, at denne uretfærdige Præmie, der ogsaa vil være til adskillig Skade for de forenede Rigers Skibsfart paa Australien, snart vil blive ophævet.

En Maskiniststrike, der truede med alvorlig at forstyrre den intercoloniale Dampskibsfart og dermed den intercoloniale Handel, sattes i Scene i Aarets Begyndelse af „The Institute of Marine Engineers“, hvilken Organisation, omendskjønt dens Medlemsantal ikke er stort, er i Besiddelse af betydelig Magt og Indflydelse, fordi den nemlig omfatter omtrent alle de paa Koloniernes Dampskibe ansatte Maskinister. Under den store Strike i 1890 stod Maskinisterne loyalt paa Redernes Side, og de klagede dengang høilydt over, at denne Strike greb forstyrrende ind i deres Interesser. I 1890 og 1893 gjordes mellem

Redere og Maskinister Overenskomster, der i November 1896 underkastedes Afgjørelse ved Voldgiftsret, der erklærede, at Rederne efter denne Overenskomst ikke var forpligtede til at bøje sig for nævnte Institutions Regler, samt at de overfor deres Funktionærer ikke var afhængige af denne Organisation, hvis Komite imidlertid vægrede sig ved at anerkjende denne Kjendelse og indgav 3 Maaneders Opsigelse af Overenskomsten, samtidig som den omsendte Cirkulærer til hvert enkelt Medlem, indeholdende en hel Række af Spørgsmaal om de Fordringer, der burde opstilles, og omhandlede de Forholdsregler, der burde tages for at tvinge disse igjennem. Da Rederne fik Nys herom, satte de sig øieblikkelig i Forbindelse med sine Funktionærer og forhørte sig om, hvorvidt de var tilfredse med den eksisterende Tingenes Tilstand og, dersom de var misfornøiede, om Aarsagen hertil. Som Svar herpaa indløb fra Komiteen Forlangende om 10 % Lønsforhøjelse, Antagelse af en 4de Maskinist til Baade, der gik i Rute paa Western Australia, samt Fordring paa, at Rederne skulde fraskrive sig Retten til al direkte Indblanding i Sager, der vedrørte deres Maskinfunktionærer, at 24 Timers Opsigelsesfrist skulde for begge Parter ansees tilstrækkelig, og at Redere, der var Befragtere af fremmede Dampskibe, skulde betale Maskinisterne paa disse de i Kolonierne gjældende Hyrer, — foruden endel Krav af underordnet Betydning. Forsaavidt Lønsforhøjelsen for første Maskinister af £ 18 à £ 20 til £ 22. 10. 0 à £ 25 pr. Maaned og forholdsvis for 2den og 3die Maskinister, snmt hvad Opsigelsesfristen angaar, gav Rederne efter. Derimod forbeholdt de sig Ret til at underhandle med sine Funktionærer direkte uden nogensomhelst Mellemskomst og kunde heller ikke gaa ind paa at betale samme Hyrer til de paa befragtede Baade ansatte Maskinister, da disse mønstredes efter sit Hjemlands Love og betaltes af sine egentlige Redere. Dette tilfredsstillede imidlertid ikke de misfornøiede Maskinister; man forudsaa Ugrie; ikke destomindre kom det dog overraskende, da Maskinisterne den 2den Januar 1897 negtede at gaa tilsøs tiltrods for Overenskomsten og Opsigelsesfristen, der ikke udløb før i Slutten af Februar. Dette Skridt voldte en hel Del Forstyrrelse, hvad Passagertrafiken angaar, hvorimod det ikke generede Lastebaadene synderlig, da Striken fandt Sted under Helligdagene. Rederne indtog vistnok en meget bestemt Holdning, men det var dog imidlertid indlysende, at Bevægelsen var for pludselig, og da meget faa Maskinister, der ikke tilhører „The Institute“, findes, saa Stillingen truende ud; flere og flere Dampskibe maatte afmønstre sine Mandskaber, og saaledes gav 150 Maskinister Aarsag til, at Tusender af Sømænd, Stuer etc. mistede Beskæftigelse. Den 18de Januar accepterede imidlertid Maskinisternes Komite efter endel Underhandling de forhøiede Hyrer og 24 Timers Opsigelsesfrist. De øvrige Tvist-spørgsmaal skulde efter fælles Overenskomst undergives et særskilt Udvalg Kjendelse.

Striken endte saaledes uden at have medført den Skade, som man havde Grund til at befrygte. Forøvrigt havde den ingen Sympathi fra Offentligheden, selv ikke hos Arbejderne, der gjerne er tilbøielige til at slutte sig til Bevægelser af lignende Art.

Havneforholde og Lodsvæsen. Havnereguleringen af Yarrafloden paagaar fremdeles, ligesom Arbeidet med Uddybningen af Sydkanalen har været drevet med Eftertryk. For faa Aar siden var denne Kanals Dybde kun 23½ Fod ved Lavvande, og de store Postbaade maatte ofte vente paa Høivande for at kunne komme op til Port Melbourne. Kanalen kan imidlertid nu passeres

paa begge Vande, og naar Uddybningsarbeidet er fuldt færdigt, vil den faa en Bredde af 400 Fod og en Dybde af 35 Fod paa Lavvande. Nye Kaianlæg har ogsaa været foretaget, og der er saaledes skaffet Plads til flere Fartøier.

Da Geelong anløbes af stadig flere Dampskibe for Uldlastning, vil i den nærmeste Fremtid Forlængelse af Piererne dersteds blive effektueret.

I Lodstariffen er indtraadt den Forandring, at Krigsskibe og Lystfartøier samt Handelsskibe, der kun anløber for at reparere eller for at søge Ordre eller proviantere, kun erlægges i Lodspenge 1 Penny pr. Register Ton med Maximum £ 10 for hvert enkelt Skib for Lodsning fra Søen til Ankerplads i Port Philip Bay, Melbourne eller Geelong og vice versa.

Parlamentet i Tasmania har bevilget £ 8000 til Bygning af et Fyrtaarn ved Cape Sorell, omtrent midt paa Øens Vestkyst, udenfor hvilket Sted der ligger farlige Skjær, og der er allerede af Marine Board udsendt en Komite til nærmere at bestemme Stedet for Bygningen af Fyret.

Den nye Havn i Fremantle har allerede begyndt at vise sin Nytte; Dampskibe, der stikker op til 20 Fod, kan nu anløbe Floden og ligge i fuldstændig Sikkerhed ved Kaien, hvoraf allerede 1500 Fod er aabnet for Trafik. Uddybningsarbeidet foregaar med Kraft, og ved Slutten af 1898 vil det sandsynligvis blive muligt for de største Ocean-Baade at anløbe Havnen.

Trælastmarkedet. Af Trælast importeredes omtrent 50 000 000 sup. feet mod ca. 52 000 000 ifjor og 37 000 000 i næst foregaaende Aar. Der maa altsaa noteres en Tilbagegang for Aaret af ca. 2 000 000 sup. feet, der halvveis gjøres op ved den formindskede Indførsel af Furuplanker og Battens, medens Importen for næsten alle de andre Træsarters Vedkommende omtrent ingen Forandring har gennemgaaet.

Omsætningen for Aaret 1ste Juli 1896—1ste Juli 1897 var meget indskrænket for Baltic Timbers Vedkommende; Aarsagen hertil maa søges i den Omstændighed, at Frygten for et nyt Misaar bevirkede, at Efserspørgselen fra Landdistrikterne, der i de senere Aar har været det største Marked for Trælasten, har været mindre end i noget af de Aar, der fulgte efter boom-Tiden, og omendskjönt Omsætningen, hvad det lokale Marked angaar, efterhaanden tiltog noget, kunde dette dog ikke opveie den Skade, nævnte Frygt havde foranlediget. Da Udsigterne for Høsten i Aarets tredie Kvartal lysnede, ventede man et forøget Behov for Vaarsæsonen. Dette slog imidlertid ikke ind, da Gaardbrugerne fremdeles nærede Tvil med Hensyn til Udfaldet af Høsten, og herved bevirkedes en Stillestaaen i Byggevirksomheden. I Aarets senere Maaneder har dog Omsætningen været noget bedre; en voldsom Storm ødelagde saagodtsom en hel By og anrettede betydelig Skade forøvrigt. Dette gav Anledning til gode Salg og nogenlunde livlig Omsætning.

Den Stagnation, som beherskede Markedet siden December 1896 op til Juli 1897, er uden Sidestykke, og det er derfor ikke overraskende, at Forbruget i Aaret 1ste Juli 1896—1ste Juli 1897 faldt med ca. 6 900 000 sup. Fod eller næsten 12½ %. Dette var noget nedslaaende, isærdeleshed da de 2 foregaaende Aar viste en betragtelig Forbedring. Forbruget for nævnte Aar

beregnedes paa Basis af det foregaaende, og følgelig forøgedes Importen med 6 173 000 sup. Fod, hvilket bragte Beholdningen pr. 1ste Juli 1897 op til 31 000 000 super feet, eller med andre Ord Forsyning for omtrent 7 Maaneder, beregnet efter den under Aaret herskende lave Omsætning.

Det fremgaar af nedenstaaende Opgave, at Nedgangen i Forbruget nærmest skriver sig fra Furuplanker og Battens samt Floorings, medens derimod Forholdet for de øvrige Træsarters Vedkommende stiller sig omtrent lige med foregaaende Aar:

	Furuplanker og Battens.	Floorings og weatherboards	Andre Træsarter.	Ialt.
	Sup. Fod.	Sup. Fod.	Sup. Fod.	
Beholdning pr. $\frac{30}{6}$ 96 .	6 184 000	11 339 000	12 203 000	29 726 000
Import fra $\frac{30}{6}$ 96— $\frac{30}{6}$ 97	440 000	16 738 000	31 901 000	49 079 000
	6 624 000	38 077 000	44 104 000	78 805 000
Beholdning pr. $\frac{30}{6}$ 97 .	3 010 000	11 643 000	16 287 000	30 940 000
Forbrug i Aaret $\frac{30}{6}$ 96— $\frac{30}{9}$ 97	3 614 000	16 434 000	27 817 000	47 870 000
Forbrug i Aaret $\frac{30}{9}$ 95— $\frac{30}{6}$ 96	5 704 000	20 757 000	28 193 000	54 654 000
Nedgang	2 090 000	4 323 000	376 000	6 789 000

Der ankom i Begyndelsen af Aaret en Ladning Furuplanker og Battens fra Gefle; det kan noteres, at dette var den eneste op til den Tid direkte skibede Ladning fra Sverige siden Februar 1896.

Af høvlede Bord og weatherboards importeredes ca. 17 900 000 Sup. Fod. Priserne pr. lineal feet var:

	Furu.	Gran.
Floorings $6'' \times 1\frac{1}{8}''$ 9 sh. 6 d til 11 sh. 6 d	8 sh.	til 8 sh. 3 d
— $6'' \times \frac{7}{8}''$ 7 sh. 6 d „ 8 sh. 3 d	6 sh. 9 d	„ 7 sh. 3 d
— $6'' \times \frac{3}{4}''$ 6 sh. 6 d „ 7 sh.	6 sh.	„ 6 sh. 9 d
— $6'' \times \frac{5}{8}''$ 5 sh. 3 d „ 6 sh.	5 sh.	„ 5 sh. 6 d
— $6'' \times \frac{1}{2}''$ 4 sh. 9 d „ 5 sh. 3 d	4 sh. 6 d	„ 4 sh. 9 d
— $6'' \times \frac{3}{8}''$ 3 sh. 9 d „ 4 sh. 3 d	3 sh. 6 d	„ 4 sh. 3 d
Weatherboards . . 4 sh. 9 d „ 5 sh. 3 d	4 sh. 9 d	„ 5 sh.

Det viser sig heraf, at Priserne, som i forrige Aarsberetning forudsagt, har gaaet ganske betydelig op. I Juli noteredes allerede 10 sh., i de paafølgende Maaneder 10 sh. 3 d og i December 11 sh. 6 d for $1\frac{1}{8}''$ Furubord, medens Prisstigningen for de øvrige Dimensioner var omtrent forholdsvis.

Af Furuplanker og Battens ankom kun ca. 1 425 000 super Fod. Priserne pr. engelsk Fod $3'' \times 9''$, for tertia $11''$ fluktuerede mellem Grænserne $5\frac{1}{2}$ d og 7 d, for $9''$ mellem $5\frac{1}{4}$ d og $5\frac{3}{8}$ d, for $7''$ mellem $4\frac{1}{2}$ og $4\frac{3}{4}$ d og forholdsvis for Qvarta og Mixed. Paa Grund af de høie Priser, der har været forlangt for Baltic Planker og Battens, har Importørerne seet sig nødsaget til gradvis at hente sit Behov fra andet Hold.

Af Spruce importeredes 2 760 000 Sup. Fod. Der noteredes herfor pr. 15de December $3\frac{3}{8}$ til $3\frac{1}{2}$ d pr løbende Fod $3'' \times 9''$.

Af Oregon importeredes ca. 10 800 000 sup. Fod. Markedet aabnede med en Pris af £ 5, der holdt sig til Mai, da enkelte Partier placeredes til £ 5. 5, men i September faldt Prisen igjen ned til £ 5 pr. 1 000 løbende Fod. I December noteredes atter en let Prisstigning, og Noteringen ved Aarets Slutning var £ 5. 5. Paa Grund af de høie Fragter ventes en yderligere Prisstigning.

Importen af andre amerikanske Træsorter øger stadig og var i 1897 atter betydeligere end sidste Aar. Den udgjorde:

Import i super			
	Fod.	Pris pr. 1000 super Fod.	
White Pine Shelving	435 000	£ 10. 10. 0 til	£ 11. 10. 0
Sugar Pine	1 774 500	„ 12. 10. 0 „ „	14. 0. 0
Clear Pine	178 000	„ 17. 10. 0 „ „	18. 0. 0
Californian Redwood	671 000	„ 7. 0. 0. „ „	8. 0. 0

Af New Zealandske Træsorter var Importen, gennemsnitlig taget, noget mindre, idet der nemlig af Kauri indførtes ca. 7 500 000 sup. Fod mod omtrent 7 060 000 i 1896, men derimod af White Pine (Kahikatea) kun 4 236 000 mod ca. 5 333 000 i 1896. Førstnævnte Træsart har været Gjenstand for betydelig Prisstigning, idet der i Aarets første 3 Maaneder noteredes 12 à 14 sh. pr. 100 sup. Fod for „boards“, 8 sh. for „logs“ og 15 sh. 6 d for „flitches“, medens Priserne for Resten af Aaret fluktuerede mellem 16 sh. og 18 sh. 6 d for „boards“, 8 sh. til 9 sh. for „logs“ og 16 sh. 6 d til 18 sh. for „flitches“.

Af Queensland Cedar indførtes 422 240 sup. Fod i „logs“ mod 303 639 forrige Aar. Cedar betingede £ 1. 3. 0 til £ 1. 8. 0 pr. 100 sup. Fod.

Udsigterne for næste Aars Omsætning tør være forholdsvis gunstigere. Skovbrande har i større Skala end nogensinde herjet flere Dele af Kolonien, og en Masse Gaarde med deres Udhuse er nedbrændte. Man er derfor tilbøjelige til at haabe paa en livligere Efterspørgsel af Træløst under den kommende Sæson.

Ifølge Opgave fra de forenede Rigers Vicekonsul i Hobart androg Importen

af Baltic Timber til Tasmania til 400 470 super Fod til Værdi £ 2 218. Formodentlig er dog et mindre Kvantum heraf taget fra Scotland. Hardwood-exporten fra denne Koloni er i god Fremvækst. Til London skibedes 450 000 super Fod og til Sydafrika 2 058 972 sup. Fod, hvilket er 1 610 000 Fod mere end sidste Aars Export. Ikke ubetydelige Skibninger er derhos effektueret til de øvrige australiske Havne. Der er al Udsigt til, at denne Industri gaar en fortsat Udvikling imøde, hvilket ogsaa Benyttelsen af større Fartøier synes at antyde.

Western Australia har nu omkring 40 Sagbrug, der aarlig leverer ca. 250 000 loads skaaret Tømmer af alle Slags, og Kvantumet øges hvert Aar. Fortiden anslaaes den aarlige Vædi af Western Australisk Tømmer, bearbejdet for Lokalbrug og for Export til £ 500 000. Over 3 000 Mand finder Beskæftigelse ved Tømmerbrugene. Ca. 20 400 000 Acres af Koloniens hele Fladeindhold (624 560 640 Acres) er bevoxet med Skov, der overslagsvis beregnes at indeholde 62 300 000 loads udvoxet Tømmer til en Værdi af £ 124 000 000.

Af Fisk importeredes i 1896 2 946 798 lb. preservevet til Værdi £ 65 034 og 9 613 Cwt. saltet til Værdi £ 13 619. Af fersk Lax indførtes fra Nabolonierne for £ 4 408.

Der meddeles, at Sildefangsten paa Japans Kyster gav et dobbelt saa stort Udbytte i 1897 som i 1896, og lave Priser vil sandsynligvis umuliggjøre Export fra dette Land. Tidligere paa Aaret ankom et Parti japanesiske røgede Sild af meget god Kvalitet. Der er Mulighed for, at japanesisk Sild under den kommende Sæson vil finde et større Marked i denne Koloni, da det forlyder, at den skotske Sildefangst er forfeilet. Japanesiske røgede Sild i Boxer siges at have været offereret for 5 sh. pr. Dusin Boxer à 50 Sild pr. Box.

Værdien af den i 1897 fra England og Skotland indførte preservevede Fisk androg til 26 710 \$; af salt Fisk indførtes for 5 920 \$ og af Sardiner for 11 820 \$.

Et Parti norsk Torskerogn ankom fra Sverige til den herværende norske Agent, der meddeler, at han har Haab om, at denne Artikel vil finde Af sætning.

Opgave over Importen af svenske og norske Fiskevarer foreligger ikke, men antages at være større end under foregaaende Aar; amerikansk og fransk Vare indførtes imidlertid som ifjor i størst Mængde.

☞ Klipfisk eller „ling“ opnaaede en Pris af 33 sh. 4 d til 43 sh. 8 d pr. lb.; for „boneless cod“ noteredes 5 — 5½ d pr. lb.; for saltet Sild betaltes fra 19 sh. til 25 sh. pr. Halvtønde. Heraf ankom endel fra Norge.

Ingen væsentlig Forandring har fundet Sted med Hensyn til Omsætningen af svenske og norske hermetiske Fiskevarer.

Af Tran indførtes i 1896 for £ 17 448, hvoraf omtrent 2 000 Gallons Medicintran til Værdi £ 726, Resten væsentlig „brunblank Tran“.

Af Papir og Papirvarer indførtes i 1896 ialt ca. 45 000 000 lb. til Værdi £ 240 605, foruden Tapeter til en Værdi af £ 19 821. Fra Norge ankom:

1896:	Mængde.	Værdi.
Trykpapir	185 136 lb.	£ 1 409
Pakpapir	107 968 "	" 716
Diverse Sorter	138 992 "	" 939
Tilsammen		432 096 lb. £ 3 064

1895.	Mængde.	Værdi.
Trykpapir	118 048 lb.	£ 945
Pakpapir	41 104 "	" 266
Diverse Sorter	47 712 "	" 324
Tilsammen		206 864 lb. £ 1 535

Det fremgaar heraf, at norsk Papir kan sælges, og at Exporten har øget noget; men nogen substantiel Forbedring kan ikke ventes, saalænge en direkte og nogenlunde regelmæssig Fragtforbindelse mangler. Før en saadan Forbindelse oprettes, vil der ikke effektivt kunne konkurreres med amerikansk Fabrikat, hvoraf Importen i 1896 udgjorde 5 800 500 lb. til Værdi £ 33 362, hvoraf 5 632 144 lb. Trykpapir til Værdi £ 32 088. I 1895 importeredes fra Amerika kun 3 186 230 lb. Papirvarer. Exempelvis kan det nævnes, at et Parti norsk Papir, hvis fakturerede Værdi var £ 40, paaførtes en Udgift af £ 20 i Transportomkostninger. Dette Parti forsendtes over Hamburg.

Importen af Sikkerhedsfyrstikker androg for 1896 til 241 801 Gros til Værdi £ 12 684 mod 184 000 Gros i 1895 til Værdi £ 10 130. Japanske Fyrstikker trænges jevnt ud af Markedet, og Efterspørgselen efter belgiske — og ogsaa efter svenske og norske — Fyrstikker tiltager. Gjennemgaaende bedre Priser er opnaaede, og der noteres saaledes for belgiske impregnerede henholdsvis fra 1 til 1 sh. 2 d og fra 1 sh. til 3 d til 1 sh. 4 $\frac{1}{2}$ d pr. Gros, medens japanesiske Fyrstikker kun opnaaede en meget lav Pris. Indførselen af Voxfyrstikker er ogsaa stærkt reduceret.

Af Cement ankom fra England i det forløbne Aar ca. 14 000 Fade; fra Tyskland og Amerika importeredes ogsaa endel. Den voldsomme Ildebrand, der i Aarets Slutning lagde en hel Del Bygninger i Aske, vil foranledige en øget Import. Priserne for Portland Cement har varieret mellem 12 sh. 9 d og 14 sh. pr. Fad fortoldet.

Af Marmor indførtes i 1896: 2 500 Cubikfod tilhugget til Værdi £ 3 320 og ca. 592 Tons i Blokker til Værdi £ 2 604. For tilhugget Marmor betales en Told af 7 sh. 6 d pr. Cubikfod; Blokker er toldfrie. Marmor importeres væsentlig fra Italien.

Af Skifer indførtes 610 183 Plader til Værdi £ 6 123, af Skifersten 615 Tons til Værdi £ 1 121. Amerika og England danner Hovedleverandørerne heraf.

Af ildfast Sten indførtes i 1896 fra England 167 000 Stkr. til Værdi £ 620. For engelsk Sten noteredes en Markedspris af £ 5. 5. 0 til £ 6. 5. 0 pr. 1 000 Stkr. ufortoldet, for almindelig Mursten opnaaedes ikke højere Priser end 22 sh. pr. 1 000 med indskrænket Forbrug.

Af Jern og Jernvarer samt Staalvarer importeredes i 1896 ca. 45 200 Tons til Værdi £ 395 000. Heraf ankom fra Norge 1 337 Tons Ru-jern til Værdi £ 3 739. Af Staaltraad og Staaltraadnet indførtes for £ 72 000. Svensk og norsk Hesteskosøm solgtes omtrent i samme Mængde som foregaaende Aar. Forøvrigt tillader man sig at referere til, hvad der i forrige Aarsberetninger, hvad denne Artikel betræffer, er anført.

Af Velocipeder importeredes i de sidste 2 Aar en saadan Mængde, at Lagrene ansees overfyldte. Et svensk Firma er under Aaret sat i Forbindelse med Importørerne her, uden at dog, saavidt man har kunnet erfare, Forretning er resulteret.

Af condenseret Melk importeredes i 1896 542 000 lb. eller ubetydeligt mere end i foregaaende Aar. Importen heraf har idetheletaget været i jevnt Aftagende, idet den nemlig i 1891 androg til £ 24 224, i 1892 til £ 25 880, i 1893 til £ 12 532, i 1894 til £ 11 384, i 1895 til £ 10 899 lb. Det formidskede Behov for importeret Mel skyldes det Opsving, som Fædriften inden denne Koloni under de senere Aar har taget. En her anlagt Fabrik til Fremstilling af preservevet Mel producerer en Vare, der siges at staa fuldt paa Siden af udenlandske Merker og har den Fordel overfor disse, at den er frisk, ligesom den ogsaa er noget billigere. Det synes, som om man har faaet Øinene op for, at Kolonien har alle Betingelserne for selv at kunne producere, hvad den forbruger af denne Artikel, idet der af the Minister of Agriculture for et Par Maaneder siden opnaantes en Kommissionær, der har i Opdrag blandt andet at besøge Schweiz for at sætte sig ind i og afgive Rapport om Tilvirkningen af condenseret Mel i dette Land. Denne Kommissionær vil sandsynligvis ogsaa komme til at besøge Norge og Sverige.

Til Western Australien importeredes i 1896 alene fra Victoria ca. 26 000 lb. concentreret og af preservevet ca. 100 000 lb., og Forbruget tiltager.

De forenede Rigers Vicekonsul i Hobart oplyser, at norsk Mel finder Afsætning i Tasmania i forholdsvis betydelig Mængde. Omtrent 26 000 lb. ankom fra Victoria. For „Nestles“ og „Anglo-Scandinavian“ Mel noteredes en Pris af 7 sh. 3 d a 7 sh. 4½ d pr. Dusinfortoldet, medens der betaltes fra 6 sh. 9 d til 7 sh. 3 d for andre Mærker og 6 sh 9 d til 7 sh. for indenlandsk Fabrikat. Norsk usukret Mel synes at vinde Marked.

Af Tjære og Beg indførtes i 1896 3 167 Cwt. til en Værdi £ 1 365. Et mindre Kvantum ankom fra Sverige og Norge og fandt Afsætning. For Beg noteredes for engelsk £ 1, for svensk £ 1. 15. 0 pr. Foustage, for Tjære \$ 1. 16. 0 pr. Tønde og 6 sh. 6 d til 7 sh. pr. „drum“.

Af Kjønrøg ankom atter et mindre Parti fra Sverige. Endel heraf henstaar imidlertid endnu usolgt, da de umaadelige Transportomkostninger næsten umuliggjør Salget.

Af Øl importeredes fra de forenede Riger saagodtsom intet. Endel af det for flere Aar siden fra Norge ankomne Parti Øl henstaar endnu usolgt.

Af Lim ankom i 1896 123 400 lb. til Værdi £ 4 092.

Af Handsker 2 212 Pakker til Værdi £ 109 439.

Af Minerkrudt, der er toldfrit, indførtes aarlig over 5 000 Cwt. til Brug ved Minebedriften.

Af Glasvarer indførtes til Victoria i 1896 for £ 60 000.

I Forbindelse med, hvad der i forrige Aarsberetning anførtes om svenske og norske Firmaers sædvanlige Holdning overfor Rekvirenterne her, skal man endvidere ikke undlade at nævne følgende:

Et bekjendt norsk Skibshandlerfirma hersteds rekvirerede under det forløbne Aar forsøgsviis fra et svensk Firma to Partier Kjønrøg, det ene paa 2 Tons og det andet paa $\frac{3}{4}$ Ton. Ved Indsendelsen af den første Ordre gjordes udtrykkelig opmærksom paa, at Varen ønskedes sendt paa billigste Maade. Tiltrods herfor expederedes Ordren via England, hvorved Fragten løb op til det for et saa lidet Kvantum uforholdsmæssige Beløb af £ 13. 7. 8, medens Fakturaværdien kun udgjorde £ 19. 7. 8. Ved næste Rekvosition betingede vedkommende Bestiller, at Varen skulde sendes pr. Seilskib. Heller ikke denne Ordre iagttoges af Afsenderen, der ogsaa denne Gang skibede Godset via England, og Modtageren maatte betale for $\frac{3}{4}$ Ton Kjønrøg en Fragt af £ 7. 3. 0. Dette giver for disse to Partier paa tilsammen $2\frac{3}{4}$ Ton en gennemsnitlig Fragt af £ 7. 9 4 pr. Ton, og medens Varens fakturerede Værdi kun beløb sig til £ 24. 3. 0 udrededes i Fragt ialt £ 20. 10. 8. Dette er kun Fragten til Melbourne wharf og indbefatter ikke Transportomkostninger derfra til Lageret. Begge Partier maatte naturligvis sælges med Tab.

Det foranævnte giver Anledning til at rette en indtrængende Opfordring til svenske og norske Exportører om at foretage indgaaende Undersøgelser med Hensyn til Fragtforholdene, forinden rekvireret Gods afsendes hertil samt i det hele taget nøie at befølge modtagne Ordres. Dette er en absolut Betingelse for Oparbejdelsen af Marked her for de enkelte Artikler, hvorimod Tilfælde som det foreliggende ikke alene hemmer Arbeidet herfor, men ligefrem umuliggjør dette.

Retsvæsen. Dommen i Anledning den i forrige Aarsberetning omhandlede Tvist mellem et norsk trælastet Skib og Lastemodtageren angaaende Liggedagspenge, kom ikke, som man havde ventet, til at danne noget Præjudikat for, hvad „customary“ Losning i Melbourne vil sige, idet der under Sagens Behandling for Retten af Lastemodtagerens Vidner under Ed hævdedes blandt andet, at Skibet ikke havde været istand til at levere Lasten saa hurtigt, som dennes Folk kunde modtage, og Citantens Paastand om det modsatte fandt ikke Gehør.

Den Praksis at tegne „Bills of Lading“ in blanco forekommer, som bekendt, hyppig. Dette overgaaes imidlertid af, hvad der fandt Sted i Melbourne, hvor nemlig en Kaptein undertegnede for et specificeret Antal Uldballer, før disse var komne langs Siden. Ved den i denne Anledning afsagte Dom afgav Dommeren den vigtige Erklæring, at omendskjønt det til „Bills of Lading“ refererede Afsnit af Loven forudsatte, at „Bills of Lading“, gaaende ud paa, at et vist Kvantum Gods var leveret ombord, skulde i en Consignee's Hænder danne afgjørende Vidnesbyrd om saadan Skibning mod Kapteinen, saa fandtes der desuden et vigtigt Tillægsproviso om, at Kapteinens Ansvarlighed ophører, saafremt han kan bevise, at Formindsnelsen ikke skyldes nogen Forsømmelse fra hans Side, men helt og holdent er foraarsaget ved Afskiberens Feil.

Told. Den i Kolonien Victoria i Aaret 1893 paalagte og i Aarsberetningen for samme Aar nævnte saakaldte „Primage duty“ er blevet ophævet.

Udsigterne for Emigranter kaa ikke siges at have gjennemgaaet nogen synderlig Forandring. I Victoria androg Tallet af de ved Statens Arbeider, der omfatter Havneregulering, Regulering af Yarra-Floden, Udtapning af Sumper, Anlæg af nye Veie etc. beskjæftigede Personer til Kr. 2 500, ligesom ogsaa tilfældige Omstændigheder har skaffet adskillige Arbeide. En større Ildebrand, der i Slutningen af Aaret ødelagde et helt Komplex af Bygninger i Melbourne og anrettede en Skade af £ 750 000, samt betydelige Skovbrande, der har lagt en Masse Gaarde og Udhuse i Aske, kan i denne Forbindelse nævnes, men i det hele taget er ingen merkbar Forbedring indtraadt, hvad ogsaa den betydelige Emigration herifra til andre Kolonier antyder. I Aarets Løb fastsloges af Arbeidskomiteerne en Minimumsløn af 6 sh. 8 d pr. Dag for de ved Statens Kontrakter beskjæftigede Arbeidere. Det har imidlertid vist sig, at dette har ledet til, at med den for Tiden indskrænkede Arbeidsmængde gamle og mindre dygtige Arbeidere ikke er kommet i Betragtning ved Siden af yngre, mere brugbare Folk, der saaledes har Fortrinnet hos de Arbeidsgivende. Forøvrigt skal man tillade sig at referere til, hvad der om Udsigterne for Landmænd med nogen Kapital i forrige Aarsberetning er udtalt. For Kontorfolk og universitetsdannede Personer samt for Kunstnere er Udsigterne heller værre end bedre, ligesom man hellerikke kan tilraade Haandværkere at forsøge sig her, som Tiderne endnu er.

I Western Australia turde sunde Folk med en kraftig Konstitution neppe mangle Arbeide, omendskjønt en stor Del af de ved Havneanlægget beskjæftigede Arbeidere — hvoraf et overveiende Antal skal have været Svensker og Nordmænd — er blevet afskediget, eftersom Arbeidet skred frem; Minebedriften dersteds, der synes at skulle tage et hidtil uanet Opsving, vil dog, ligesom flere paatænkte større offentlige Arbeider tilligemed Nybygningerne etc. behøve sterke Arbeidere.

Tasmania gaar øiensynlig bedre Tider imøde; den er dog endnu i sin Fødsel, og Befolkningen ansees at staa i Forhold til Koloniens Resourcer. Man skal til Slutning tillade sig at udtale, at man vil fraraade enhver at begive sig til Australien uden Midler til nogle Ugers Ophold ialfald. Det er nemlig kun yderst faa, der vil kunne erholde Arbeide ved Ankomsten.

Diverse Oplysninger. Besætningerne paa de svenske og norske Skibe, der i 1897 besøgte Distriktet, androg inklusive Skibsførere til 848 Mand.

Nedenstaaende Tabel angiver Antallet af Af- og Paamønstringer samt Rømninger:

	Norske Fartøier.			Svenske Fartøier.		
	Paa-møn-strede.	Af-møn-strede.	Rømte.	Paa-møn-strede.	Af-møn-strede.	Rømte.
Ved Hovedstationen:						
Norske Sømand . .	53	34	19	—	1	—
Svenske do. . .	13	5	4	—	—	—
Fremmede do. . .	31	18	5	—	—	—
	97	57	28	—	1	—

	Norske Fartøier.			Svenske Fartøier.		
	Paa-møn-strede.	Af-møn-strede.	Rømte.	Paa-møn-strede.	Af-møn-strede.	Rømte.
Ved Vicekonsulsstationerne:						
Norske Sømand . .	11	7	5	—	—	—
Svenske do. . .	9	7	5	—	—	—
Fremmede do. . .	16	15	6	—	—	—
	36	29	16	—	—	—

Hyrerne paa britiske Skibe har ikke varieret synderlig fra foregaaende Aar. Paa norske og svenske Seilskibe betaltes for fuldbefarne Matroser for det meste ikke over £ 2. 10. 0 pr. Maaned, i enkelte Tilfælde £ 3. 0. 0, men ingen-sinde mere; paa de i Kystfart gaaende norske Dampskibe betaltes for Matroser £ 3. 5. 0 til £ 5. 5. 0, og for Fyrfolk omtrent 5 sh. mere pr. Maaned.

Befolkningsstatistiken for Kolonien Victoria udviser, at Kolonien i Begyndelsen af 1897 havde 1 174 944 Indbyggere mod 1 181 751 ved samme Tidsrum ifjor; dette viser altsaa en Tilbagegang af 6 807 Indvaanere; Overskuddet af Fødte over Døde androg til 15 714. Immigrationen udgjorde 84 872, hvoraf 73 934 fra de øvrige australiske Kolonier samt fra Sydafrika og 10 938 fra England og øvrige Lande. Emigrationen udgjorde 107 393 og fordeler sig saaledes: Til Western Australia 37 448, til de øvrige australiske Kolonier 47 040, 3 214 til Sydafrika og til England og andre Lande 19 691. Western Australia havde ved Aarets Udgang en Befolkning af 152 394 hvide Individer, eller en Forøgelse af over 30 000 siden Juni 1896. Tasmanias Befolkning var ved samme Tidsrum steget fra 157 456 Individer (hvide) i 1896 til 171 479.

Fra den 1ste Juli 1896 til den 30te Juni 1897 døde i Victoria 9 norsk-fødte og 28 svenskfødte Individer; af disse døde 16 i Hospitaler og andre Velgjørenhedsindretninger, og 6 omkom ved Ulykkestilfælde.

Man har i Aarets Løb paa Anmodning af hjemmeværende Slegt og Venner efterlyst 31 svenske og norske Undersaatter, hvoraf det hidtil har lykkedes at finde 15.

Gjennem Konsulatet hjemsendtes ved Sømandsanvisninger til Norge £ 12 10.0, tll Sverige intet.

Der ankom under Aaret til Søfolk ombord i norske og svenske Skibe samt til i Kolonien bosatte Landsmænd noget over 5 000 Breve. Af ufrankerede Breve har man i 1897 ikke modtaget over 50.

Væsentlig ved stor Offervillighed fra enkelte af de herboende Skandinavers Side, kunde Menigheden under indeværende Aar se sit kjæreste Ønske realiseret, nemlig Erholdelsen af egen Kirke, idet den nemlig for nogle faa Maaneder siden saa sig istand til at indkjøbe en Kirkebygning, der vil kunne rumme flere hundrede Personer. Dens høitidelige Aabning fandt Sted for nogle Uger siden. Kirken er bygget af saakaldet „Blue stone“, er meget solid og ligesom den tilhørende Udbygning i meget god Stand. Den giver baade indvendig og udvendig et smukt Indtryk. I Kjøbet fulgte et godt Orgel. Af Kjøbesummen £ 1250, betaltes £ 700 kontant, siden er ved Subskription yderligere indkommet £ 100, og for Restbeløbet har det lykkedes at reise et Laan paa meget favorable Betingelser til kun 4% Rente. Tomtens Værdi alene anslaaes til £ 1250. Nævnte Kirke er beliggende paa Hjørnet af William og Roslyn Str. ikke langt fra Havn.

Fæstetekoret har ogsaa under 1897 skaffet adskillige Skandinaver Beskjæftigelse, ligesom den her udkommende skandinaviske Avis „Norden“ har vist sig særdeles nyttig, hvad Efterlysninger angaar.

Konsulatkontoret er fremdeles i Queen Street, No. 17, og holdes aabent alle Søgnedage fra Kl. 10—4 $\frac{1}{2}$, om Lørdagene dog kun fra Kl. 10 til 2. Konsulatets registrerede Telegramsadresse er „Scandinav“.

Hosføiede Tabel udviser Beløbet af de i 1897 ved Konsulatet i Melbourne oppebaarne Konsulatafgifter og Expeditionsgebyrer.

Th. Berg,
kst. Konsul.

Tunis.

*Skrivelse fra de kommercielle Stipendiater S. Batt og H. S. Ellefsen,
dateret 6 Mai 1898.*

Vi har herved den Ære at meddele det ærede Departement, at Ordningen af de tunesiske Toldforholde nu har fundet sin endelige Løsning ved følgende tre Decreter, offentliggjorte i sidste Nummer af „le journal officiel tunisien.“

Disse tre Decreter lyder saaledes:

Decret 1

af 2 Mai 1898 (12 hidje 1315).

Art. 1. Toldtariffen ved Import af Varer fastsættes i Overensstemmelse med Tableau A, vedføjet dette Decret.

Art. 2. Toldtariffen ved Export af Varer fastsættes i Overensstemmelse med Tableau B, vedføjet dette Decret.

Art. 3. Den ved Import og Export af Varer for Øieblikket gjældende Toldtarif annulleres, med Undtagelse af Clausulerne i Decretet af 28de Januar 1898 (6 ramdane 1315).

Art. 4. Varer, hvis Importører inden 15 Dage efter dette Decrets Promulgation i retmæssig Form tilkjendegiver, at samme har været afskibede før denne Datum, for en tunesisk Havn, vil blive indførte efter de Bestemmelser, der var gjældende den Dag, da Varerne blev afskibede.

Art. 5. Vor Finantsdirectør befuldmægtiges med Udførelsen af dette Decret.

Decret 2

af 2den Mai 1898.

Art. 1. De franske og algierske Artikler, der findes noterede paa det, dette Decret vedføjede Tableau, bliver at indføre toldfrit.

Art. 2. Vor Finantsdirectør overdrages Udførelsen af dette Decret.

Decret 3

angaar diverse indre Toldskatte og Bestemmelser i Forbindelse hermed, f. Ex. Sukker og Sprit; paa sidstnævnte er fra nu af en Skat (droit de consommation) af 50 Francs pr. Hectoliter.

Idet vi tillader os at sende det ærede Departement et Exemplar af „le journal officiel tunisien“, hvor Toldtariffen for Import og Export vil findes i sin Helhed, tillader vi os samtidig at gjøre opmærksom paa den franske General-residents Rapport til H. E. Beyen, hvori nærmere begrundes Udstedelsen af ovennævnte Decreter.

Hvad den norske Handel og dens Udsigter angaar, saa vil de nye Toldforholde ikke have nogen nævneværdig Indflydelse paa samme, idet de fleste udenlandske Varer betaler samme Told som før (8 % ad valorem); saaledes skal Træløst (høvlet og uhøvlet), Fisk (saltet og røget), Øl, condenseret Melk, Fyrstikker, Hermetik og Tran betale 8 % ad valorem som tidligere. Naturlig Is og raa Marmor i Blokke er toldfri, ligeledes Marmor i Plader af over 16 cm. Tykkelse, medens Marmor i tyndere Plader end 16 cm. fremdeles skal betale 8 % ad valorem — Sprit betales som tidligere 10 % ad valorem, plus den indre Skat af 50 Francs pr. Hektoliter.

Hesteskosøm betaler 15 Frs. pr 100 Kilo netto, og Spiger betaler som følger:

store, over 20 Kilo pr. Mille Fr. 6 pr. 100 Kilo Bruto.
 middels „ 5 „ men ikke over 20 Kilo „ 9 „ „ „ „
 smaa „ 200 gr. til 5 Kilo pr. Mille . . „ 14 „ „ „ „ Netto.
 meget smaa, under 200 Gram pr. Mille . . „ 30 „ „ „ „

Af nævnte Artikler leverer Frankrig delvis slet ikke, delvis i ubetydelig Grad: Trælast, naturlig Is, condenseret Melk, Marmor, Fyrstikker og Sprit.

Helsingfors.

Aarsberetning dateret 15de April 1898.

Norske Fartøier.	Med Ladning		I Ballast.		Tilsammen.				Brutto- fragter.
	Ant.	Ton.	Ant.	Ton.	Ant.	Ton.	Deraf Dampskibe.		Fm.
							Ant.	Ton.	
I. Ankomne.									
Fra Norge til Hoved- stationen	3	392	1	732	4	1 124	-	-	8 700
- Norge til Vicekon- sulsstationerne . . .	13	981	8	3 905	21	4 886	-	-	14 660
- Sverige til Vicekon- sulsstationerne . . .	4	553	15	9 213	19	9 766	-	-	7 870
- andre Lande til Hovedstationen . . .	28	15 690	5	1 644	33	17 334	-	-	155 450
- andre Lande til Vice- konsulsstationerne . .	90	52 148	155	105 912	275	158 060	-	-	296 178
Ialt	138	69 764	214	121 406	352	191 170	188	128 043	482 858
II. Afgaaede.									
Til Norge fra Hoved- stationen	2	298	1	48	3	346	-	-	930
- Sverige til Hoved- stationen	-	-	4	3 114	4	3 114	-	-	-
- Sverige til Vicekon- sulsstationerne . . .	3	1 015	6	2 945	9	3 960	-	-	2 580
- andre Lande fra Hovedstationen . . .	19	9 724	14	5 620	33	15 344	-	-	122 106
- andre Lande fra Vice- konsulsstationerne . .	282	158 147	22	10 932	304	169 079	-	-	2 722 985
Ialt	306	169 174	47	22 659	353	191 843	188	128 043	2 848 601

For Havari eller Ordre ankom 4 Skibe dr. 2 733 Ton.
Af svenske Skibe ankom 537 dr. 159 405 Tons.

Erlagte Konsulatafgifter af norske Skibe ved Hovedstationen Fm. 1 562.95 ved Vicekonsulsstationerne Fm. 14 294.31, hvoraf tilfaldt Konsulskassen Fm. 7 147.20. Af svenske Skibe ved Hovedstationen Fm. 1 767, ved Vicekonsulsstationen Fm. 8 989.49, hvoraf tilfaldt Konsulskassen Fm. 4 494.78. Ialt tilfaldt Konsulskassen Fm. 14 971.93. Expeditionsafgifter, norske Fm. 198, svenske 662.10, fælles 79.

Den norske Skibsfart paa Distriktet stiller sig saaledes i de sidste 5 Aar.

Norske Skibe.	1893		1894		1895	
Ankomne.	Antal	Tons	Antal	Tons	Antal	Tons.
Med Ladning . .	98	36 041	96	33 219	90	47 598
I Ballast . . .	228	101 120	220	122 951	206	101 812
Summa	326	137 161	316	136 170	296	149 410

Norske Skibe.	1896		1897		1898	
Ankomne.	Antal	Tons	Antal	Tons	Antal	Tons.
Med Ladning . .	128	65 521	138	69 764	110	50 429
I Ballast . . .	239	122 876	214	121 406	222	114 033
Summa	367	188 397	352	191 170	332	164 462

Indseilede Bruttofragter af norske Skibe var i samme Tid: Af norske Fartøier 1893 2 454 031, 1894 2 391 293, 1895 2 478 286, 1896 3 186 111, 1897 3 341 459, Middeltal 2 770 236.

Dampskibenes Andel i denne Fart var:

Til Finland ankomne norske Dampskibe i 1893: 93, 53 548 T. 91 59 130 T. 107 82 876 T. 167 117 628 T. 188 128 043 T.

Den norske Skibsfart paa Finland udviser i Aaret en Nedgang i Antal af 17, men en Forøgelse i Drægtighed af 3 000 Tons, men overstiger med 20 Skibe og ca. 27 000 Tons Middeltallet for 5 Aars Perioden. Bruttofragter viser en Forøgelse mod 1896 af ca. 155 000 T. og af ca. 571 000 T. for Femaaersperioden. Dampskibenes Antal er tiltaget med 21 paa ca. 10 500 Ton.

Den norske Skibsfart fordelte sig paa de forskjellige Havne i Distriktet saaledes:

Norske Fartøier. Ankomne til Helsingfors 37 18 458 Ton. Bjørneborg 46 24 560 T., Borgå 12, 5 951 T., Brahestad 1, 383 T., Ekenäs 3, 1060 T., Fredrikshamn 17, 12 351 T., Gamla Karleby 8, 4 914 T., Hangø 4, 2 356 T., Jakobstad 7, 5 307 T., Kotka 83, 49 472 T., Kristinestad 3, 2 547 T., Mariehamn 1, 848 T., Ny Karleby 1, 343 T., Raumo 8, 5 132 T., Torneå 6, 3 178 T., Uleåborg 17, 7 404 T., Wasa 17, 4 374 T., Wiborg 60, 32 616 T., Åbo 21, 9 908 T. Tilsammen 352, 191 170 Tons.

Trælastfragterne stillede sig saaledes, beregnet efter St. Ptsb. Standard eller 165 engelske Kubikfod:

Fra Helsingfors. Til tyske Østersøhavne 19—20 Rmk., 21 Rmk., til tyske Nordsøhavne 27 Rmk., til danske Øer 20—21, 22 Rmk., til Kjøbenhavn 20 Rmk., til Holland 13—14, 14 Gylden, Belgien 33—35, 40 Frcs., til Nordfrankrige 33—34, 40 Frcs., til Biscayske Bugt 40 Frcs., til London 24—25 sh. 32 sh. 6 d., til Englands Østkysthavne 22 sh. 6 d., 30—31 sh., til Englands øvrige Havne 27 sh. 6 d. 32 sh. 6 d., til de engelske Kanalhavne 27 sh. 6 d., 30 sh., til Firth og Forth 22 sh., 22 sh., Cadiz 60 pes., Sevilla 65 pes. til Malaga, Almeria, Carthagena, Alicante, Valencia, Taragona 63—65 pes., 57—62 Frcs., Barcelona 68 ps. 62—68 Frcs. Fra Fredrikshamn: Til Lübeck 22—23, Anvers 44 Frcs., London 30—34, Leith 24 sh. 6 d., Bordeaux 32 Frcs., Marseille 64 Frcs., Lübeck Kiel 20 Rmk., Bremen 28 Rmk., Kjøbenhavn 19 Rmk., andre danske Havne 20 Rmk., Amsterdam 13½ Fl., Zaandam 13 Fl., Gand 28 Fl., London 28 sh., Rochester 26 sh., Newcastle 25—30 sh., Leith—Boness 23 sh., Sunderland 25 sh., W. Hartlepool 25 sh. 6 d., Calais-Cherbourg 35 Frcs., St. Nazaire-Rochefort 36—37 Frcs., Cette, Marseille 52 Frcs. Fra Wiborg: Kjøbenhavn 21½ Kr., 24 Kr. London 27 sh. 8 d., 28 sh., Grimsby 22 sh. 6 d., 28 sh., W. Hartlepool 21 sh. 6 d., 28 sh., Yarmouth 29 sh. 6 d., St. Servain 41—46 Frcs., Bordeaux 45—49 Frcs., Marseille 50—60 Frcs., Dieppe 42 Frcs., Algier 60 Frcs., Rotterdam 14—16¼ Fl., Amsterdam 14—15 Fl., Zaandam 13—14 Fl., Anvers 42 Frcs., Lübeck 22—24 Rmk., Brake 24 sh.

Paa norske Skibe afmønstredes i Helsingfors 10 og paamønstredes 14 Mand.

Maanedshyrerne var for Tømmermænd Kr. 56, Matroser Kr. 36—28, Letmatroser Kr. 32—25, Jungmænd Kr. 20—14, Fyrbødere Kr. 45—35.

Fra Vicekonsulaterne opgives følgende Hyrer: Matroser Kr. 35—45, Letmatroser Kr. 36—20. Jungmænd Kr. 25—16, Tømmermænd Kr. 55, Fyrbødere Kr. 35—48.

Til norske Sømænd ankom under Generalkonsulatets Adresse 755 Brev. Pas udstedtes for 101 norske Undersaater. Antallet af indgaaede Skrivelser var 981 og af udgaaende 1220.

Generalkonsulatets Kontor er No. 2 B. Manégegatan, aabent 10—2.

Den for svenske og norske Arbeidere i Finland grundede Syge- og Begravelseskasse har i Aaret i Sygehjælp udbetalt 739 Fm. Det „Svensk-Norske Gillet“ i Helsingfors har i Understøttelse til 40 nødlidende Nordmænd og Svenske uddelt Fm. 459.

Finlands Søfart og Handel i 1897. Da den officielle Statistik for 1897 endnu ikke er udkommet, er nedenstaaende statistiske Opgaver hentet, dels fra Pressen, dels fra endel Vicekonsulers Rapporter.

Borgå. Importens Værdi var Fm. 1 420 490 og Exportens Fm. 3 394 131. Der ankom 130 Skibe dr. 58 013 Tons, hvoraf 25 engelske, 49 finske, 12 danske, 12 norske, 7 svenske, 8 tyske.

Fredrikshamn. Stadens Handel har i Aaret taget et betydeligt Op-sving. Der ankom 209 Skibe dr. 89 576 Fm. Skibsfarten varede fra 2den Mai til 2den December. Der ankom 17 norske og 15 svenske Skibe. Ex-porten, navnlig bestaaende af Trævarer samt noget Smør, Tjære og Kjørnøg, var af Værdi Fm. 2 347 530. Indførselens Værdi var Fm. 977 000, væsentlig Korn, Sukker, Manufakturvarer og Kolonialvarer.

Kotka. Skibsfarten begyndte 4de Mai. Der ankom 640 Skibe, dr. 268 204 Tons, hvoraf 288 finske, 83 engelske, 83 norske, 83 tyske, 48 danske, 32 svenske. Exporten var i Aaret ret livlig med højere Priser for alle Trævarer; dens Værdi var ialt Fm. 16 394 456; hvoraf paa Trævarer ca. Fm. 13 Mill., og Træmasse 1,3 Mill. Ogsaa Importen var ganske betydelig og var ialt af Værdi Fm. 5 Mill., hvoriblandt Maskiner for Fm. 860 000, Jern og Jernvarer for Fm. 500 000, Mel, Kaffe, Harpix, Gjødningsstoffer og Stenkul. At Indførselen ankom fra Tydskland for 2,3 Mill., England 400 000, Belgien 121 000, Sverige 114 000, Frankrige 110 000, Italien 81 000, Spanien 68 000. Danmark 60 000, Rusland 996 000 Fm.

Kristineslad. Importens Værdi var i 1897 Fm. 1 339 912, hvoraf Hvedemel for Fm. 150 000, Jern og Staal og Arbeider deraf for 112 000, Kaffe 150 000, Sukker 115 000. Exportens Værdi var Fm. 1 440 000, væsentlig Trævarer, Havre, Tjære og Smør. Havnen besøgte af 107 Skibe dr. 45 316 Ton, hvoraf 54 finske, 30 svenske, 5 spanske, 5 engelske, 2 norske, 4 tyske, 6 danske.

Tammerfors. Aaret maa ansees som et gunstigt Aar. De store Fa-briker har dels udført, dels planlagt yderligere Udvidelser. Af nye Fabrik-anlæg kan nævnes: F. Klingendals storartede Uldvæveri, Trikotaktiebolaget (J. Dahlberg & Co.), det nye Bomuldsspinderi i Lapinirmi, et Linvæveri for finere Arbeider (V. v. Frenckell m. fl.) en Kakel- og Fajancefabrik, et mindre mekanisk Værksted, et Cementstøberi, 2 Trikotagevæverier, et Skedestøberi, et Filhuggeri og Metalvarefabrik, en Dampsag, en Fabrik for Tilvirkning af finere Uldtøier er planlagt. Paa Grund af denne livlige Virksomhed er Toldindtæg-terne betydelig forøget. En mere direkte Forbindelse med Kysten er frem-kommet ved den nylig aabnede Raumobane. Den livlige Handelsomsætning medførte Aabning af et nyt Bankkontor, „Agrarbankens Filial“. Fabrikerne var overhøbet med Bestillinger. Bomuldsspinderiet (Finlayson & Co.) arbejdede med 2 589 Personer og omsatte i Finland for 9½ og i Rusland for 1,2 Mill. Fm. Linspinderiet sysselsatte 1 756 Personer, producerede Linvarer, Træmasse, Cellulose og Maskinarbejde ialt til en Værdi af ca 4 Mill. Fm. Klædesfabri-ken producerede for 1,4 Fm., og Papirfabriken (J. C. Frenckell & Søn) for 2,1 Mill. Fm. Tagfiltfabriken 2,7 Mill. Kg. Papir og 89 000 Ruller Tagfilt, 2 Papir- og Papfabriker for tilsammen 240 000, Tændstikfabriken for 135 000, Sagbladfabriken for 115 000, Tapetfabriken for 125 000, to Trikotfabriker for

950 000, to Spinderier for 180 000. Ølbryggerierne bryggede 4 Mill. Flasker Øl til en Værdi af Fm. 900 000. Af andre Anlæg ansees følgende at have opnaaet følgende Værdier for sine Produkter: 3 Sagværk 1 250 000, 2 Spritfabriker 785 000, 2 Tobaksfabriker 25 000, Kækelovnsfabriken 40 000, Hattefabriken 23 000, Garverierne 170 000, 3 Bogtrykkerier, 185 000 Fm. Hele den industrielle Omsætning kan sættes til 5 Mill. finske Mark.

Trælastpriserne steg med indtil 5—10 pCt. Ogsaa for Brændevæd til lokalt Forbrug betaltes høje Priser, for Birk indtil Fm. 20, for anden 18 for metrisk Favn. Fabrikeierne er herved ledet paa Tanken om at anvende Kul eller Torv.

Aarsvæxten var i det Hele tilfredsstillende og Priserne stigende, for Rug og Byg i Gjennemsnit 14 Penni pr. Kg., for Havre 12, for Hø 14 Penni, Poteter 5 Fm. pr. Hlr.

Meierivæsenet er gaaet frem. Tilførselen af Vildt var ikke stor. Af Heste udførtes kun faa, derimod udførtes flere Millioner Krebs til St. Petersburg og Tydskland.

Arbejderforholdene var gode. Efter fælles Overlæg har Fabrikerne forkortet Arbejdstiden uden Lønsforandring, hvorhos der arbejdes for at skaffe Arbejderne hensigtsmæssige Boliger. Disse Bestræbelser for Arbejdernes Vel modarbejdes dog tildels af disse selv paa Foranledning af socialistiske Agitatorer.

Folkemængden var ved Aarets Slutning ca. 29 000.

Uleåborg. Importens Værdi var i 1897 Fm. 8 733 665, væsentlig Mel, Huder, Vævneder, Kaffe, Sukker, Jern og Staal, Garvestofte, Tobak, Maskiner m. m. Exporten opgik til Fm. 8 Mill., hvoraf Trævarer for 3 Mill., Huder for 1,8 Mill., samt Tjære, Smør, Fisk, Fugl, Renkjød og Sadelmagerarbejder.

Der ankom 459 Skibe dr. 101 854 Ton, hvoraf 343 finske, 34 engelske, 13 tyske, 17 norske, 15 svenske, 30 danske.

Blandt Importvarer fra de forenede Riger var Egebark, Bomuldsvarer, Sild, 258 Kg., Farver 16 840 Kg., raa Huder Kg. 127 848, Jern og Staal, Kalk, Tegl, Maskiner m. M.

Wasa. Søfarten varede fra 8de Mai til 2den December.

Til de forenede Riger udførtes bl. a. Kornvarer, Poteter, Høfrø, Klid, Bær, Kjød, Smør, Fisk Æg.

Indførselens samlede Værdi var 13½ Mill. Fm. De fornemste Importartikler var Kaffe, Bomuld, Tøier, Mel, Maskiner.

Udførselen bestod især i Korn, Trævarer, Tjære, Smør og Kreaturer.

Wiborg. Skibsfarten varede fra 1ste Mai til 7de December. Der ankom 61 norske Skibe dr. 33 211 Ton og 68 svenske dr. 32 216 Ton. Opseilede Bruttofragter var for norske Skibe, ankomne 83 290, afgaaede 596 360 Fm. Til Transport af Trævarer anvendtes 25 norske Damp- og 28 Seilskibe.

Åbo. Blandt Importartikler fra de forenede Riger kan nævnes Cement 1 270 000 Kg., Fisk, saltet 291 000, tørret 50 000, Jernmalm 10 Mill., Jernvarer 1,3 Mill., Takjern $\frac{1}{2}$ Mill., Ler, ildfast og Pibeler 330 000, Lerrør 600 000, Kvarts 600 000, Sandsten 600 000 Kg. Hele Importværdien var ca. 31 Mill. Fm., hvoraf Jern og Staal for 4 Mill., Bomuld for 3 Mill., Sukker for 2,2 Mill., Mel for 1,7 Mill., Kaffe for 1,4 Mill., Garn for 1 Mill. Hele Exportens Værdi var Fm. 10 Mill., hvoraf Trævarer for 5,3 Mill., Dampskibe og Pramme 1,6 Mill., Havre 900 000 Høfrø 106 000 Fm.

Af ankomne Skibe var 711 finske, 33 engelske, 46 norske, 97 svenske, 37 tyske, 29 danske, 76 russiske.

Hangø. Der ankom 633 Skibe dr. 240 519 Ton, hvoraf 498 finske, 60 danske, 15 engelske, 30 tyske, 22 svenske, 5 norske. Importen bestod især af 5 Mill., Kg. Jern og Staal, 1,5 Mill. Bomuld, 1,3 Mill. Hvedemel, 1,2 Kaffe og 1,1 Mill. Kg. Sukker.

Helsingfors. Værdien af hele Importen var Fm. 46,5 Mill., hvoraf fra Rusland Fm. 12,1 Mill. og fra Udlandet 34,4 Mill. De fornemste Indførselsartikler var Korn og Mel for 5,5 Mill., Metaller og Metalarbejder for 5,4 Mill. Manufakturvarer for 4,3 Mill., Maskiner for 3,6 Mill., Kaffe for 2 Mill., Drikkevarer for 1,7 Mill., Stenkul 1,7 Mill., Gummii og Guttaperkaarbejder for 1 $\frac{1}{2}$ Mill., Instrumenter for 1,1 Mill., Huder og Skind for 1 Mill. Dernæst Petroleum, Mineralier, Garn, Farver, Baade og Fartøier, Frugter, Tobak, Olier, Æg (for ca. 570 000 Fm.)

Exportens Værdi var 8 Mill. Fm., hvoraf til Rusland for 1 750 000 og til Udlandet for 6 250 000 Fm. Den fornemste Exportartikel var Trævarer for 4,4 Mill., hvoraf gik til England for ca. 2 Mill., Belgien ca. 830 000, Spanien $\frac{1}{2}$ Mill., Holland 450 000, Frankrig 320 000 og Tyskland ca. 150 000 Fm. Iøvrigt udførtes Manufakturvarer for ca. 650 000, Pap for 600 000, Papir for 584 000 og Træarbejder for ca. $\frac{1}{2}$ Mill. Fm.

Havnen besøgte af 7 636 Skibe dr. 610 873 Ton, hvoraf 62 engelske, 41 norske, 87 svenske, 53 tyske, 28 danske, 70 russiske.

Skibsfarten varede fra 24de April til 6te Januar.

Lovisa. Havnen besøgte af 269 Skibe dr. 73 569 Ton, hvoraf 17 norske, 28 engelske, 117 finske, 7 svenske, 6 danske, 6 tyske, 84 russiske.

Importen viser lavere Tal end i 1896, hvilken turde tilskrives Mangel paa Skibsrum. Exportens Værdi var 2,6 Mill. Fm., næsten udelukkende Trævarer. I Trælastudskibningen deltog 13 norske Skibe eller 5 %. Udsigterne for Udskebningen er gode, da der baade gjenligger gammel Last og det til første aabne Vand færdigblivende Virke er solgt; derimod hindrer den milde Vinter betænkelig Tømmerets Afvirkning. Export af Havre kan ikke ventes paa Grund

af daarlig Høst. Koncession er nu meddelt paa den nye Jernbane, der vil medføre betydeligt Opsving. Det Materiel, der beregnes for Lovisa—Vesijärvi Jernbanen, er 2775 Tons rails, 45 Tons Underlagsplader à 0,772 Kg. pr. Stk. Skruebolter à 0,4 Kg. pr. St., 55 St. komplette Vexlinger, 4 St. 6-koblede Tanklokomotiver, 2 St. II Kl. Passagervogne, 2 St. III Kl. Passagervogne, 3 St. kombinerede III Kl. Passager- og Konduktørvogne, 1 Bagagevogn, 12 dækkede Godsvogne, 1 Sneploug, 4 Dressiner og 8 Railsvogne. De forenede Riger vil her faa store Interesser at varetage, saavel for Leverance af Jernbanemateriel som af Maskiner og Fabrikfornødenheder.

Et Kystsanatorium er anlagt, hvis Beliggenhed og Billighed synes at opfordre til Besøg ogsaa fra Nabolandene.

Af Kreatursygdomme forekom kun sporadiske Tilfælde af Rødsot hos Kvæg, men Tuberkulose er konstateret langs hele den østlige Del af Nylands Lån; den bekjæmpes dog nu iøvrigt. Der er i Aaret indtruffet adskillige Tilfælde, hvor Konsulatbistand har været nødvendig, saasom Disputer ombord, Sygdomsfald, Rømninger og Nationalitetsbevisers Udstedelse. I Mangel af Vicekonsul maa Kapteinerne nu henvende sig til Stedets Myndigheder mod Honorar, der langt overstiger Konsulstaxten. Ved Export af Varer til Hjemlandene, der udkræver af Konsulatet legaliserede Attester, føles ogsaa Mangelen af Vicekonsulat i Lovisa.

Finlands Handelsomsætning med Udlandet i 1897 fremgaar for de vigtigste Artiklers Vedkommende af nedenstaaende Opgaver:

Exporterede Artikler:

Kreaturer, levende, Heste 2 440 St., Nøtkreaturer 3 943, Kalve og Kvier 7 570, Vildt og Fugl, 1 000 Kg., 556, Smør 14 465, Fisk 6 180, Havre, umalet 29 927, Rug 934, Sagtilvirkninger af Furu og Gran af mindst 2 Met. Længde, Planker, 1 m.³, 311 847, Battens 750 505, Bord 942 055, usaget, grovt Virke af Furu og Gran af mindst 2 Mt.s Længde, 239 310, Brændeved 674 636, Træmasse og Pap, 1 000 Kg., 38 137, Papir 23 520, Tjære, 1 Hl., 23 520, Jern og Staal: Takjern, 1 000 Kg., 13 152, Do. i Stænger 6 150.

Importerede Artikler:

Sild, saltet, 1 000, Kg. 3 364, Tørfisk 644, Korn, nmalet: Havre, 8 788, Byg 8 681, Mais 3 375, Ris 5 307, Rug 28 825, Mel: Hvæde 42 478, Rug 110 605, Malt 4 775, Boghvede 1 113, Byg 2 798, Hvæde 1 665, Ris 122, Jern og Staal: Takjern. 19 248, Do. i Stænger 10 588, Plader, sorte, 5 606, Kaffe 8 792, Tobak i Blade 3 246, Do. i Stikler 810, Kogsalt, 1 Hl. 691 681, Sukker, raat, 1 000 Kg. 16 127, Do. raffineret, 8 188, Arak, Rum, Cognac i Fustager 489, Vin i Fustager 1 363, Petroleum, 1 000, kg. 15 953 Stenkul 170 148, Bomuld 6 298.

Af de 20 Udførselsartikler viser de 10 en Nedgang og 10 en Tilvæxt mod 1896. Tilvæksten falder især paa Jern og Staal, Papir, Smør og Trævarer, og Nedgangen navnlig paa umalet Havre, Fisk, Rug, Tjære og Planker.

Indførselen viser en ret betydelig Stigning for de fleste Artikler. Nedgang er derimod tilstede for Artiklerne Sild (ca 1 Mill Kg), Mais og Salt.

Som før meddelt mangler endnu officielt Materiale for en mere udførlig Beretning om Finlands Handel og Industri i Aaret. Nedenstaaende Opgaver er derfor væsentlig erhvervet paa privat Vei.

I Afsætningen af svenske Maskiner og Redskaber viser der sig en Forøgelse i Aaret, uagtet den ugunstige Høst hindrede Forøgelse af Kreaturbesætningen, især i Sydfinland. Omsætningen af Separatore er dog tiltaget, især de mindre Haandseparatore. Ogsaa i Finland mærkes stigende Interesse for Andelsmeierier. Aktieselskabet Separators Maskiner har gode Udsigter til Afsætning.

Blandt andre svenske Selskaber, hvis Produkter har Afsætning i Finland, kan nævnes: Vulcan i Norrkøping, Dampmaskiner og Kjedler, Aktieselskabet de Laval's Damp-turbins Turbinmotorer, Olofstrøms og Kockums Meieriredskaber, Arvika mekaniske Værkstedes Slaatemaskiner, som dog ovesfløies af amerikanske, Hesteriver fra Katrineholm og Ceres, Radsaaningsmaskiner fra Vesterås og Öfverum, Fjærharve fra Arboga, Høgafler, Spader og Skovler fra Liljeqvist, Eskilstuna, Staalplouge fra Norrahammars, Öfverums og Marieholms Brug, Munktells Damptærskværk og Lokomobiler, Træforædlingsmaskiner fra Beronius, Eskilstuna og Jonsereds Fabriker, Ramsage fra Bolinder, Sagblade fra P. Liljeqvist, Drivremme af Bomuld fra Jonsereds Fabriker, Petroleum-Motorer for mindre Anlæg af Bolinder og Carlsvik, hvoraf der dog nu er Tilvirkning inden Landet selv, Kjedelplader, Staal, Stangjern fra de fornemste Brug i Sverige, Sandviken, Bofors, Avesta og Söderfors, Brandsprøiter fra Holmgreens Sprøitefabrik i Stockholm, Excelsior og almindelige Pumper fra Fabriken Excelsior, Fagerholms Kasseskabe, Husqvarna Symaskiner og Geværer, Sveas Glødelamper, Velocipeder fra Husqvarna, Wiklund og From, dog under stærk Konkurrence fra Amerika.

Sildemarkedet. Da Fangsten af saavel Vaarsild som endnu mere af svensk Sild faldt mindre fordelagtig ud og Lagrene i Norge heller ikke var synderlig store, havde man gjort Regning paa god Afsætning og fordelagtige Priser i Finland ved første aabent Vand 1894. Disse Forhaabninger gik dog ikke i Opfyldelse, da de finske Kjøbere, som var blevet vant til det foregaaende Aars usædvanligt lave Priser, ikke var tilsinds at erlægge de høie Priser som fordredes af Exportørerne. Følgen blev ogsaa den, at de sidstnævnte blev nødt til at slaa ned sine Fordringer og sælge sin Vare (især Vaarsild) til temmelig lave Priser. Kun de to først ankomne Ladninger lykkedes at opnaa nogenlunde antagelige Priser. Da Priserne paa Vaarsild overalt stillede sig meget lave og Kjøbelysten ogsaa i Sverige var ringe, nødtes man her til at realisere de paa „aventure“ hid ankomne Laster til de af Kjøberne tilbudte Priser, hvorfor Resultatet maa betegnes som for Exportørerne mindre gunstigt. Vaarsilden fandt i Finland godt Afsætning og ud paa Høsten var Beholdningen deraf ei stor. Af svensk Sild hidkom kun nogle mindre Partier.

Den skotske Sildefangst udfaldt meget ufordelagtigt, hvor forogsaa Priserne paa Varen steg saa hurtigt, at de finske Importører, som havde forsømt det

første Øieblik, ikke senere vovede at indføre andet end mindre Partier af den nu meget dyre skotske Sild. Den, som indførtes hid, fandtes ogsaa at være af mindre god Kvalitet. Efterspørgselen efter denne Sild er i Finland ret stor, og turde den blive en vanskelig Konkurrent for den norske og svenske.

Af høstfanget norsk Fedsild indførtes ei synderlig store Partier til Finland, da man her ikke var tilbøielig til at betale for smaa Fedsild de høje Priser, der fordredes og ogsaa betaltes i Tyskland.

Liden norsk Fedsild turde dog kunne finde god Afsætning til moderate Priser, der dog ialfald altid maa stilles betydeligt lavere end for den skotske Sild.

Importen af Sild i 1897 steg kun til ca. 3 364 000 Kg. mod 4 336 000 i 1896.

Beholdningerne af alle Slags Sild var ved Udgangen af 1897 temmelig smaa i Finland, og turde der være Udsigt til god Afsætning ved første aabne Vand. Dog bør Forsigtighed iagttages ved Udskilningen, saa at ikke altfor mange Laster paa en Gang kastes ind paa dette Marked, og paa det Bestemteste maa betegnes som aldeles forkastelig den Skik paa en Gang at tilsende hele Flaader Sildelast paa „Aventure“.

Trælastermarkedet var særdeles gunstigt og Priserne tiltagende, indtil de om Sommeren naaede en uventet Høide. Gran betaltes oftere ligesaa højt som Furu. I tidligere Aar havde finske Varer betinget 5 10 sh. lavere Priser end de svenske, men i 1897 betalte Tydskerne samme Priser ogsaa for finsk Gran. Paa Grund af Stigningen søgte Storbritannien Erstatning for sit Behov i amerikansk Spruce, skjønt underlegen i Kvalitet. Senere paa Aaret skeede et Tilbageslag i Udlandets Efterspørgsel, medens dog samtidig Tilførselen aftog paa Grund af de forhøjede Fragter. Høvlede Bord gik ned i Pris og tilførtes England og Holland i betydelig Mængde fra Sverige og Norge. Priserne blev tilsidst saa daarlige, at flere Høvlerier i Sverige maatte stænges. De finske Exportører har i den senere Tid mere begyndt at indse Nødvendigheden af bedre Tørring og Behandling af sine Varer. I den sidste Del af Aaret gik Priserne paa Gran i England yderligere ned paa Grund af den store Tilførsel af Spruce.

For Jernindustrien var Aaret godt og Priserne høje. For 1898 turde neppe noget større Prisfald være at frygte. En Skyggeside i Aaret var den i Rusland indtraadte Toldforhøjelse paa finsk Stangjern.

Det ser ud, som om Finland vil indtræde blandt de Lande, som driver kemisk Størindustri, idet Landets Overflod af Vandkraft hertil vil blive benyttet. Flere større Anlæg er under Forberedelse.

I Papir- og Træmasseindustrien herskede en livlig Virksomhed. Flere nye Anlæg er under Opførelse. Det er dog et Spørgsmaal, om ikke heraf vil resultere Overproduktion. Paa det fornemste Marked, Rusland, er Tolden for Tryk- og Tapetpapir forøget med resp. 25 og 67 pCt.

De mekaniske Værksteder har havt gode Forretninger, og deres Aktier har været stigende.

Af nye Jernbaneanlæg er i Aaret tilkommet to Baner med Normalspor, nemlig Haapamäki—Iyväskylä og Raumo—Peipohja.

I Finland arbejder for Tiden 15 svenske Brand-, Sø-, Liv-, Ulykkes-, Transport- og Glasforsikringsselskaber, men intet norsk.

M. Bjørnstjerna.

Havana.

Aarsberetning dateret 31 Marts 1898.

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 Ho- vedstationen	29	28 414	5	4 094	34	32 508	-	-	\$ 29 800
- fremmede Lande til Vicekonsulsstationerne .	38	37 191	22	25 647	60	62 838	-	-	£ 650 \$ 4 334 £ 485
Ialt	67	65 605	27	29 741	94	95 346	91	94 540	+ Time Charters.
II. Afgaaede.									
Til fremmede Lande fra Ho- vedstationen	7	7 741	27	24 767	34	32 508	-	-	\$ 6 500
- fremmede Lande fra Vicekonsulsstationerne .	56	60 116	4	2 723	60	62 839	-	-	\$ 45 064 £ 485
Ialt	63	67 857	31	27 490	94	95 347	91	94 540	+ Time Charters.

Erlagte Konsulatafgifter af norske Skibe ved Hovedst. \$ 495.45, ved Vicekonsulst. \$ 883.79. Expeditionsafgifter \$ 18.75.

Selvstyre. En liberal Form for Selvstyre indførtes paa Øen af Spanien 1 Januar, og man har haabet, at dette vilde skaffe Fred og standse Krigen der har gjort saa megen Skade paa Landet i de sidste 3 Aar. Under det nye Regime er den lokale Administration i Hænderne paa et Kolonialraad som udøvende Magt, bestaaende af en Præsident og 5 Sekreterer for Finants- og Undervisnings-, Landbrugs-, Kommunikationsvæsen og det Indre. To Kammere, det

øverste delvis, det lavere helt fremgaaet af Valg, danner den lovgivende Magt. Generalguvernøren repræsenterer Moderlandet og har Overkontrol under visse Restriktioner. Regjeringen i Madrid har ogsaa Bestyrelsen af Armé, Flaade, Lov- og Kirkevæsen samt udenrigske Anliggender. Budgettet fastsættes af Lokaltstyrelsen, dog saa, at de Beløb, der bestemmes af de spanske Cortes for „Derechos de Soberania“ (militære Udgifter, Udgifter til Retsvæsen, Legationen i Washington og Konsulater i Nordamerika) først bliver at bevilge. Før dette sker, kan Kamrene ikke diskutere Budgettet. Tarifen fastsættes af Cubas Styre, men spanske Varer faar visse Forrettigheder ved Indførsel til Cuba, og cubanske Produkter i Spanien. Denne Differentialtarif fastsættes af en fælles Kommission af Cubanere og Spaniere, hvoraf det ældste Medlems Stemme ved Stemmeligbed gjør Udslaget.

Cubas offentlige Gjæld var ved Revoltens Udbrud \$ 174 Mill. Ved Slutningen af 1897 var Gjælden:

	Aarlig Betaling.
Cubas Hypothekobligationer af 1886 — 6 % p. A.	\$ 118 010 000 \$ 8 260 000
Do. Do. - 1890 — 5 % —	- 171 710 000 - 10 300 000
Told Do. udstedt i Spanien i	
1896/97 vedk. Cuba	- 143 300 000 - 11 464 000
Bank-Noter udstedt af den spanske Bank uden	
Guldgaranti for Krigsudgifter	- 14 000 000
Indestaaende Løn til civile og militære Embeds-	
mænd paa Cuba.	- 60 000 000
Diverse udestaaende Fordringer	- 15 000 000
	\$ 522 020.000
Udgifter ved Gjælden er nu aarlig ca.	\$ 30 000 000
Indtægt for 1894	\$ 24 600 000
Udgift - —	- 26 300 000
Deficit for 1894	\$ 1 700 000
Anslaaet Indtægt for 1898	\$ 17 000 000

Nærværende Udgift er ca. \$ 8 500 000 maanedlig eller ca. \$ 100 000 000 aarlig.

Tobak. Udførselen fra $\frac{1}{1}$ — $\frac{31}{12}$ var 27 359 Baller, 129 045 384 Cigarer, 34 656 719 Pakker Cigaretter og 193 461 Kg. skaaret Tobak. Heraf udførtes til:

	Baller.	Cigarer.	Pakker Cigaretter.	Skaaret Tobak.
Forenede Stater	27 344	107 226 402	4 487 953	38 181
Frankrige	—	12 499 275	739 720	6 502
Spanien	15	8 634 807	12 259 270	20 828
Mexico	—	21 725	1 257 166	14
Andre Lande	—	663 175	15 875 911	127 935
	27 359	129 045 384	34 656 719	193 461

Nedgangen i Produktion fra 1896 til 1897 udgjør 11 Millioner Dollars.

Frugter. Paa Grund af Landdyrkernes Concentration og Træernes Ødelæggelse var Exporten meget ringe her fra Havnen, og Intet blev udskibet fra Øens andre Havne. Af Ananas udførtes 1 693 Barrels, af Apelsiner 1 055 Barrels og 2 192 Kasser.

Sukkerhøsten 1896/97. Exporten var 174 050 Tons, og det lokale Forbrug 38 000 Tons. Af Molasse udførtes 3 898 Hogsheads, især til Spanien, mod 6 929 i 1896.

Mahogni og Ceder. Kun 6 Ladninger udførtes i Aaret, 3 til London og 3 til de forenede Stater, og med stor Vanskelighed, da den Del af Øen, hvor Hugsten foregaar, er meget usund, saa at endog de Indfødte faar Feber, naar de kommer did. Norsk Bark „Finn“, Kapt. Apenes, et af de Skibe, som indtog Mahogni paa Pinøen til London, mistede Styrmanden og Tømmermanden, og Kapteinen fik ogsaa Feber.

Rum. Export og Produktion var større end i 1896 paa Grund af stor Efterspørgsel fra Sydamerika. Af Udførselen var 10 972 Casks til Sydamerika og 7 927 til Spanien, ialt 18 899 mod 3 246 i 1896.

Kaffe og Kakao. Den ringe Produktion kom ikke paa Markedet, da Alt solgtes til Detaljister, hvorimod der indførtes 47 967 Sække fra Portorico.

Honning. Priserne var fra 46 til 50 Cents pr. Gallon, indbefattet Emballage og leveret paa Kai. Udførselen var 117 432 Gallons mod 86 186 i 1896.

Vox. Priserne var fra 48—50 Cents pr. Pound for hvid og 26—29 C. for gul. Exporten var 146 129 Kg., mod 175 317 Kg. i 1896.

Kvæg. Denne Næringsgren, hvorpaa Øen ansaaes som saa rig, har lidt saa meget i de sidste 3 Aar, at Regjeringen maatte ophæve Tolden fra 10 Oktober til 10de Marts og derfra til 10 Mai bevilge halv Told; efter den Tid fuld Told, \$ 7½ pr. Stk. Importen var i Aaret 46 515 Stkr. I 1898 vil Indførselen blive ikke mindre end 200 000 Stkr. De fleste Skibe, der anvendes hertil, er under norsk Flag, og de ansees almindelig som de mest passende Skibe for denne Slags Fart. Mange af dem har vist sig saa tilfredsstillende, at de uden Tvivl vil blive anvendt hertil, saalænge den varer, især de, som kan føre fra 450—650 Stkr.

Søfart. Som ovenfor nævnt, ankom til Havnen 34 Dampskibe, der var anvendt i Kvægtransporten.

Klipfisk. Af norsk Klipfisk indførtes 1897 80 450 Kasser eller 32 322 mere end i 1896. Tilvæksten skyldes større Konsumtion af Varen paa Grund af den store Mængde internerede Folk fra Landet og den høie Pris, hvortil det nedlagte Kjød fra Sydamerika er solgt, uagtet 68 651 Drums, Kg. 4 393 664

og 47 929 Kasser Kg. 575 148 Halifax Klipfisk ogsaa indfortes i Aaret. De laveste og høieste opnaaede Priser for norsk Klipfisk i Aaret var \$ 6 $\frac{1}{4}$ og \$ 9 $\frac{1}{2}$ og for Halifax \$ 4 $\frac{3}{4}$ og 6 $\frac{1}{2}$ pr. 100 Pund.

Konsumtionen af nedlagt Kjød var 6 322 050 Kg. og Priserne 16 Cents pr. Pund mod i 1896 8 260 782 Kg. til Pris 8 Cents pr. Pund, hvilket viser, at denne Vares Billighed forøger Konsumtionen deraf og skader Salget af norsk Klipfisk, saaledes som Tilfældet var i 1896, da kun 48 128 Kasser indførtes mod 80 450 i 1897.

Fyrstikker er Monopol for en Person, der har Kontrakt med Staten for den indre Afgift, der er 1 Cent pr. Æske indeholdende fra 1--99 Stikker, 2 Cents fra 100—199. Tolden er 91 Cents pr. Kg., indbefattet Æskerne. Landets Fabriker er forbudt at levere flere Fyrstikker om Maaneden end det Beløb (6 000 Gros), der ansees at udgjøre den maanedlige Konsumtion. Et Gros af vore Voxstikker, der er de mest brugte, veier 2 $\frac{3}{4}$ Kg., indeholder 13 000 Stikker og sælges for \$ 4 $\frac{1}{2}$ Guld en gros og 5 Cents pr. Æske i Detail. Med den nærværende indre Afgift og Told er det umuligt at indføre Varen fra noget andet Land, men der tales om, at efter 30 Juni 1898 denne indre Afgift vil blive ophævet, og da vilde der kunne blive en god Forretning for de forenede Riger og dette Land.

Havneafgifter.

	Seil.	Damp.
Sundhestolk	\$ 4.25	\$ 4.25
Lossepermit	- 4.25	- 5.30
Oversættelse af Manifest	- 3.50	- 3.50
Kopier deraf	- 5.30	- 5.30
Stempelafgift	- 4.00	- 4.00
Røgning	- 8.50	- 12.75
Toldbodens Indklarerer	- 10.60	- 21.20
Do. Udklarerer	- 15.90	- 26.50
Gratifikationer	- 8.50	- 10.60

Losning.

Fra og til Søen.				Forhaling.		Fortøining og Loskastnig.			
Tons.		Tons.							
Fra	1	til	50	\$	5.00	\$	2.50	\$	2.00
"	51	-	100	-	6.00	-	3.00	-	2.25
"	101	-	150	-	6.00	-	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	-	350	-	13.00	-	6.50	-	3.50
"	351	-	400	-	15.00	-	7.50	-	3.50

Fra og til Søen.					Forhaling.	Fortøining og Loskastning.
	Tons.		Tons.			
Fra	401	til	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
"	2 501	-	3 000	- 28.00	- 14.00	- 6.50
"	3 001	-	3 500	- 29.00	- 14.50	- 7.00
"	3 501	-	4 000	- 30.00	- 15.00	- 7.50
"	4 001	-	4 500	- 31.00	- 15.50	- 8.00
"	4 501	-	5 000	- 32.00	- 16.00	- 8.50

Skibene er fri for Tonnageafgift, Fyrafgift, Hospitalsafgift, Havnepenge, Lægtning og Kaiafgift, og har kun at erlægge fra \$ 1.25—2.50 pr. Dag for Brug af Skeeds, naar Stykgods losses over Rækken ved Caballeria Kai, og 1 \$ pr. Dag, naar Ballast indtages eller udlosses.

Slæbning.

Til og fra Søen	6 Cents pr. Register Ton
" - " Kai	3 —, —

Friskt Vand. Springvand i Overflod. Mange Damp-Vandbaade kan i Havnen levere Alt, hvad der ønskes, med kort Varsel til 60 Cents pr. 100 Gallons leveret ombord.

Arbeidere er i Overflod og paalidelige at erholde til \$ 2—\$ 2.50 pr. Dag og \$ 4—5 for Natarbeide.

Dampkraner for Ladning og Losning af Skibe. Flere findes til 15 Cent pr. Ton, 1½ Cent pr. Sæk Sukker eller \$ 15 pr. Dag.

Ballast. Prisen for Ballast er pr. Dag \$ 2 pr. Ton Sten og \$ 1.25 pr. Ton Jord eller Sand; denne her af Skibene saa meget benyttede Artikel har ingen fast Pris her i Havnen, da Priserne ganske afhænger af Konkurrencen mellem Ballastfolkene.

Stuvning. Altid paalidelige Stuere med tilstrækkeligt Mandskab. Priserne er for Losning: Stykgods 40 Cents pr. Ton, Kul 35 Cents pr. Ton, Træ \$ 1.50 pr. 1 000 superficial feet, Maskiner 60 Cents pr. Ton. Samme Priser for Ladning undtagen Sukker, der betales med 5 Cents pr. Sæk for Dampskibe,

3½—4 Cents for Seilskibe og Rum 35 Cents pr. Foustage. Seilskibe anvender sjelden Stuere for Losning, men bruger sædvanlig sine egne Folk og Hjælp fra Land. Skibe med Pitchpine betaler \$ 2 pr. 1 000 sup. feet for Losning ved Kai og \$ 1.75 paa Vandet.

Kul. Her er god Adgang til at kulle Dampskibe; der er flere Lægtene med Damp selvvirkende Elevatorer, som kan levere Kul, 50 Tons Timen. Priserne for Kul er \$ 9 pr. Ton Cardiff, \$ 6.50 Cumberland, Trimming 25 Cents pr Ton.

Flydedok. Regjeringen har kjøbt en saadan, der skal være den største i Verden og kan løfte et Skib paa 10 000 Ton Dødvægt. Den første Prøve blev gjort sidste Uge med et spansk Orlogsskib paa 3 300 Reg. Ton, og den officielle Prøve vil finde Sted den 2den April med det transatlantiske S. S. „Colon“, 5 500 R. T. med fuld Ladning og Forsyning med Bunkerkul ombord. Dokken er bygget paa Clyden og bugseret over i 33 Dage; Kontraktsprisen var £ 120 000, leveret i fuldfærdig Stand her i Havnen og garanteret for mange Aar. Ingen Tarif er endnu fastsat for Doksætning. Med de Bekvemmeligheder og Forbedringer, der nu er skeet til Casa-Blancas Jernværk og Støberi, kan alle Reparationer foregaa paa Jern- og Træskibe.

Import af de fornemste Varer:

Kersosinolie fra Amerika Gallons 3 157 620, Ris bags à 225 ₧, fra Amerika 10 065, Europa 311 746, ialt 321 811, Byg do. 110 ₧, fra Amerika 73 453, Havre do. 200 ₧, fra Amerika 2 528, Terpentint fra Amerika Gallons 2 100, Tjære fra Amerika do. 2 800, Sild fra Amerika 26 004 Kasser, Kul fra Amerika Tons 162 952, fra Europa 49 330, ialt 212 282, Kaffe Bags à 200 ₧, fra Amerika 47 967, salt Kjød fra do. Barrels 444, Løg fra Amerika Kilos 15 600, fra Europa 4 784 580, ialt 4 800 180, Øl fra Amerika Barrels 1 814, fra Europa 513, ialt 2 327, Do. fra Amerika Kasser 755, fra Europa 9 418, ialt 10 173, Cement fra Amerika Barrels 2 561, fra Europa 3 640, ialt 6 201, Bønner fra Amerika do. 25 249, fra Europa 15 908, ialt 41 157, Do. fra Amerika Bags 17 651, preservede Frugter fra Amerika Kasser 4 197, fra Europa 4 878, ialt 9 075, Talg fra Amerika Barrels 2 232, Ærter fra Amerika Sække 6 147, fra Europa 50 642, ialt 56 789, Mel fra Amerika do. 83 391, fra Europa 383 657, ialt 467 048, Hø fra Amerika Baller 18 957, Flesk fra Amerika tierces 1 833, fra Europa 1 173, ialt 3 006, Pitchpine-Træ fra Amerika pieces 1 393 150, Byg fra Amerika Bags 222 455, Fedt fra Amerika tierces 20 646, Smør fra Amerika Æsker 438, fra Europa 5 678, ialt 6 116, Æbler fra Amerika Barrels 3 587, Potetes fra Amerika 243 673, fra Europa 224 210, ialt 467 847, Papir fra Amerika Baller 1 040, fra Europa 53 673, ialt 54 713, Ost fra Amerika Kasser 38 915, fra Europa 2 959, ialt 41 874, Salt fra Amerika Bags 352, fra Europa 123 310, ialt 123 662, Bacon fra Amerika 6 568, Skraatobak Boxes 758, samt følgende Varer, der udelukkende er indført fra Europa: Olivenolie Boxes 48 210, Oliven Kg. 103 609, Safran Kasser 69, Mandler Tins à 25 ₧ 9 146, Hvidløg 9 926, Aniset Gallons 10 195, Specier Kg. 5 620, Pølser Kasser 16 663, Vermecilli do. 165 747, Gin Gallons 2 335, Figen Boxer à 25 ₧ 51 649, Sæbe do. à 100 ₧

72 361, Likører do. 2 131, Rosiner do. à 25 $\mathcal{F}$, 40 708, Sardinier i Olie Boxer à 100 Tins 33 442, Lys do. 102 539, Eddike Gallons 3 895, Vin Casks 59 497, do. do. 41 681, do. Demijohns 4 492, do. Kasser 48 982, nedlagt Kjød do. à 48 Tins, 150 114.

Hermetisk Kjød og Fisk. Heraf indførtes 150 114 Kasser, og hvis saadanne Varer kunde indføres fra Norge, kunde store Forretninger gjøres. Nu er det umuligt paa Grund af Tolden, men hvis under de nye Tarifer, som skal udkomme, saadan Indførsel kan ske, vilde dette være af stor Betydning for de forenede Riger, saaledes som Klipfiskhandelen nu staar.

Dagens Priser for Raasukker er: Centrifugal Sukker 96 $\frac{0}{100}$ 4 $\frac{1}{2}$ Real pr. Arroba, Molasse do. 89 $\frac{0}{100}$ 3 $\frac{1}{4}$ do. do. Ved Real menes Real fuerte. 1 Real fuerte = \$ 0. 12 $\frac{1}{2}$ Cents eller 1 \$ = 8 Reales fuertes. 1 Arroba er = 25 Pounds.

Kurs paa London 20 $\frac{1}{2}$ $\frac{0}{100}$ Premie, paa New York 10 $\frac{3}{4}$ $\frac{0}{100}$, paa Paris 6 $\frac{1}{2}$ $\frac{0}{100}$. Spansk Sølv har en Diskonto af 25 $\frac{0}{100}$ paa spansk Guld.

A. C. Hernandez,
kst

Adelaide.

Aarsberetning dateret 23de Marts 1898.

Norske Skibe.	Med Ladning.		I Ballast.		Tilsammen.				Bruttofragter. £
	Ant.	Ton.	Ant.	Ton.	Ant.	Ton.	Deraf Dampskibe.		
							Ant.	Ton.	
I. Ankomne.									
Fra Norge til Hovedstationen	3	3 007	-		3	3 007	-	-	3 761
- andre Lande til Hovedstationen	16	18 661			16	18 661	-	-	5 888
- andre Lande til Vicekonsulsstationerne . .	2	4 256	1	1 272	3	5 528	-	-	5 550
Ialt	21	25 924	1	1 272	22	27 196	9	13 118	15 199
II. Afgaaede.									
Til fremmede Lande fra Hovedstationerne . .	9	9 496	21	14 776	12	24 272	-	-	832
- fremmede Lande fra Vicekonsulsstationerne	3	4 103	1	2 654	4	6 757	-	-	6 709
Ialt	12	13 599	13	17 430	25	31 029	9	13 118	7 532

For Ordre ankom et norsk Skib dr. 654 Ton.

Af svenske Skibe ankom 1 dr. 230 Ton.

Erlagt Konsulatafgifter af norske Skibe ved Port Adelaide £ 67. 14. 8, ved Port Pirie £ 23. 13. 0. Af svenske Skibe i Port Adelaide £ 16 sh. 1 d. Expeditionsafgifter, norske £ 3. 13. 2, svenske 13 sh. 10.

Paa Grund af langvarig Tørke er Produktionen i Sydaustralien ikke gaaet frem i 1897. Hele Regnmængden i Adelaide i Aaret var kun 15,4 Tommer mod i Gjennemsnit 20,4 og de indre Distrikter fik meget mindre. Hvedehøsten 1896—97, et endnu tørrere Aar, var i Gjennemsnit en Bushel, 40 lbs. pr. Acre. og Regjeringen maatte forskyde Hvede til Udsæd i den tørreste Del af det Nordlige. Det mindste Udbytte af Hvede var 0,2 Bushel pr. Acre, og det bedste 12,69. Ved Indførsel paa Jernbane af Hvede fra Floddistriktet paa Grændserne af New South Wales og Victoria kunde Møllerne fornye lokalt Behov og udføre ca. 23 500 Tons Mel etc., især til Kolonierne Queensland og Westaustralia. Den nye Høst er bedre end den forrige, men i det Hele en Skuffelse for Jordbrugerne, der som Klasse finder sin eneste Trøst i den høiere Pris af 4 sh. 4 d—4 sh. 5 d pr. Bushel i Port Adelaide.

Tørken virkede ogsaa paa Exporten af Uld. I 1896 blev exporteret 195 485 Baller mod 203 784 i 1895.

Indførsel. Af Planker og Battens indførtes 20 462 Loads a 40 Kubikfod, hvoraf fra Norge og Sverige 7 618 Loads. Af Bord ialt 6 319 150 superficial feet, hvoraf fra Norge og Sverige 4 176 900 sup. feet. Af Spars og Quartering ialt 21 880 Loads. hvoraf 1 009 fra Norge og Sverige.

Tolden paa disse Varer er 2 sh. 6 d pr. Load for Planker, Battens etc., og 1 sh. 6 d for 100 superficial feet for Bord.

Den $31/12$ 1897 var Sydaustraliens Befolkning 358 224, og i det tilhørende tropiske nordlige Territorium 4 820, uberegnet Indfødte.

Statsindtægterne for 1896—97 var £ 2 628 048 og Udgifterne £ 2 615 860.

De slette Høster indvirkede stærkt paa Handelen, der vilde være endnu mere stille, hvis ikke Opdagelsen af Guld i Vestaustralien vedligeholdte Efterspørgselen efter vore Artikler, hvorhos Sølvgruberne i Broken Hill nær Grændsen af Sydaustralien, gav Sysselsættelse for talrige Kunder for disse Varer. Skibsfarten paa Vestaustralien gav en Tid fuld Sysselsættelse for flere Dampskibe, deriblandt den norske „Brand“, men Farten aftog endel og besørgeres nu af Stedets Dampskibe. Landbrugsartikler fra og Kul til Sydaustralien sendes langs Australiens Kyst næsten udelukkende i Dampskibe. Under Uldsæsonen sker Udførselen til Europa i stor Maalestok i Passager- og Varedampskibe, og det kan bemærkes, at i sidste Sæson to norske Skibe, der havde lossat i Port Adelaide, blev befragtet til at indtage Uld i Havne i New Zealands Havne. I et Aar som det forløbne er der ringe Efterspørgsel for Seilskibe med Mel for Sydafrika og kun en eller to Landninger sendtes did i 1897 til en Fragt af ca. 25 sh pr. Ton a 2 240 lbs. Den stadigste Efterspørgsel efter Seilskibe var for Transport til Europa fra Port Pirie af Sulphide og Concentrate Malm fra Sølvblyminerne i Broken Hill. Saadanne Ladninger passer bedst for Jernskibe og skibes løst

uden Sække, men der maa indsættes solide trunks af Træ i Skibsrummet, hvortil Udgifterne bæres i Fællesskab af Befragteren og Røderen. For et Skib paa 1 200 Register-Tons vil en trunk koste ca. £ 120. Fragterne for disse Ladninger er gaaet ned til 20 sh, men har for Tiden for Ordre naaet 25—26 sh. pr Ton a 2 240 lbs.

Andrew S. Neill.

Johannesburg (Transvaal).

Indberetning dateret 28 Marts 1898.

Siden Johannesburg blev By, den er nu omtrent 11 Aar gammel, har Tiderne her aldrig været saa slette som i 1897, og det uagtet mere Guld blev udvundet af Transvaals Miner i det Aar end nogensinde tidligere. Grundene til den almindelige Dépression er mange; først og fremst er Johannesburg i høi Grad bleven overvurderet. Der var ingen Grændser for det Kvantum af næsten alle mulige Varer, som sendtes hid, for en stor Del i Consignation, for at sælges i denne By med tilstødende Miner, men tilsidst blev dog Lagrene for fulde; Priserne begyndte at dale, indtil de naaede et Niveau, som for mange Varers vedkommende var under Kostpris her leveret. Følgen var, at Firmaer i massevis gik Fallit.

Som en anden Factor til de alvorlige Tider maa nævnes Regjeringens Uvillighed til at indrømme Udlændingerne Del i Statsstyrelsen. De indvanderende kan kun efter 15 Aars Ophold i dette Land opnaa Borgerret. Alle Forsøg paa at bevæge Regjeringen til mere rimelige Betingelser er strandede, og der er ingen Grund til at tro, at der endnu paa mange Aar vil blive nogen Forandring til det bedre i den Henseende.

Da Udlændingerne eier det halve Land og betaler $\frac{19}{20}$ af Skatterne, kan det vel neppe siges, at deres Fordring paa Borgerret inden en rimelig Tid er uberegtiget.

Sørgelig har Følgerne været af Regjeringens Politik. En hel Del Miner er blevene nedlagte, ialfald foreløbig, Tusinder blev arbejdsløse og Nøden i Johannesburg blev frygtelig. Regjeringen udnævnte da en Kommission, sammensat af Boere og Udlændinger.

Denne Kommission indsendte til Regjeringen en begrundet Fremstilling af Aarsagerne til Forretningslivets Tilbagegang, Minernes Nedlægnings og den store Nød saavel blandt Boerne, som blandt de Fremmede og foreslog Reductioner i Toldtariffen, Jernbanefragterne og Skatterne, der alle var uforholdsmæssig høje, samt Ophævelse af Dynamitmonopolet. Disse Factorer fordyrede Livet i Transvaal i den Grad, at Miner, som ellers vilde have kunnet give sine Actionærer et meget godt Udbytte, nu maatte standse, da Driftsomkostningerne var altfor store.

Denne Rapport var undertegnet af alle Kommissionens Medlemmer. Regjeringen udnævnte imidlertid en ny Kommission, bestaaende udelukkende af Medlemmer af „Volksraath“. Denne sidste Kommission indsendte en ganske anden Rapport til Regjeringen, og efter denne sidste Rapport udarbejdede Regjeringen en ny Toldtarif, der om muligt for mange Varers vedkommende er endnu haardere end den forrige. Ubetydelige Reductioner blev gjort i Jernbanefragsatserne for Varer bestemte til Brug i Minerne, saasom Maskiner, Cement, Jern, høvlet Last, samt Forage, men en af de største Anker, som den første Kommission havde fremsat, nemlig Dynamitmonopolet, der skaffer en Privatmand i Europa en stor aarlig Indtægt, blev ikke ophævet. Man har kun henvist Sagen til Statsadvocaten, der endnu ikke har udtalt sin Mening.

Som Følge af de daarlige Tider har Handelen lidt overmaade meget. Importen aftog i høi Grad og med samme ogsaa Statens Indtægter. De Varer, som indførtes fra Norge, har naturligvis maattet dele Skjæbne med andre Landes Produkter.

Det er ogsaa meget vanskeligt at indarbejde norske Varer paa dette Marked, da Exportørerne er saa aldeles uvillige til at gjøre de nødvendige Opofrelser i Begyndelsen, i Lighed med Engelskmænd, Tyskere og Amerikanere. En hel Del norske Varer har været forsøgt med mere og mindre Held; men der er ingen Tvil om, at vilde Exportørerne risikere det samme som deres mere kapitalstærke Konkurrenter, vilde meget mere kunne udrettes. Af Varer, som vilde kunne gaa hernede og som tildels ogsaa gaar nu, vil jeg nævne: norsk Øl, Fyrstikker, Papir, Borstaal, Staaltraad, forskellige Slags Verktøi til Minerne, Maskinremme, Conserver etc.

Den skandinaviske Træløst er dog dominerende paa det herværende Marked, og uhyre Kvanta søget og høvlet Virke indføres til Brug ved Minerne og til Bygning af Huse. De almindelige Dimensioner, som er mest efterspurgt, er $3 \times 9''$ Planker og $\frac{1}{2} \times 6''$ ceilings samt $\frac{7}{8} \times 6''$ floorings. Det er kun sjelden, at der er Spørgsmaal om andre Dimensioner. Furu anvendes næsten udelukkende. Der maa dog gjøres opmærksom paa, at saagodtsom alle Træløst-importører har lidt store Tab i 1897. De havde gjort Regning paa et forøget Forbrug af Aaret forud og havde gjort sine Indkøb derefter, og saa viste det sig, at Consumationen blev meget mindre, og uforholdsmæssig store Lagre blev liggende baade her og i Kystbyerne, hvor de solgtes og endnu sælges for mange Firmaers vedkommende med Tab.

For end ydermere at ødelægge det allerede elendige Marked, sendes der Ladninger i Massevis ud i Consignation til enkelte Firmaer, der ingen Kapital arbejdede med, og som maatte sælge Lasten til bedst mulige Priser, da de ellers mangan Gang ikke vilde have kunnet betale Fragten. Mod saadan Troværdighed og Beredvillighed fra Exportørers Side maa paa det alvorligste advares i deres egen Interesse.

Nogen speciel Statistik over hvormegen Last er kommen fra de forenede Riger, er ikke mulig at give. Alt i alt er der i 1897 indført søget og høvlet Virke til en Værdi af £ 258 741 og af „Oregon og Pitchpine logs“ for £ 178 145, medens Indførselen Aaret forud var henholdsvis £ 328 947 og £ 271 868.

Som man ser, er Importen betydelig aftaget, og da uforholdsmæssig store Lagre ligger i Kystbyerne, især i Durban og Delagoa Bay, vil neppe nogen Last behøves i større Udstrækning paa længere Tid, hvis ikke en pludselig Forandring til det bedre skulde indtræffe.

Naar undtages Guld, er der praktisk talt ingen Export fra dette Land. Nedenstaaende Statistik vil vise det Kvantum Guld, der er udvundet og saagodtsom udelukkende exporteret fra Wikwakersland (Johannesburg med nærmest tilliggende Minedistrict) siden 1897.

1887 23 125 ozs., 8 dents, 1888 208 121, 14, 1889 369 557, 5, 1890 494 817, 0, 1891 729 268, 6, 1892 1 210 868, 16, 1893 1 478 477, 3, 1894 2 024 163, 12, 1895 2 277 640, 4, 1896 2 280 892, 4, 1897 3 034 678, 11, antagelig, ikke statistisk oplyst Kvantum, for 87, 88 og 89 42 000, tilsammen 14 173 610 ozs., 3 dents.

Foruden fra Wikwakersland exporteres ogsaa endel Guld fra andre Districter i Transvaal, men Kvantumet er hidindtil forholdsvis ubetydeligt.

Immigration.

Da Consulatet stadig modtager Breve med Forespørgsel, om det kan skaffe unge Mænd Ansættelse her i Landet, eller om, hvordan Udsigterne er for Udvandrere, skal jeg faa lov til at oplyse, at her for Tiden gaar Masser af Skandinaver ledig, for hvem det er en Umulighed at faa noget at bestille. Til Minearbeidere anvendes kun Kaffere, og en Europæer kan umulig leve af den Løn, disse erholder. Nøden blandt Skandinaverne har mangan Gang været meget stor, og de fleste af dem vilde vist mere end gjerne komme herfra, om de bare havde Reisepenge.

Sundhedstilstanden i Johannesburg er aldrig god; der er Maaneder, da Dødelighedsprocenten er 3 Gange saa høi som i Europas større Byer. De slette sanitære Forhold angives som Grund til den daarlige Sundhedstilstand.

I Slutningen af Aaret udbrød en Koppeepidemi, der søgte sine Ofre fornemmelig blandt den fattige indiske Befolkning. Sygdommen har dog desværre udbredt sig mere og mere, og adskillige Europæere er bukkede under for den.

Forat gjøre Ulykken fuldstændig, har Transvaal i 1897, som Aaret forud, været hjemsøgt af Kvægst, der har dræbt Tusinder af Dyr. Nu er den at betragte som forbi, skjønt man endnu nu og da hører om enkelte spredte Tilfælde, men dens sørgelige Følger vil det tage Aar at raade Bod paa.

Consulatets Adresse er P. O. Box 3 187, og Kontoret er i Rosenberg Block, Commissioner Street. Kontortiden er fra 9 — 6.

Cato N. B. Aall.

Indhold: **Adelaide S. 280. — Havana S. 274. — Helsingfors S. 265. — Johannesburg (Transvaal) S. 282. — Melbourne S. 237. — Tunis S. 263.**

Beretninger om Handel og Skibsfart.

Uddrag af Aarsberetninger fra de forenede Rigers Konsuler
for 1897 m. M.,

No. 10.

udgivet ved Departementet for det Indre.

1898.

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

Genua.

Aarsberetning dateret 10 Mai 1898.

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	30	12 660	-	-	30	12 660	30	12 660	97 148
- andre Lande til Hovedstationen	44	47 860	-	-	44	47 860	41	47 304	623 237
- andre Lande til Vicekonsulsstationerne	15	16 934	-	-	15	16 934	15	16 934	225 244
Ialt	89	77 454	-	-	89	77 454	86	76 898	945 629
II. Afgaaede.									
Til Andre Lande fra Hovedstationen	1	260	70	58 070	71	58 330	68	57 774	29
- andre Lande fra Vicekonsulsstationerne	-	-	15	16 934	15	16 934	15	16 934	-
Ialt	1	260	85	75 004	86	75 264	83	74 708	29
Svenske Skibe.									
I. Ankomne.									
Til Hovedstationen fra fremmede Havne	6	6 196	-	-	6	6 196	4	5 334	93 560
II. Afgaaede.									
Fra Hovedstationen til fremmede Lande	1	792	4	5 020	5	5 812	4	5 334	Maanedsfra

I Konsulatafgifter erlagdes ved Hovedstationen af norske Skibe 4 914.50 Lire og af svenske Skibe 512.60 Lire eller tilsammen 5 427.10 Lire, samt ved Vicekonsulsstationerne af norske Skibe 1 451.00 Lire, af hvilket sidstnævnte Beløb Halvparten tilfaldt Konsulskassen med 725.50 Lire. Konsulskassens hele Indkomst af Konsulatafgifter beløb sig altsaa til 6 152.60 Lire. I Expeditions-afgifter erlagdes ved Hovedstationen af norske Skibe 266.20 Lire og af svenske 31.50 Lire, eller tilsammen 297 70 Lire, hvoraf 238.16 Lire tilfaldt Konsulskassen.

De forenede Rigers Skibsfart paa Hovedstationen Genua viser for sidste Tiaarsperiode følgende Zifre:

	Norske Skibe.		Svenske Skibe	
	Antal.	Tons.	Antal.	Tons.
Aar 1888	64	36 557	9	3 337
— 1889	79	63 584	4	2 569
— 1890	95	63 427	18	13 347
— 1891	92	71 108	2	647
— 1892	87	56 608	10	5 509
— 1893	98	83 283	9	6 617
— 1894	94	79 867	2	1 402
— 1895	111	90 216	5	2 813
— 1896	67	59 015	3	2 949
— 1897	74	60 520	6	6 196

Disse Zifre viser en, omend ringe, Stigning for Aar 1897 i Sammenligning med foregaaende Aar. For de svenske Skibes vedkommende er Stigningen 100 %, men betyder ikke stort, da hele Antallet indskrænker sig til 6 Skibe, og hvad de norske angaar, viser kun 2 Aar i Decenniet — Aarene 1888 og 1896 — lavere Zifre, medens det exceptionelt høie Tal for 1895 ikke paa langt nær naaes. Efter den Tendens, som mer og mer gjør sig gjældende hos vore Rederier, at lægge sig til Dampskibe af større Drægtighed, skulde man kunne vente, at Stilstanden, for ikke at sige Tilbagegangen, hvad Skibenes Antal angaar, ikke skulde vise sig tilsvarende i den sammenlagte Drægtighed. Gjennemsnitsdrægtigheden for de norske Skibe, som 1897 besøgte Genuas Havn, 818 Tons, er imidlertid ikke ubetydeligt lavere end for Aaret 1896, 880 Tons, naar ikke op til 1893 og 1894 Aarene 845 Tons, og hæver sig kun lidet over 1889 og 1895 Aarenes Zifre, resp. 805 og 812 Tons.

De til Genua i 1897 ankomne 4 svenske Dampskibe havde alle Kullast fra engelske Havne, og de 2 svenske Seilskibe af resp. 478 og 384 Tons, førte begge Teak-Træ fra Bangkok.

Til Genua ankom i 1897 3 norske Seilskibe, af hvilke 1 kom fra Labrador med Fisk, 1 fra Rotterdam med Kul og 1 fra Archangel med Beg.

Af de til Genua i 1897 ankomne norske Dampskibe førte: 26 Kul fra engelske Havne, 4 Kornvarer fra Sortehavet, 3 Bomuld fra Savannah, 1 Klipfisk fra Labrador, 1 do. fra Isafjord, 1 Stykgods fra Swansea, 1 do. fra Puebla, 1 Beg og Jern fra Glasgow, 1 gammelt Jern fra Port Natal, 1 do. fra Halmstad og 1 Trælast fra Pensacola. De øvrige 30 kom fra Norge med Fiskeprodukter og en mindre Del Stykgods eller andre Varer som Hestekosom, Træ-

masse, gammelt Jern etc. Da den ovenfor angivne Sum af de af sidstnævnte 30 Dampskibe indtjente Bruttofragter vil synes forholdsvis lav, maa det anmærkes, at en stor Del af disse Dampskibe, om end efter hidtil her vedtaget Brug i Skibslisterne opførte som ankomne „fra Norge“, dog i Virkeligheden ikke er komne direkte fra Norge, men har paa Reisen hid anløbet og losset i portugisiske og spanske Havne, hvorfor Fragtopgaverne ikke gjælder den for hele Reisen erholdte Fragt, men blot den Del deraf, der erholdtes for de i Genua lossede Varer. Adskillige af disse Skibe, af hvilke Flertallet tilhører den s. k. norsk-spanske Linje, har i Almindelighed fra Anløbshavnene i Spanien ført hid mindre Kvaliteter af Stykgods, Vin, Sardinere, Tunfisk d. s. v.

Til Savona ankom i Aarets Løb tilsammen 11 norske Dampskibe af 11 569 Tons, hvoraf 5 fra engelske og skotske Havne med Kul, 2 fra do. med Kul og Støbejern, 2 fra do. med Støbejern, 1 fra Gøteborg med gamle Jernbaneskiner og 1 fra Genua med Restlast af do. fra Halmstad.

De til Spezia ankomne 4 norske Dampskibe af tilsammen 5 365 Ton var alle befragtede med Kul fra Newcastle-on-Tyne eller Sunderland.

Kun undtagelsesvis finder vore Skibe Returfragter herifra. I 1897 har saaledes kun 1 norsk Dampskib her indtaget et ubetydeligt Quantum Stykgods til en anden italiensk Havn samt 1 svensk faaet Fragt til Swansea med Zinkmalm.

Af de i Skibslisterne som „afgaaede i Ballast“ opførte Skibe er imidlertid ikke mindre end 37 norske Dampskibe i Virkeligheden afgaaet med Restlast til andre italienske Havne.

De af Skipperne til Generalkonsulatet efter gjældende Forskrift givne Op-gaver over Fragtsatser for de til Genua førte Laster viser for 1897 følgende Zifre.

Kulfragterne fra England, som i 1896 viste en afgjort stigende Tendens, steg ligeledes i 1897, naar undtages et lidet Fald i Begyndelsen af Aaret. Dog mest iøjnefaldende var Stigningen mod Slutten af Aaret, idet Fragterne i December gik op til det dobbelte af, hvad de var en Tid i 1895. Saaledes betales: fra Blyth i Januar 6 sh. 7½ d, fra Newcastle i Marts—April 7 sh. 3 d, i Mai 7 sh. 4½ d, i Juni 7 sh. 3 d, i November 7 à 8 sh., i December 9 à 9 sh. 6 d; fra Sunderland i Mai 7 sh. 3 d; fra Newport i Mai 7 sh. 6 d, i December 9 sh. 9 d; fra Swansea i Juli 8 sh., samt fra Cardiff i November 7 sh., 8 sh. og 8 sh. 10½ d, i December 8 sh. 9 d, alt pr. Ton.

For Koks betales fra Newcastle og Sunderland paa Forsommeren 9 sh. 3 d pr. Ton.

For Kornvarer fra Nicolajeff fra 9 Francs i Mai til 12 Francs 25 c. i September.

For Bomuld fra Savannah 36 sh. 6 d pr. Ton, Beg fra Glasgow 8 sh. 6 d pr. T., gamle Jernbaneskiner fra Halmstad 12 sh. 3 d pr. T., Vin fra Taragona 10 Lire pr. 100 Kg., Sardinere fra Santander, Lissabon etc. 1 Lire pr. Kvartel.

Fiskefragterne fra Norge har i Almindelighed været bestemte i rund Sum. I enkelte Tilfælde har de dog været bestemte pr. Ton og har da udgjort 30 til 36 Lire for Klipfisk og 56 til 60 Lire for Stokfisk. For Tran betales 5 Lire pr. Tønde.

De nu angivne Fragtsatser gjælder Dampskibe. For Seilskibe er blevet opgivet følgende Rates: Fisk fra Labrador 2 sh. 6 d pr. Quintal; Kul fra Rotterdam (i Juni) 7 sh. pr. Ton, Beg fra Archangel 28 sh. pr. Ton, Teak-Træ fra Bangkok i Begyndelsen af Aaret 60 sh., i Slutten 7 sh. 6 d pr. Ton.

Til Genua er i det sidste Decennium i det hele ankomne Skibe i Antal og med Tonnage som følger:

	Seilskibe.		Dampskibe.		Tilsammen.	
	Ant.	Ton.	Ant.	Ton.	Ant.	Ton.
1888 . . .	3 116	346 978	2 773	2 654 070	5 889	3 001 048
1889 . . .	4 493	374 398	2 996	2 853 382	7 489	3 227 780
1890 . . .	4 275	432 535	3 088	2 961 067	7 363	3 393 612
1891 . . .	3 088	337 508	2 888	2 769 401	5 976	3 106 909
1892 . . .	3 367	342 319	3 103	2 871 819	6 470	3 214 138
1893 . . .	2 481	264 413	3 145	3 410 984	5 626	3 675 397
1894 . . .	2 221	274 974	3 264	3 464 210	5 485	3 739 184
1895 . . .	2 708	319 144	3 354	3 646 541	6 062	3 965 685
1696 . . .	2 715	290 110	3 426	3 759 252	6 141	4 049 362
1897 . . .	2 774	303 166	3 506	3 983 729	6 280	4 286 895

Som det heraf sees, har de ankomne Skibes Antal, om det end har været i Stigning i de sidste 3 Aar, dog endnu ikke naaet de høje Zifre i 1889 og 1890. Dette beror udelukkende derpaa, at Trafikken med Seilskibene er i Aftagende; thi uagtet denne i de sidste 3 Aar har taget noget til, viser dog en Sammenligning mellem Zifrene for 1889 og 1897 en Nedgang i Seilskibenes Antal af omkring 38 % og i deres Drægtighed af omkring 19 %.

Dampskibstrafiken har derimod uafbrudt og jævnt steget fra Aaret 1891 og viser for de sidste 6 Aar en Tilvæxt af ikke mindre end 1 214 328 Tons eller nær 44 %.

For at vise de forskellige søfarende Nationers Deltagelse i den netop anførte Skibsfart paa Genua, gives her nogle fra det herværende Handelskammers Rapporter sammenstillede Opgaver for Aarene 1897 og 1896:

Skibenes Nationalitet.	Ankomne til Genua Aar 1897.						Summa	
	Seilskibe.		Dampskibe.		Tilsammen.		ankomne Aar 1896.	
	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.
Italienske .	2 691	275 968	1 660	1 455 913	4 351	1 731 881	4 204	1 580 330
Britiske .	24	10 327	970	1 328 061	994	1 338 388	1 001	1 331 396
Østerrigske .	3	1 320	192	173 536	195	174 856	231	202 015
Tyske .	1	807	181	448 401	182	449 208	155	372 527
Franske .	3	489	154	130 400	157	130 889	114	79 428
Nederlandsk	—	—	103	162 604	103	162 604	99	157 007
Græske .	27	8 170	48	56 436	75	64 606	142	129 006
Norske .	3	525	71	63 551	74	64 076	67	59 015
Spanske .	4	1 200	67	97 520	71	98 720	58	73 229
Danske .	8	1 264	22	18 856	30	20 120	27	17 590
Belgiske .	—	—	25	34 110	25	34 110	27	32 370
Svenske .	3	1 007	4	4 993	7	6 000	3	2 947
Russiske .	2	668	4	3 784	6	4 452	3	2 741
Rumæniske .	1	286	4	4 499	5	4 785	—	—
Tyrkiske .	3	556	1	1 065	4	1 621	10	9 759
Chiliske .	1	579	—	—	1	579	—	—
Ialt	2 774	303 166	3 506	3 983 729	6 280	4 286 895	6 141	4 449 362

Som det heraf sees og som naturligt er, ligger Seilskibstrafiken saagodtsom udelukkende i Italienernes Hænder, idet af 2 774 Seilskibe ikke mindre end 2 691 var italienske. Af disse ankom 2282 af en Gjennemsnitsdrægtighed af 72 Tons fra italienske Havne, altsaa i Kystfart med Smaaskibe. Ved en Sammenligning med det nærmest foregaaende Aar viser sig for de italienske Skibe en Tilvækst i Antal af 147 og i Tonnage af 151 551. Af denne Tilvæxt falder paa Seilskibe 79 Stykker og 16 837 Tons, paa Dampskibene 68 Stykker og 134 714 Tons.

Blandt de fremmede Skibe indtager de engelske den første Plads med omkring 5 Gange saa stort Antal og omkring 7 Gange saa stort Tontal som de østerrigske, der indtager den anden Plads. For begge disse Nationer har Aaret medført en Nedgang, betydeligere for den sidste end for den første.

Derimod er den i Generalkonsulatets foregaaende Aarsberetninger fremholdte Udvikling af den tyske Skibsfart paa Genua ogsaa i 1897 bleven fortsat. Fra 1880, da den repræsenteredes af kun 57 Skibe, har den mer end tredoblet sig, og Skibenes Gjennemsnitsdrægtighed gaar op til det betydelige Ziffer 2 468 Tons. Dette beror først og fremst derpaa, at „Norddeutscher Lloyd“ og „Hamburg—Amerika-Paket-Actien-Gesellschaft“ har sat ind flere Dampskibe — og deriblandt nogle af den tyske Handelsflaades største og bedste — paa de i de foregaaende Aarsberetninger omtalte regulære Linier, særskilt Linien Genua—

New-York. Denne den tyske Skibsfarts Udvikling turde forøvrigt kun være en Ytring — og kanske ikke paa langt nær den største eller hovedsageligste — af den Energi og den Fremgang, hvormed tysk Kapital og tysk Forretningsdygtighed har forstaaet at benytte sig af de økonomiske og kommercielle Forhold i Italien — ligesom paa andre Hold. Det gunstige Tidspunkt for sin Indgriben her turde de have fundet efter 1887, da paa Grund af de mellem Frankrige og Italien sig stedse mer accentuerende politiske og økonomiske Stridigheder, det førstnævnte Lands Banker mer eller mindre pludseligt inddrog sine i Italien gjorte Kapitalplaceringer, efter en Opgave gaaende op til henimod en halv Milliard Lire, og den udeblevne Fornyelse af Handelstraktaten mellem begge Lande for Italien medførte et til hundreder af Millioner beregnet Handelstab. Under Krisen og de Vanskeligheder, Bankene var faldne i, trykkedes den italienske Handel og Industri svært af de høie Pengepriser. Det var da, at i større Udstrækning enkelte tyske Bankierer og snart ogsaa Konsortier af de større tyske Bankinstitutioner fandt Anledning til at træde imellem, og om Italien nu i de forgangne 10 Aar har gjenvundet sin tabte Handel og øget sine Forbindelser med Flertallet af fremmede Nationer, turde Tyskland mer end nogen anden have høstet Udbyttet deraf som en velfortjent Afkastning af sine Kapitalplaceringer og sin Arbejdsindsats. I adskillige af de større Bankinstitutioner i Italien skal en stor Del af Aktierne være placerede paa tyske Hænder; en og anden Bank er helt grundet med tysk Kapital. Om Frankrige endnu holder 32700000 Lire i italienske Statspapirer mod 24500000 placerede i Tyskland, saa holder Tyskland 20800000 Lire af italienske Jernbaneobligationer mod Frankriges 3900000 do. Tyske Kapitalister opgives ligeledes at holde en betydelig Del af de kommunale Laan, der er optagne af Byer som f. Ex. Bari, Barletta, Neapel og Milano. De Selskaber, som allerede er i Virksomhed eller under Dannelse for elektrisk Belysning og elektriske Sporvogne i de større italienske Byer, er i flere Tilfælde Forgørelser af de store elektriske Selskaber i Berlin samt anlægges og skjøttes af tyske Ingeniører, omend Materialet ofte maa tages fra italienske Fabrikker. Og — for at gaa tilbage til Søfarten — er det blevet opgivet, at et ikke ringe Antal af Aktierne i det store Dampskibsselskab „Società Generale di Navigazione“ skal indehaves af Tyskere, medens i Selskabet „La Veloce“ tusend saamange Aktier skal findes paa tyske Hænder som paa italienske. Selskabet „La Puglia“ i Bari er ogsaa grundet og drives med tysk Kapital. De ovenfor angivne Zifre for den tyske Søfart turde vel altsaa give kun en ganske ufuldstændig Ide om den virkelige Udstrækning af Tysklands Søfartsinteresser paa Stedet.

Samme Forhold som ovenfor formodedes at have givet Impulsen til eller idetmindste virksomt bidraget til Forøgelsen af den tyske Skibsfart paa Italiens fornemste Havn, har virket i modsat Retning med Hensyn til Frankriges Skibsfart paa samme Havn.

Aar 1883 besøgte Genua af 673 franske Skibe dr. 523 616 Tons. De derpaa følgende Aar viste en stadig Tilbagegang indtil 1896, for hvilket Aar Antallet kun var 114 og Tontallet 79 428. Aar 1897 derimod viser atter en betydelig Tilvæxt. Er dette maaske en Ytring af et Omslag i de økonomiske og politiske Relationer de to Lande imellem?

Den iøinefaldende stadige Tilvæxt af den græske Skibsfart paa Genua, fra 19 Skibe med 776 Tons 1891 til 142 Stykker med 129 006 Tons i 1896, har i det

sidstforgangne Aar lidt et betydeligt Afbræk. Dette maa først og fremst tilskrives den græsk-tyrkiske Krig, som for de græske Skibe hindrede Passagen gennem Bosporus til og fra Havnene ved Sortehavet, i hvis Kornexport de græske Skibe har taget en stigende Andel. De norske Rederier, som for nogle Aar siden endnu havde adskillige Skibe sysselsatte i denne Trade, synes imidlertid ikke at have fundet det lønnende at overtage, hvad Grækerne, dog antageligvis kun for Tilfældet maatte give fra sig; thi som ovenfor blev vist, ankom til Genua fra Sortehavet i Aarets Løb kun 4 norske Dampskibe. Som en medvirkende Aarsag til Nedgangen i den græske Skibsfart paa Genua er ligeledes blevet angivet en feilslagen Høst i Rumænien, hvorfra i gode Aar en betydelig Quantitet Korn af der etablerede græske Forretningshuse sendes i græske Skibe til Italien.

Genuas Betydning som Søfarts og Handelscentrum turde i og for sig fremgaa af de nu givne Opgaver. Hvilken Stilling Byen indtager i Forhold til Italiens øvrige Havne, viser sig bedst deraf, at medens i 1896 Toldindtægterne i Genua steg til 92 033 620 Lire, indkasseredes i Rigets samtlige øvrige Havne tilsammen ikke mer end 158 966 145 Lire, d. v. s., at Genua alene indbragte mer end 36 % af Rigets hele Toldindtægt. Allerede som den naturligste og nærmeste Export- og Importhavn for en stor Del af Nord-Italien, særskilt for Landets driftigste Industridistrikter i Piemont og Lombardiet med Turin og Milano som Centrer, har Genua tilsikret sig en med nævnte Industri stadig voksende Varetrafik. Til Forøgelse af denne kommer i betydelig Grad til at bidrage en planlagt Jernbane Genua—Piacenza, der nu synes at nærme sig sin Virkeliggjørelse. Den geografiske Beliggenhed sætter Genua istand til at konkurrere med Marseille, Antwerpen og Rotterdam som Transithavn for Gods til og fra Schweiz og Syd-Tyskland, formedelst Jernbane-Forbindelserne via St. Gotthard og, om end i mindre Grad, via Brenner.

En ny tredje Rute via Simplon, til hvilken man nu som bedst holder paa at skaffe Midler saavel fra Regjeringer som fra interesserede Kommuner paa begge Sider af Grænsen, og som uden Tvil i en snar Fremtid ogsaa vil komme istand, skal aabne en ny Vei for Godstransport fra Genua til det østlige Schweiz og sætte den i hurtigere Forbindelse med det vestlige og de derhenne beliggende Produktions- og Konsumtionsomraader. Fra hvad der ovenfor anførtes om de tyske Dampskibslinier mellem Genua og Amerika turde det kunne antages, at Passager-Trafikken fra Schweiz, Syd-Tyskland etc. allerede nu har draget sig til Genua. For en fuld Tilgodegjørelse til Genuas Fordel af de ovenfor nævnte vordende, ligesom af de allerede eksisterende Transportveje turde der imidlertid kunne forðres en større Imødekommenhed fra de italienske Jernbanestyrelsers Side overfor Genuas, som det synes, ikke blot fra Lokalinteressers, men ogsaa fra det almindelige Bedstes Synspunkt berettigede Krav paa Fragtmoderation for Massegoods og en aarvaagen Agtpaagivenhed paa, hvad i denne Henseende bevilges de konkurrerende Havne. Som et betegnende Exempel herpaa maa mindes om, hvorledes det lykkedes Marseille at drive igjennem, at endog Varer bestemte for Italien kunde sendes billigere via nævnte Havn og Frejus end via Genua, samt hvorledes Rotterdam ganske nylig vandt en Seier med Hensyn til Kornimport fra Levanten til Schweiz.

Uagtet Veilængden fra Sortehavet via Rotterdam til Konsumtionspladserne i Schweiz er næsten dobbelt saa lang som Veien via Genua, opgives dog Betyttelsen af den førstnævnte Rute — takket være de betydelige Reduktioner, som opnaaedes i Tariiffen via Mannheim-Basel — at medføre en Besparelse i Transportomkostninger, der beregnes at variere fra 2.50 Franks pr. Ton (til Zug) til 11.50 Franks pr. Ton (til Stein a/R).

For at vise Genuas Stilling i Forhold til de nævnte Konkurrenter samt til Nord-Tysklands fornemste Havn, Hamburg, gives følgende Tabel over den til dem i Aarene 1887—1896 ankomne Skibstonnage:

	1887.	1888.	1889.	1890.	1891.
Genua . .	2 953 894	2 812 508	3 247 131	3 391 612	3 314 798
Rotterdam .	2 488 284	2 721 470	2 790 077	2 918 425	3 008 799
Antwerpen .	3 601 952	3 964 320	4 050 549	4 517 698	4 693 238
Marseille .	4 711 709	4 833 872	4 724 081	4 871 209	5 307 619
Hamburg .	3 920 234	4 355 511	4 809 892	5 202 825	5 762 369

	1892.	1893.	1894.	1895.	1896.
Genua . .	3 214 138	3 676 397	3 739 184	3 972 373	4 171 136
Rotterdam .	3 190 698	3 566 770	4 143 403	4 177 478	4 951 560
Antwerpen .	4 700 091	4 720 091	5 008 983	5 363 569	5 855 111
Marseille .	4 803 739	4 753 346	4 811 524	4 860 133	5 274 904
Hamburg .	5 639 010	5 886 378	6 228 821	6 254 493	6 445 167

Af disse Zifre fremgaar det, at Genua i 1894 blev forbigaaet af Rotterdam, som dog allerede tra Decenniets Begyndelse ikke stod synderlig langt efter, samt at den absolute Tilvæxt har været for Rotterdam 2 463 276, for Hamburg 2 324 933, for Antwerpen 2 253 159, men for Genua ikke mere end 1 217 242 og for dens nærmeste Nabo og, som det synes, mest frygtede Rival, Marseille, kun 563 195 Tons. At de nu for Genua givne Zifre ikke stemmer overens med de tidligere givne mer detaljerede, beror derpaa, at de to Opgaver er hentede fra forskjellige Kilder, og at i den sidste Opgave formodentlig er gjort en Reduktion for Beregningen af Drægtigheden efter en og samme Maalestok, medens den tidligere Opgave er baseret paa Opmaalingen i Genua efter italienske Regler.

Begge disse Opgaver viser imidlertid en, særskilt i de senere Aar merkbar Udvikling af Livet i Havnen. De for ikke saa langt Tid siden fuldendte Havnearbejder, der udførtes med de af Hertugen af Galliera († 1876) skjænkede 20 Millioner Lire, gik hovedsagelig ud paa at skabe en ydre Forhavn og at skaffe de andre Havnebassiner Beskyttelse mod Havbølgerne ved visse Vinde, men bidrog kun i ringe Grad til Beredelse af større Plads eller bedre Bekvemmeligheder for selve Arbeidet ved Varernes Losning og Lastning. Savnet af tilstrækkelige Kaipladse og Oplagspladse og Vanskeligheden paa Grund af Terrainforholdene at føre frem til Havnen tilstrækkelige Jernbanespor har derfor gjort sig stedse mere følelig. For at afhjælpe de mest paaklagde Mangler, de

der nærmest foranlediger Hinder ved Godsets Losning og en Accumulation af det til det indre bestemte Transitgods, kommer imidlertid, antagelig allerede iaar, adskillige ret omfattende Havnearbejder at paabegyndes. Ved en mellem Regjeringen og Genuas Kommunalstyrelse den 18de Mai 1897 truffet Overenskomst samt en derpaa grundet Lov af 2den August 1897 er Genuas Kommune bemyndiget til for dette Øiemed at optage et Laan af 18 000 000 Lire, til hvis Tilbagebetaling i en Periode af 18 Aar af Statsmidler gives en Million aarlig i 17 Aar og $\frac{1}{2}$ Million det sidste Aar, hvorimod Kommunen har at svare for den tilbagestaaende halve Million samt for alle med Laanets Optagelse og Forrentning forbundne Omkostninger. Allerede før Arbejderne af den saaledes antagne Plan har kunnet paabegyndes, er der imidlertid offentliggjort en temmelig skarp Kritik over samme Plan fra et Hold, som ikke turde kunne frakjendes Vægt og Kompetens — en af „Comitato permanente Genovaese“ udsæet Specialkommission. Denne Kritik kan henføres til følgende tre Hovedpunkter. Først fremholdes, at man ved Beregningerne af det fremtidige Behov af Plads kun har lagt til Grund Handelslivets i de senere Aar faktisk forefundne normale Udvikling og ikke taget i Betragtning den extraordinære Tilvæxt deraf, som maa blive en Følge af Virkeliggjørelsen af de ovenfor berørte Jernbaneplaner m. fl. Forhold. Derfor kan de besluttede Arbejder snarere ansees at indskrænke sig til de allerede nu for Trafikens Bekvemmelighed uundgaelige Forbedringer i Havnen og den allernærmeste Fremtids Krav end være en Tilfredsstillelse af hvad der efter nogle Aartier vil komme til at vise sig nødvendigt. For det andet paavises, at i de nærmeste to, tre Byggeaar, vil Arbejderne med de eksisterende Kaiers Forandring og Tilbygning lægge yderligere Hinder i Veien for Trafiken og temporært formindske istedenfor at forøge den allerede utilstrækkelige Plads; man burde, mener man, først tage i Tag med den ikke i en særdeles fjern Fremtid nødvendige Udvidelse af Havneområdet i de Retninger, saadant lader sig gjøre, og derved undgaa den Resiko, at Skibe under Arbejdernes Paagaen skal finde Havnen for trang og søge sig til mere bekvemme Havne, fra hvilke det siden kanske ikke vil blive saa let at lokke dem tilbage til Genua. For det tredie er gennem den nysnævnte Lov bleven autoriseret en Optrækningsafgift af en Extra-Tillægsafgift af indtil 6 Centesimi pr. Ton af hvert besøgende Skib til Bestridelse af de paa Kommunen faldende Udgifter for nysnævnte Laan; og herimod har man gjort den Indvending, at i Konkurrencen med andre rivaliserende Havne burde det være Kommunalmyndighedernes Stræben at formindske istedenfor at forhøje de allerede nu som temmelig betryggende anseede Havnepenge, samt at den nævnte Forhøjning af Havneafgifterne ogsaa kan medvirke til at skræmme Trafiken fra Genua ikke blot i de Aar, den varer, men for alle Tider. Af de opgjorte Modoverslag koster imidlertid Udførelsen af det billigste 39 000 000 Lire, og da Forslagsstillerne ikke samtidig har givet Anvisning paa nogen ny Hertug af Galliera, vil vel deres Planer faa vente paa sin Udførelse.

Til de ætlydede Aarsager til Forsinkelser i Godstrafiken er kommet en anden, som man skulde antage var af blot tilfældig Natur, men til hvis Afhjælpen endnu intet effektivt Botemiddel er vedtaget. Dette er en siden adskillig Tid følelig, men i Slutten af forledne Aar og endmere i Begyndelsen af indeværende Aar serdeles kjendelig Mangel paa Jernbanevogne for Massegodsets — Stenkul, Bomuld, Korn etc. — Transport ind i Landet. Denne Sag har været Grunden til yderst heftige Angreb saavel paa vedkommende Jernbaneselskab som paa Regjeringen, hvis Indgriben er bleven paakaldt i Avisartikler, i Resolutioner fra Genuas Handelskammer, Kjøbmandsforeninger o. s. v.,

i Interpellationer i Deputeretkammeret. Stormen voksede i Særdeleshed efter en ministeriel Ytring, som tolkedes derhen at Misligheden bestod mindre i Mangel paa Vogne i Genua end i Overflod paa Varer, og at om saaledes f. Ex Kulskibene lossede i Savona, var alt i Orden, en Ytring, som helt naturligt satte Genueserne i Harnisk, endskjønt Fabrikkerne inde i Landet ikke syntes at have noget at indvende derimod, forsaavidt Jernbanefragterne fra Savona ikke blev højere end fra Genua. Regjeringen sendte en særskilt Kommission til Genua for at undersøge Spørgsmaalet og Konferencer er ogsaa blevne holdte i Rom med Repræsentanter for Genuas Interesser, men endnu, da dette skrives, synes intet andet Resultat at være naaet end en noget udstrakt daglig Arbejdstid for Godsets Expedition i Havnen af vedkommende Tjenestemænd. Konstruktionen af et — forøvrigt her som utilstrækkeligt anseet — Antal Godsvogne, som Jernbaneselskabet har paataget sig at anskaffe, tager Tid, og et Forslag om at leie Vogne fra udenlandske Jernbaneselskaber synes at være faldet.

Under disse Omstændigheder vilde man ikke kunne undre sig, om Varemodtagerne paa Stedet søgte til det yderste at benytte sig af den efter Certepartiet dem givne Losningstid eller til og med søgte at flytte over paa Skibene den størst mulige Andel af de gennem Forsinkelsen forårsagede Tab. Imidlertid er der til Generalkonsulatet ikke kommet ind nogen Klager i denne Henseende, og næsten alle de norske og svenske Skibe, som har ført Kul hid, synes uden nævneværdigt Tidstab at være komne til Losseplads og under Losningen ikke at være blevne sinkede af andet end de sædvanlige af Regn og ugunstigt Veir fremkaldte Afbrydelser i Arbejdet. Dog maa det anmærkes, at Mangelen paa Jernbanevogne voldte Vanskeligheder med Hensyn til Fragtens Udbetaling for et norsk Dampskib, som kom hid med Last af gammelt Jern. Da Lastens Beskaffenhed gjorde det umuligt at veie den ombord, blev Kapteinen nødt til at gaa ind paa, at Fragten skulde betales efter den ved Godsets Indlastning i Jernbanevogne fundne Vægt, og da saadanne Vogne siden i tilstrækkelig Mængde ikke var at faa, maatte Skibet efter skeet Udlosning i Pramper, afgaa uden Fragtopgjør, hvilket af Generalkonsulatet først efter længere Tids Venten kunde erholdes og tilsendes Rederiet.

Kapteinerne paa et Par med Fi-kevarer fra Norge hidkomne Dampskibe har paa Generalkonsulatet klaget over en vis Tilbøielighed hos mindre Importører her af saadanne Varer til utilbørlig at drage ud Tiden for Varernes Modtagelse og Losning for saa at kunne benytte Skibet som Magasin under Forhandlingerne om Varernes Salg samt under deres Sortering, Pakning og Expedition. Disse Klager foranledigede imidlertid ikke nogen retslig Indskriden fra Generalkonsulatets Side, da gennem „Nordisk Skibsførerforening“ Rettergang allerede var anstillet mod et herværende Firma, og det ansaaes heldigst at afvente sammes Udgang. Denne Proces antages at kunne klargjøre Spøgsmaalet om, i hvilken Grad den paaberaabte „custom of the port“ under særlige Omstændig kan gjøres gjældende stik imod Certepartiets Bestemmelser om Losning af en vis Kvantitet pr. Dag (sædvanlig 54 000 Kg. Klipfisk). I første Instans er Processen i Hovedsagen gaaet i Rederiets Favør, men Modparten har appelleret til højeste Ret, hvis Kjendelse endnu ikke er falden.

Med Hensyn til den i sidste Aarsberetning herfra udførlig behandlede nye Klausul i Kulcertepartierne, at for Losningen, som iværksættes af Lastemodtageren, skal af Skibet betales „current rate of the port not exceeding 6½

pence pr. tøn“, synes nu den Tolkning at have vundet Hævd, at Lastemodtageren har Ret til at chargere maximum af 6½ pence, uagtet Losningsarbeidet kan udføres og i Virkeligheden udføres billigere. I de yderst faa Undtagelsestilfælde, da Skibet forbeholder sig Ret til ikke at anvende Modtagerens Folk, opgives Fragten at være sat forholdsvis lavere, og Gevinsten, som ogsaa i sidste Aarsrapport forudsagdes, at være bleven ringe, om nogen.

Samtidig opgives, at en Forandring er indtraadt med Hensyn til Skibets Ansvarlighed for Lastequantiteten. Naar der for en Kullast viste sig en Forskjel mellem den i Konnossementet angivne og den udlossede Quantitet, havde Skibet for den manglende Last at betale en vis Procent. Nu turde Fragten i de allerfleste Tilfælde beregnes efter den udlossede Quantitet uden Afdrag for hvad der maatte mangle. I de Undtagelsestilfælde da Lasten overensstemmende med Certepartiet modtages „as per Bill of Lading“, gjøres i og for Fragtens Beregning et Afdrag af 2 % for Udlosningen. Dette forekommer kun, naar der blot findes en Modtager til hele Lasten. I andet Fald — og oftest — veies Lasten ud, hvorved Halvparten af Veiningsomkostningerne maa betales af Skibet og den anden Halvdel af Lastemodtageren. Den paa Skibet faldende Veiningsomkostning siges i Almindelighed at beløbe sig til 10 centesimi pr. Ton.

Kapteinene klager ofte over det uforkammede Tyveri, som drives ombord paa Skibene under deres Ophold her i Havnen. Det kan hændes, at Genue i denne Henseende ikke er værre end andre sydlandske Havne, men dette er en daarlig Trøst for de bestjaalne. Saavel faste som løse Skibsinventarier forsvinder; Proviant, Ur, t. o. m. levende Grise og Fjærkræ gaar samme Vei, og dette ikke blot om Natten, men ogsaa midt paa Dagen, idet Skibet under Arbeidet ofte oversømmes af alslags Folk, som ikke let kan skilles fra Arbejderne. Det kunde synes som om den i Aarsberetningen for 1895 — under Afdelingen om Havneafgifter — omtalte, saagodtsom obligatoriske Brandvagt om Natten skulde virke afskrækkende; men om end hvert Skib herfor betalte 3 Lire pr. Nat, er det vel ikke saa sikkert at en saadan Vagt virkelig kommer ombord eller standser der; thi naar Havnen er fuld af Skibe, turde et tilstrækkeligt Antal Vagtmænd ikke findes, og ei heller turde det være uden Exempel, at Vagten har anset sin Funktion afsluttet og krøbet tilkøis, efterat Lysene ombord blev slukte eller fandtes i Orden. Hvis Skibets egen Vagtmænd satte sig til Modværg mod opdagede Nattebesøgere, blev han stundom ilde tilredet af deres Knive. Da Anmeldelse hos Havnepolitiet sjelden leder til det stjaalnes Tilbagelevering, er det raadeligst at forvare alt løst Gods ombord samt laase alle Kahytter og Forraadskamre.

Med Hensyn til Knive maa det mindes om, at den italienske Lov under Straf af mindst 30 Dages Fængsel forbyder at bære visse Vaaben, hvoriblandt ogsaa regnes saadanne Slidreknive, som Sømænd i Almindelighed bruger. Naar disse gaar iland blir de ofte undersøgte af Politiet og arresterede for utilladelig Indehaven af Kniv, endog naar denne hverken er bleven brugt eller draget eller paa nogen Maade anvendt. Da disse Visitationer og Arresteringer støtter sig til gjældende Lov, og her som altid Uvidenhed om et Lovbud ikke gjælder som retslig Undskyldning, er det klart, at Konsulatet ikke altid vil kunne udrette noget til den arresteredes Fordel, om det end i enkelte Tilfælde er lykkedes det at udvirke Frigivelse. At den lavere Befolkning i Havnen og Byen hyppig anvender Kniven, og at snart sagt daglig blodige Opttrin refereres i

Aviserne, kan heller ikke hjælpe vore Sømænd, omend Forholdet gir Anledning til den Mistanke, at Lovens Efterlevelse strængere kræves af fremmede, og at disse er særlig Gjenstand for Politiets Aarvaagenhed. For at undgaa disse Ubehageligheder for Sømændene og de med Anskaffelsen af nyt Mandskab forbundne Udgifter bør Skipperne advare sine Besætninger mod ved Landgang at medtage Kniv, af hvad Slag det maa være, eller til og med lade dem visiteres, før de forlader Skibet.

Derved turde det ogsaa være tilraadeligt at se efter, at heller ikke den mindste Quantitet Tobak medtages; for Bøderne for endog den ubetydeligste Quantitet, som Toldopsynsmanden maatte finde i en Sømands Lomme, udgjør — som det nærmere behandles i ovennævnte Aarsberetning af 1895 — mindst 71 Lire og ved Mangel paa Midler — Fængsel. Om det end i adskillige Tilfælde i Aarets Løb saa er skeet, kan det dog heller ikke i denne Henseende altid paaregnes, at den anholdte Sømænd gennem Konsulatets Formidling vil slippe fra det billigere, selv om formildende Omstændigheder foreligger og det kan bevises, at intet forsætligt eller virkeligt Smuglingsforsøg har fundet Sted.

I 1897 har ved Generalkonsulatet følgende Antal Mønstringer fundet Sted: Paamønstrede paa norske Skibe 25 Mand, hvoraf 4 var Nordmænd, 1 svensk og 20 Udlændinger, og paa svenske Skibe 4 Mand, alle Udlændinger. Afmønstrede fra norske Skibe blev 23 Mand, hvoraf 13 var Nordmænd, 4 svenske og 6 Udlændinger, og fra svenske Skibe 4 Mand, hvoraf 1 svensk, 1 norsk og 2 Udlændinger. Som rømte fra norske Skibe anmeldes 3 Mænd, hvoraf 1 er norsk og 2 Udlændinger.

Den skandinaviske Sømandsmission i Genua, der som bekjendt er en Gren af den allerede et quart Aalhundrede her bestaaende „Genoa Harbour Mission“, og som har pleiet at faa en aarlig Pengeunderstøttelse fra den skandinaviske Sømandsmission i Bergen, har ligeledes i det forgangne Aar staaet under Ledelse af Kandidat Torleiv Farnes og har, efter alt at dømme, udøvet en gavnlig og opmuntringsværdig Virksomhed blandt de skandinaviske Sømænd, ikke blot blandt dem, som er komne hid paa norske, svenske, danske og finske Skibe, men ogsaa blandt det betydelige Antal Skandinaver, der tjener ombord i fremmede Skibe, især britiske. Læseværelse og Lokale for Gudstjenester og Møder er af den skotske Mission aabnede i dens heldigt beliggende og hensigtsmæssigt indrettede Hus, det s. k. „Sailors Rest“, 15 Via Milano. Efter en Generalkonsulatet given Opgave gjorde Missionæren i Arbejdsaaet 1897—1898 ikke mindre end 432 Besøg ombord i Skibene og 37 Besøg hos syge, i det her-værende Sygehus pleiede, Sømænd. Ved Møderne i „Sailors Rest“ og ombord paa Skibene var tilsammen 1353 Sømænd tilstede. De Besøgendes Antal i Læseværelset til andre Tider gik op til 1881. Takket være de mange Gaver, modtagne fra forskellige Kanter i Norge, kunde her sidste Jul holdes ikke mindre end 2 større Julefester besøgte af resp. 120 og 100 søfarende.

I Skrivelse til det kongelige Departement for det indre af 11te November 1897 har Generalkonsulatet havt Anledning til at berøre de høist utilfredsstillende Forhold i Genuas Havn med Hensyn til Sømænds Logi, Hyrebaser etc., Hertil kommer, at det trods den betydelige Søfart paa Genua, ialmindelighed er vanskeligt at faa Hyre. Sømænd, som paa egen Bekostning er komne hid fra andre Havne som Triest, Venedig, Neapel, Palermo etc., eller af de forenede

Rigers Konsuler paa saadanne Steder er sendte hid for her at finde Hyre, er ofte ved langvarig Venten derpaa komne i Nød, og i mange Tilfælde har Generalkonsulen tilslut været nødt til at hjælpe dem til Marseille, med hvilket Resultat er ikke kjendt. Vore Sømænd advares mod at afmønstre her, naar der ikke er nogen Nødvendighed derfor, eller mod et reise hid fra andre Kanter.

Import og Export.

Af de af Finantsministeriet i Rom offentliggjorte statistiske Maanedsrapporter over Italiens Ind- og Udførsel meddeles her følgende Zifre, med Hensyn til hvilke det anmerkes, at de kun angaar Varer, der indføres for Konsumtion i Riget, og i Riget producerede eller tilvirkede Varer, som exporteres, altsaa ikke udenlandske Varer, som kun har gaaet gennem italienske Havne paa ind- og udgaaende.

Import: Værdi i Lire.

	1897.	1896.	Forskjel.
1. Raavarer for Industrien .	469 895 955	457 019 928	+ 12 876 027
2. Bearbejdede Varer for Do. .	245 961 946	214 507 913	+ 31 454 038
3. Fabrik- og Industriprodukter	254 303 483	248 821 245	+ 5 482 238
4. Fødevarer	221 976 784	259 823 608	÷ 37 846 824
Ialt . .	1 192 138 168	1 180 172 694	+ 11 965 474
5. Umyntet Guld, Guld- og Sølvmynt	8 676 200	10 280 800	-- 1 604 600
Tilsammen	1 200 814 368	1 190 453 494	+ 10 360 874

Export: Værdi i Lire.

	1897.	1896.	Forskjel.
1. Raavarer for Industrien .	194 474 025	181 905 764	+ 12 568 261
2. Bearbejdede Varer for Do.	348 519 297	332 613 243	+ 15 691 044
3. Fabrik- og Industriprodukter	220 697 750	216 803 472	+ 3 894 278
4. Fødevarer	329 243 169	320 775 454	+ 8 467 715
Ialt . .	1 092 719 241	1 052 097 943	+ 40 621 298
5. Umyntet Guld, Guld- og Sølvmynt	23 096 400	19 916 900	+ 3 179 500
Tilsammen	1 115 815 641	1 072 014 843	+ 43 800 798

Heraf sees det, at Værdien af de indførte Varer (exclusive ædle Metaller) er steget med 11 965 474 Lire og af de udførte med 40 621 298 Lire i Sammenligning med næst foregaaende Aar. Medens i 1896 Importens Værdi oversteg Exportens med 128 074 751 Lire, beløb tilsvarende Overskud for 1897 sig kun til 99 418 927 Lire. Om de Priser, som laa til Grund for Bereg-

ningen af Import- og Exportværdierne i 1896, ligeledes anvendtes paa de i 1897 ind- og udførte Quantiteter Varer, skulde Totalværdierne af Import- og Export i 1897 blive respektive 1 201 253 227 og 1 115 850 814 Lire, hvilket viser, at saavel de indførte som de udførte Varers Quantum var steget, medens Priserne eller Værdierne i det hele taget har sunket, og at saaledes den anførte, ret betydelige Tilvæxt baade i Import og Export hidrører fra forøget Vareomsætning, ikke fra højere Priser paa Varerne overhovedet.

Desværre giver den nu anførte officielle Statistik kun yderst knappe Opgaver til Bestemmelse af Vareudbytningen mellem de forenede Riger og Italien. Ikke heller giver den særskilte Zifre for hvert af Rigerne. Alt hvad i denne Henseende kan hentes derfra, er følgende Zifre:

a) Import i 1897 fra Norge og Sverige til Italien:

Bygningsmateriel	Tons	3 588
Gammelt Jern etc.	Quintal	47 607
Jern og Staal, valset, i Stænger og Traad	„	25 448
Fisk, tilberedt	„	106 177

b) Export i 1897 fra Italien til Norge og Sverige:

Salt	Tons	113 131
Svovl	Quintal	85 325
Frugt	do.	7 222

Det er imidlertid et Faktum, at saavel adskillige andre end de ovenfor angivne Varesorter har været Gjenstand for Udbytning mellem Italien paa den ene og de forenede Riger paa den anden Side, som ogsaa at af de anførte Varesorter, særskilt hvad Importen hid angaar, Quantiteterne har været større. En Del gaar antagelig ind under de statistiske Tabellers for hver Varesort igjenkommende Rubrik „andre Lande“, og en endnu større Del turde som transiterende Hamburg, Hull og andre Havne være indbefattet i de for Tyskland og England o. s. v. opgivne Zifre.

Den samme Ufuldstændighed møder os, naar vi spørger om Importen af norske og svenske Varer til Genua, saadan som den fremgaar af de af det herværende Handelskammer offentliggjorte statistiske Aarsopgaver, hvilke desuden har den Feil, at de blir tilgængelige henimod et Aar forsent (Opgaverne for 1896 publiceredes i Januar 1898). Ogsaa de Opgaver, som underhaanden og paa særskilt Begjær vil kunne erholdes tidligere fra den herværende Toldmyndighed, har, som oftere er fremholdt i foregaaende Aarsberetninger fra Generalkonsulatet, i mer end en Henseende vist sig ufuldstændige, særskilt hvad angaar de norske og svenske Varer, der har transiteret udenlandske Havne. For at fuldstændiggjøre og berigtige de nu nævnte Toldopgaver maatte man derfor i vid Udstrækning skaffe sig enkelte Importørers, Agenter og Expeditørers Hjælp, og endog paa saadan Maade har man ofte nok ikke opnaaet andet end et approximativt Resultat. Og selv disse enkelte Opgaver turde undertiden behøve en Prøvelse, for hvilken, ligesom allerede for deres Erholdelse, kræves et større og nøiere Kjendskab til Personer og Forhold paa Stedet; i Mangel herat har man fundet det heldigst at udelukke en Del af de sædvanlige Importopgaver.

af nærværende Aarsberetning og heller lade samme blive knap end give Opgaver, om hvis Rigtighed man kunde tvile, og som kunde blive vildledende.

Om den norske Fisk, den vigtigste af vore til Genua importerede skandinaviske Artikler, maa følgende meddeles som Komplettering af de Opgaver, der i Aarets Løb omtrent en Gang maanedlig blev sendt til det kongelige Departement for det Indre. Disse Maanedsopgaver er givne efter samme Plan og hentede fra samme Kilde som før. De har altsaa indeholdt: dels en Opgave over de Quantiteter Stok- og Klipfisk, der med norske Skibe er kommet fra Norge i Tiden, siden næstforegaaende Rapport afgaves; dels en Opgave over de med udenlandske Skibe fra Transithavne (særskilt Hull og Hamburg) i samme Tid hidkomne Quantiteter af saadan Fisk, som antages at være af norsk Oprindelse; dels Beholdningen i herværende Magasiner ved Rapportens Afgivelse; dels endelig dengang noterede Priser saavel paa norsk Vare som paa dermed mer eller mindre konkurrerende andre Sorter. Opgaverne over Beholdninger og Priser har Generalkonsuldet faaet af en herværende Agent for norske Fiskevarer.

Efter disse Maanedsrapporter skulde Totalimporten af norsk Stok- og Klipfisk til Genua i 1897 beløbe sig til nedenstaaende Zifre, ved hvilke for Sammenligningens Skyld føjes de fra sidste Aarsberetning hentede Zifre for 1896:

	Stokfisk.		Klipfisk.	
	1896	1897	1896	1897
Med norske Skibe	1 144 789 Kg.	1 341 230 Kg.	977 229 Kg.	883 065 Kg.
Med fremmede Do.	1 117 535 „	505 000 „	421 068 „	698 500 „
Tilsammen	2 262 324 Kg.	1 846 230 Kg.	1 398 297 Kg.	1 581 568 Kg.

Zifrene for de med norske Skibe indførte Quanta maa antages at være paa det nærmeste rigtige; thi til Grund for dem ligger vedkommende Kapteiners til Generalkonsulatet afgivne Rapporter over hvert Skibs Last. Det samme turde derimod ikke være Tilfælde med Zifrene for de med fremmede Skibe fra Transithavne hidførte Quanta. Disse sidstnævnte Opgaver hentes nemlig fra de i en merkantil Avis indførte Manifeste, som ofte lader adskilligt tilbage at ønske baade med Hensyn til Fuldstændighed og Tydelighed, og i hvilke Varens oprindelige Sted ikke direkte angives.

For i nogen Grad at kunne kontrollere de ovenfor givne Zifres Rigtighed begjæredes af to af de herværende største Importører — den ene er den før nævnte Agent, som giver Bidrag til Maanedsrapporterne — Opgaver over Importen af Fiskevarer til Genua. Den ene af disse har gjort følgende Beregning af Importen for 1897:

Stokfisk	1 914 900 Kg.
Norsk Klipfisk	17 800 „
Islands-Færø Do.	2 816 000 „
Labrador	2 367 500 „
Newfoundland	120 000 „

Den anden har paa det nærmeste givet samme Zifre, men dog troet, at omtrent 10 000 Kg. af Zifrene for norsk Klipfisk burde overføres paa islandsk, af hvilken sidstnævnte Sort Importen saaledes skulde være gaaen op til omkring 2 826 000 Kg. eller efter hans Mening t. o. m. noget mere.

Til Genua skulde saaledes efter disse Fagmænds Beregninger være importeret omtrent 69 000 Kg. mer Stokfisk end hvad Generalkonsulatets Maanedsrapporter angiver, medens derimod Importen af norsk Klipfisk skulde være over en og en halv Million Kg, mindre end hvad der efter hidtil fulgte Grunde er beregnet og antaget. Dette er saameget mer skikket til at vække Forundring hos den i Fiskeaffærer ikke indviede, som, hvordan det end maa forholde sig med de 698 500 Kg. som opgives at være kommet med fremmede Skibe, det dog af ovenfor anførte Grunde maa være et udisputabelt Faktum, at der med norske Skibe er ført hid direkte fra Norge ikke mindre end 883 065 Kg. „Klipfisk“. Den eneste mulige Forklaringsgrund maa da være, at den fra Norge komne Klipfisk ikke er eller idetmindste ikke er gaaet for „norsk“. Paa Forespørgsel gjorde i Anledning heraf har ikke alene de to ovenfor nævnte Importører, men ogsaa en tredje Forretningsmand, der i Egenskab af dansk Konsul har havt særskilt Anledning til at sysselsætte sig med Importstatistiken for islandsk Fisk, erklæret, at den fra Norge kommende Klipfisk for en stor Del bestaar af Varer importeret til Bergen fra Island. Om sidste Aarsberetnings Zifre for Importen af „norsk Klipfisk“ og „islandsk Klipfisk“ i 1896, respektive 1 398 297 Kg og 1 094 914 Kg., slaas sammen, erholdes en Sum, 2 693 211 Kg., som nærmer sig den for 1897 ovenfor opgivne Quantitet islandsk Fisk og ikke meget skiller sig fra hvad nævnte Forretningsmænd mente at have udgjort Importen for 1896.

I Forbrugs- og Afsætningsforholdene findes heller ingen Grund for en større Import af norsk Klipfisk til Genua. Saavel i dette Generalkonsulats foregaaende Aarsberetninger — se t. Ex. de for 1896 og 1895 — som i F. M. Wallems bekjendte i 1893 udgivne Arbeide om „Handelen med Tørfisk og Klipfisk“ (Pag. 64 og 173) er det bleven paavist, at den norske Klipfisk ikke finder Afsætning i Genua og Omegn, hvor Befolkningen foretrækker Islandsfisk, Labradorfisk og fransk Lavé, ligesom overhovedet ikke i Nord-Italien, medens den norske Klipfisk skal finde sin betydeligste Afsætning i Livorno, Civita Vecchia, Rom, Ancona, Neapel, Bari etc. At Varer skulde udlosses her i Genua for efter Omlastning i andre Skibe at føres til Konsumtionsstæder længere syd, hvad der efter Wallems Opgave (Pag. 174) tidligere synes at have været Tilfælde, turde nu saameget mindre antages at finde Sted, som jo, efter hvad der ovenfor ved Redegjørelsen for Skibsfarten anførtes, alle de med Fiskevarer fra Norge hidkomne Dampskibe er gaaet videre herfra til andre italienske Havne med Restlast af samme Varer, og nogen Anledning altsaa i Almindelighed ikke har været for Varens Losning her og videre Befordring med derved forbundne forøgede Transportomkostninger for en Vare, som neppe kan bære saadanne. I denne Henseende maa det ogsaa anmerkes, at det er befundet fordelagtigere at lade hid ankomne Dampskibe gaa med sin Restlast af Fisk hele Veien rundt til Venedig istedetfor at benytte den langt snarere og kortere Jernbaneforbindelse did.

Det kan jo ikke uden Grund tviles om, hvorvidt et Produkt, som, importeret fra Island til Norge, der, saavidt vi har erfaret, ikke undergaar anden Behandling end en Sortering end Adskillelsen af den større, for det spanske

Marked bestemte, fra den mindre Fisk, som sælges bedre paa det italienske Marked, — rigtig kan og bør betragtes som „norsk“ Vare. Sikkert er det, at den her i Genua ikke betragtes som saadan, men benævnes, sælges og — hvad der kanske er det vigtigste — betales som „islandsk“. Om end Exportørerne i Norge kjender til, hvorledes det hermed virkelig forholder sig, og altsaa antageligen ikke kan vildledes af de konsulære Maanedsrapporthers Opgaver over Importen af „norsk Klipfisk“, synes det dog som om den hidkommende Vare burde optages under sit virkelige Navn, og som om, i Betragtning af Omfanget af Exporten af islandsk Fisk fra Norge, samme Rapporters Værdi skulde væsentlig øges, dersom i dem kunde angives ikke blot de mindre Quantiteter virkelig „norsk“ Klipfisk og de fra Norge direkte eller indirekte afsendte Quantiteter islandsk Fisk, som kommer hid, men ogsaa de fra Island direkte eller paa andre Veie end over Norge her importerede Quantiteter af sidstnævnte Fiskesort, og der saaledes kunde gives en Opgave over hele dennes Stilling paa Markedet. Hvorvidt og hvorledes dette lader sig gjøre har ikke bestemt kunnet erfares, da dette skrives, men Spørgsmaalet turde fortjene Opmærksomhed og en Udtalelse fra sagkyndigt Hold i Norge.

I denne Sammenhæng vilde det kanske ikke være uden Interesse nærmere at undersøge, hvorvidt der i det nu anførte skulde findes en yderligere Forklaring til den i Wallems anførte Arbeide (Side 13) paapegte betydelige Forskjel mellem den aarlige Fiskefangst i Norge og Exportquantiteten. Om nemlig denne Forskjel vedbliver at eksistere, og i de officielle Exportopgaver, hvis Rigtighed ikke er bleven betvivlet, ligeledes indbefattes de fra Bergen exporterede, større Quantiteter islandsk Fisk, bestemt for saavel de spanske som de italienske Markeder, turde ogsaa dette, ved Siden af de i nævnte Arbeide (Side 18—20) omtalte Forhold, bidrage til, at Exporten fra Norge af beredt Vare overstiger den opfiskede Quantitet Raavare.

Hvis det er rigtigt, at den fra Norge hidsendte Klipfisk for den allerstørste Del er islandsk, synes det ikke at være ret, som det er skeet i tidligere Aarsberetninger ligesom i Wallems Bog (Side 173), at tale om disse 2 Fiskesorters Konkurrence paa Genua's Marked og til Grund for Bedømmelsen af denne Konkurrence eller Beviset for dens Ikke-Existens at lægge Serier af Zifre, som paa den ene Side omfatter al fra Norge hidkommen Vare, baade virkelig norsk og islandsk, og paa den anden Side langtifra al her forbrugt Islandskfisk. Af denne Grund er i denne Aarsberetning udeladt den hidtil brugelige sammenlignende Tabel for disse 2 Fiskesorter, og turde det indtil de nu erholdte Opgaver viser sig i væsentlig Grad at være urigtige, om den Konkurrence, der er Tale om, kun være at sige, at norsk Klipfisk finder ringe eller intet, medens islandsk et meget betydeligt Marked i Genua.

Angaaende Prisen paa de fornemste Fiskevarer paa Genuas Marked har en fremragende Forretningsmand givet følgende Opgaver for 1897 og de 4 første Maaneder af indeværende Aar:

1897	Vestre	Finmarks.	Finmarks rund Hyse.	Labrador.	Islandsk.	Islandsk Hyse.	Lavé.
Januar	100 à 102	90—92	60	44	48—50	43	36
Februar	100	88—90	60	36 38	47—48	—	38
Marts	98 à 100	90	60	28—32	50	—	—
April	100	90	60	28	32	—	—
Mai	100	92	60	22	32	—	—
Juni	100	90	58	—	—	—	—
Juli	{ 83 à 85 gammel 90 ny	74	58	—	45	—	—
August	83	74	58		48	39	45
September	84	74	57	50	46	39	43
Oktober	84	74	57	50	52	—	43
November	84	74	57	47	49	—	43
December	82	74	56	42	48	39	43

1898

Januar	82	74	56	41	48	38	42
Februar	84	74	56	43	47	37	43
Marts	86	75	udsolgt	45	47	37	44
April	88	75	udsolgt	udsolgt	47	—	44

Disse Zifre er Engros-Pris, i Papir-Lire, pr. 100 Kg., Varen ufortoldet og med 4 % Diskont. De maa betragtes som Gjennemsnittspris for hver Maaned, hvorfor de ikke altid fuldt stemmer med de Priser, som angaves i Generalkonsulatets Maanedsrapporter, og som gjælder Dagen for Rapportens Afgivelse. Det er ogsaa naturligt, at man stundom for mindre Partier paa Grund af særskilte Omstændigheder har kunnet opnaa høiere Priser. Kun for Juni—August er der givet nogle Prisnoteringer for norsk Klipfisk med ca. 50 Lire.

Med Hensyn til Prisen paa „Labrador“ maa det erindres, at denne Fiske-sort indføres usorteret og sorteres her paa Stedet efter Qualitet, samt at ovennævnte Zifre gjælder prima Vare, for secunda Sort er Prisen ialmindelighed 5 Lire lavere. Af Lavé forbruges adskilligt i Genua, dog mere i Piemont og Lombardiet end i Ligurien; i Genua omsættes af denne Vare 4 til 500 000 Kg. pr. Aar, men kun en ringe Del deraf turde indføres direkte. Det meste turde komme via Livorno, beroende derpaa, at medens den franske Stat for den til Livorno exporterede Fisk betaler en Exportpræmie af 16 Francs pr. mct. quintal, er samme Præmie for den til Genua expederede blot 12 Francs.

Fiskeaffærerne paa Genua synes i det forgangne Aar at have gaaet sin jævne Gang uden Fallissementer, og uden at større Tvistigheder mellem Af-sendere i Norge og herværende Modtagere er kommet til Generalkonsulatets Kundskab. At et og andet mindre Parti er blevet refuseret eller Vanskeligheder af anden Grund er opstaaet, har ikke kunnet undgaaes, siden, som i foregaaende Aarsberetninger blev fremholdt, de regulære Forbindelser har medført Sendelser af mindre Partier til stedse flere mindre og undertiden kanske mindre pengesterke Firmaer. En i Neapel indtruffen større Betalingsindstilling indenfor denne Branche synes at have ladet de herværende Huse uberørte. Saa vidt vi ved, er det af de norske Varer kun mod Finmarksfisken, at nogle

Klager er rettede af herværende Importører. Man har omtalt, at et i Finmarksfisket som forskudgivende Mellemmand interesseret Hamburgerhus herstdes har gjort Forespørgsler om Aarsagerne til, at Forraadene af Bergensfisk var udsolgte, medens man endnu sad med Hænderne fulde af Finmarksfisk; Svaret herpaa skal have været, at den sidste viste sig stedse mere vanskelig at sælge i Middelhavshavnene paa Grund af slurvet, for ikke at sige uærlig Sortering saavel med Hensyn til Qualitet som Størrelse, Mangel paa Renslighed og Om-sorg ved Beredningen, for tidlig Afsendelse, inden Fisken var tilstrækkelig tørket, hvilket alt har gjort, at Kjøberne kvier sig for de mod Finmarksfisken forenede ubehagelige Overraskelser og heller betaler højere Pris for anden Vare med Sikkerhed for dens Beskaffenhed og Ligeformethed heltigjennem Bundtene eller Pakkerne.

Til Belysning af Italiens Import af Fiskevarer (pesci preparati) hentes følgende Zifre fra den officielle Statistik. Dog maa det erindres, at en Del af de for Storbritannien og „andre Lande“ angivne Quantiteter turde bestaa af transiteret norsk Fisk, ligesom en Del af den norske Fisk, efter hvad der ovenfor blev sagt, muligens skulde kunne betragtes som transiterende islandsk:

Fra	1893.	1894.	1895.	1896.	1897.
Østerrige-Ungarn, Quintal	13 029	10 206	12 557	10 227	7 383
Danmark	6 120	5 416	15 112	11 012	35 661
Frankrige	35 371	36 511	40 974	71 538	70 141
Storbritanien	157 685	173 004	166 258	145 622	152 697
Portugal	2 668	3 074	4 438	12 375	9 643
Spanien	55 769	73 009	72 459	65 562	92 284
Norge (og Sverige) „	140 821	143 372	131 698	94 080	106 177
Afrikanske Omraader „	7 933	19 496	15 422	14 693	23 425
Nord-Ameria	15 122	13 320	22 115	26 638	28 972
Andre Lande	19 976	18 854	17 713	15 898	18 898
Tilsammen	454 494	496 262	498 746	467 745	545 281

Torskelevertran. Heraf kom i 1897 med norske Skibe direkte fra Norge 1 566 Tønder. Af de fra Hamburg og Hull med fremmede Skibe hidførte Quantiteter, har efter Generalkonsulatets ovennævnte Maanedsrapporter, som indeholder Opgaver over Transitimporten, omkring 1 900 Tønder antagelig været af norsk Oprindelse. Om end sidstnævnte Zifre kanske er noget for høie, turde dog Importen idethele have været større end i de foregaaende Aar. Derimod har Prisen gaaet end yderligere ned, som det sees af nedenstaaende:

	1895.	1896.	1897.
Extra fin, hvid i Blikbeholdere med Trækasse Lire	210	150	120
Lys („palinario“) i Træspand	180	140	95
Brun („rosso“) —	90	80	70

Frit fra Bord i Genua, 3 % Lekage, 90 Dages Accept.

Af de øvrige fra de forenede Riger til Genua indførte Varer turde Jern og Staal fra Sverige indtage den fornemste Plads, men da kun en forsvindende Del deraf kommer direkte, har ingen paalidelige Zifre for Totalquantiteten kunnet erholdes. Denne er dog bleven opgivet at have været den samme som forrige Aar eller fra 1 000 000 til 1 200 000 Kg.

Af gammelt Jern, hovedsagelig brugte Jernbaneskiner, har et Skib til Genua og Savona ført omkr. 3 100 Tons.

Af Hesteskosøm er fra Sverige blev indført samme Quantitet som 1886 eller i rundt Tal 300 000 Kg. Det er hovedsageligst et specielt Handelsmerke, som her indarbejdes og vinder stadig Afsætning. Ogsaa af norske Hesteskosøm er en mindre Quantitet indført.

Af Trælaster kom fra Sverige med tre Skibe tilsammen henimod 800 Standards, altsaa cirka 250 Stds. mer end forrige Aar. Importen til hele Italien af svensk (og norsk) Vare er ogsaa gaaet op fra 2 663 Tons i 1896 til 3 588 Tons i 1897.

Af Italiens hele Import for 1897, eller 497 333 Tons, kommer omkring $\frac{4}{5}$ eller 398 697 Tons fra Østerrige-Ungarn og 76 777 fra Nord-Amerika.

Af Tjære skal kun ganske ubetydeligt være indført fra Sverige.

I og for Vareudbytningen mellem de forenede Riger og Italien har Generalkonsulatets Mellemkomst, som sædvanligt været søgt for at afgive Bistand til Anskaffelse af Sagførere i nogle faa Tilfælde, naar opkomne Tvistigheder har ført til Proces, for at give Kreditoplysninger om eventuelle italienske Kjøbere eller Agenter samt, i et ikke udegyldigt Antal Tilfælde, for at give Adresser paa saavel Exportører og Producenter af italienske Varer som Importører af skandinaviske Varer. Saaledes er paa den ene Side givet Opgaver over Exportører og Producenter af: Vin, Frugter, Succat, Olje, Salt, Korketræ, Hamp, Pudsegarn, Silkeaffald, Tøi, Tilpakning, Marmor, Marmorarbejder, Filthatte, Halmhatte o. s. v.

Paa den anden Side er der ikke blot givet Adresser paa Importører af eller Agenter for saadanne nordiske Varer, som allerede i mer eller mindre Grad har vundet Indgang i Italien, som f. Ex. Fiskevarer, Tran, gammelt Jern, Træ, Træmasse, men der har ogsaa været gjort Undersøgelser angaaende Mulighederne for Afsætning her af andre Produkter, som Is, norske Klosetter, Torvstrø for saadanne, Tændstikker, Smør.

Desværre har det i de fleste af de sidstnævnte Tilfælde vist sig, at den lange Transport, den italienske Toldtarif, Italienernes Fordring paa Prisbillighed, Vanskeligheden ved her at oparbejde et Marked for nye Varer o. s. v., vilde lægge Hindring iveien for en lønnende Afsætning af de nævnte Varer. Omendskjønt saaledes de Undersøgelser, som Generalkonsulatet har foretaget, oftest kun har ført til et negativt Resultat, turde dog de Forhold, som derved iagttoges, i et og andet Tilfælde ikke have været uden al Interesse.

Saaledes viste det sig t. Ex. med Hensyn til Smør, at medens paa den ene Side betydelige Quantiteter god Vare produceres i Italien, særskilt i Trakterne om Milano, er paa den anden Side Forbruget deraf forholdsvis ringe blandt Befolkningens brede Lag, der, ligesom forøvrigt de høiere Klasser, i Husholdningen benytter Olivenolje.

Ved Siden deraf tiltager Forbruget af Margarin, og til Befolkningens Hovedret, Suppen, anvendes betydelige Quantiteter amerikansk Flesk, som saaledes i væsentlig Grad imødekommer Kravet paa fede Fødevarer. Man fandt endvidere, at heller ikke Smør i Blikdaaser, konserveret for Skibsbrug, har kunnet finde Afsætning i nogen større Skala; Forsøg havde nemlig allerede været gjort med de bedste danske Qualiteter uden Fremgang.

Medens Importen af Smør til Italien i 1889 var 467 400 Kg. og siden fra Aar til Aar gik ned, saaledes at den i 1896 kun var 150 900 Kg., har Exporten derimod steget fra 1 000 000 Kg. i 1871, 3 000 000 i 1882 til 5 003 000 Kg. i 1894, hvilket er det høieste hidtil naaede Ziffer.

Af de i 1897 exporterede 4 765 500 Kg. gik største Delen eller 1 602 800 Kg. til England; til Frankrige gik 1 315 200 Kg. og til Schweiz 1 144 300 Kg., men det turde kunne antages, at noget af det, som sendtes til disse Lande, var bestemt for det engelske Marked. Man turde derfor kunne sige, at Italien saa langt fra at være noget Afsætningssted for skandinavisk Smør, i Stedet derfor selv konkurrerer med os paa vort bedste Marked.

Som bekendt udsendte Sveriges Almäna Exportforening i Begyndelsen af forgangne Aar et Cirkulære med Forespørgsler om Afsætning af svenske Fyrstikker i forskellige Lande. Af de fra de norske og svenske Konsulater i Italien indsendte Svar findes et Resumé indtaget i Tidsskriftet „Svensk Export“ No. 57 for Mai 1897. Uagtet de der givne Oplysninger viser, at der neppe er nogen Udsigt til at kunne konkurrere med de italienske Vøxstikker eller de yderst billige italienske Træsikker, indkom fra enkelte Firmaer Forespørgsler, som foranledigede yderligere Undersøgelser om visse Detaljer.

Paa Generalkonsulatets Begjæring opgjorde et herværende Firma, som ikke var utilbøielig til at gjøre et Forsøg med Indførelsen af svenske Fyrstikker, detaljerede Overslag ikke blot for „Sikkerhedsstikker“, men senere ogsaa for de s. k. „parafinerede“ Stikker (som kun tændes mod Æskens Plade; det viste sig da, at ingen af disse Sorter vilde kunne sælges her til en Pris, der gjorde det muligt at undersøge de italienske Stikker.

Som Aarsager hertil maa angives først Toldsatserne: for Fyrstikker 10 Lire pr. 100 Kg. og endvidere for Æskerne en særskilt Told, som i de nævnte Kalkyler opførtes til kun 6 Lire pr. 100 Kg. overensstemmende med Toldtaksten No 178 a: „*utensili e lavori diversi di legno commune: greggi*“, men som efter en særskilt Meddelelse fra den herværende Toldmyndighed muligens kom til at beregnes efter No. 178 b: „*utensili . . . puliti e depinti*“, fordi Æskerne er overtrukne med farvet eller i Farver trykt Papir eller paa Siderne forsynet med Tændplade, og saaledes gaa op til 18 Lire pr. 100 Kg. efter den almindelige Tarif, eller 13 Lire efter den konventionelle Tarif, naar de ledsages af svenskt eller norskt Oprindelsesbevis.

Paa Forespørgsel opgav man, at for at bestemme de paa Stikkerne og Æskerne faldende særskilte Toldafgifter maatte man først veie en hel Kasse for at finde Varens hele Bruttovægt, dernæst maatte man veie et Antal tomme Æsker for sig og de deraf udtagne Stikker for sig, hvorefter Kassens Bruttovægt skulde fordeles paa Æsker og Stikker i den saaledes erhholdte Proportion! Dertil kommer en „surtaxe de fabrication“ eller Tilvirkningsafgift beløbende sig til en Centime pr. 30 Voxstikker eller „finere“, d. v. s. parafinerede, stearinerede Træstikker, og en Centime pr. 60 Svovlstikker af Træ eller andre ordinære („communi“) Stikker.

Da denne Afgift ogsaa rammer de i Italien tilvirkede Fyrstikker, kan det ved første Betragtning synes, at den ikke hindrer de udenlandske Stikkers Konkurrencen med de indenlandske. Men da denne Afgift angivss ved stemplede Merker, som anbringes paa hver Æske, og da der i og for Kontrollen er givne en Mængde Bestemmelser om Maaden for Anbringelsen, om Stikkernes Størrelse, Antallet af Stikker i hver Æske, Æskernes Beskaffenhed o. s. v., alt Forskrifter, hvis Iagttagelse er ulige lettere ved Pakningen i de indenlandske Fabrikker end ved Behandlingen i Toldboden eller i særskilt leiet Lokale under Toldvæsenets Opsigt, — kommer Bekostningen til at stille sig ulige højere for de importerede end for de i Landet tilvirkede Fyrstikker. Anbringelsen af disse stemplede Merker beregnedes at ville koste mindst 10 à 12 Lire pr. Kasse af 10 000 Æsker, hvilket ikke synes for høit, naar man tager i Betragtning Besværet dermed. Hvorledes man bærer sig ad dermed samt andre Detaljer fremstilles af en som Bihang til denne Aarsberetning føiet Oversættelse af de i denne Henseende gjældende Bestemmelser. En af de særskilte Kommuner optagen Oktrojafgift ved Indførelsen til Forbrug inden Kommunen turde derimod ikke ramme de indførte Stikker tyngre end de indenlandske. Toldpenge, Tilvirkningsafgift etc. erlægges i Guld, ikke i Papirpenge, derfor bør ogsaa Forskjellen mellem disse Myntsorter tages med i Regningen.

Af Kasseemner af en vis Størrelse, bestemte til at slaas sammen til Pakkasser etc., skal her i Genua aarlig konsumeres omkring 150 000 Stykker, i Almindelighed $2\frac{1}{4}$ lange og $1\frac{18}{24}$ mm. tykke. De importeres næsten udelukkende fra Triest og Fiume, og Prisen stiller sig tra 20 til 30 Lire pr. 100 Stykker c. i. f. Genua. Da den svenske Forretningsmand, som herom gjorde Forespørgsel hos Generalkonsulatet, ikke siden har ladet høre fra sig hos det som passende Agent opgivne Firma i Genua, har dette sidste, i Mangel af Kjendskab til den skandinaviske Vares Art og Pris, ikke kunnet opgjøre nogen Kalkyl om, hvorvidt Fragt og andre Forhold gjør det muligt her at konkurrere med den østerrigske Vare.

Generalkonsulatet har troet at burde fraraade fra at forsøge paa at sende hid norsk Is, da Isforretningerne her ikke drives i større Skala, og her ikke er nogen Importør med Erfaring i denne Branche. Afstanden fra Udskibningsstederne med Fragt og Smeltning turde ogsaa komme til at stille Prisen for høi i Forhold til den kunstige Is, som her bruges i mindre Udstrækning, og til den naturlige Is og Sne, som erhholdes fra Bjergtrakterne. Saadan Is sælges her under normale Forhold i Detalj for omkring 20 Centimes pr. Kgr.

Kursen paa italienske rentebærende Statspapirer (Rendita Italiana) og Agio mellem italienske Papirpenge og Guldmynt har i 1897 stillet sig saaledes:

	Rendita Italiana.	Agio.
Januar	Lire 95.72 $\frac{1}{2}$	Lire 4.85
Februar	— 94.60	— 5.67 $\frac{1}{2}$
Marts	— 94.17 $\frac{1}{2}$	— 5.60
April	— 96.15	— 5.52 $\frac{1}{2}$
Mai	— 98.50	— 4.95
Juni	— 98.75	— 4.57 $\frac{1}{2}$
Juli	— 98.20	— 4.85
August	— 99.07 $\frac{1}{2}$	— 5.25
September	— 98.62 $\frac{1}{2}$	— 5.25
Oktober	— 98.17 $\frac{1}{2}$	— 5.35
November	— 99.90	— 4.92 $\frac{1}{2}$
December	— 100.30	— 4.79

Om **Savonas** Skibsfart samt Import og Export har de forenede Rigers derværende Vicekonsul givet nedenstaaende Opgaver:

Ankomne Skibe.					
		Dampskibe.		Seilskibe.	
		Antal.	Tons.	Antal.	Tons.
Italienske	med Last . . .	63	39 008	632	49 859
	i Ballast . . .	10	3 861	86	10 316
Engelske	med Last . . .	199	274 091	3	1 772
	i Ballast . . .	—	—	—	—
Tydske	med Last . . .	10	14 596	—	—
	i Ballast . . .	—	—	—	—
Norske	og svenske				
	med Last . . .	11	11 567	—	—
	i Ballast . . .	—	—	—	—
Græske	med Last . . .	7	9 869	9	2 652
	i Ballast . . .	—	—	—	—
Belgiske	med Last . . .	4	6 852	—	—
	i Ballast . . .	—	—	—	—
Spanske	med Last . . .	3	6 003	—	—
	i Ballast . . .	—	—	—	—
Østerrigske	med Last . . .	5	4 295	2	294
	i Ballast . . .	—	—	—	—
Hollandske	med Last . . .	4	3 562	—	—
	i Ballast . . .	—	—	—	—
Danske	med Last . . .	3	3 034	—	—
	i Ballast . . .	—	—	—	—
Tyrkiske	med Last . . .	—	—	1	177
	i Ballast . . .	—	—	—	—
Tilsammen		319	376 738	733	65 070
mod i 1896		322	371 639	725	74 418

Afgaaede Skibe.

	Dampskibe.		Seilskibe.	
	Antal	Tons.	Antal.	Tons.
Italienske med Last . . .	29	17 252	449	37 687
i Ballast . . .	47	28 788	231	19 294
Engelske med Last . . .	—	—	—	—
i Ballast . . .	198	272 841	3	1 772
Tydske med Last . . .	—	—	—	—
i Ballast . . .	10	14 596	—	—
Norske og svenske med Last . . .	—	—	—	—
i Ballast . . .	11	11 567	—	—
Græske med Last . . .	—	—	2	308
i Ballast . . .	7	9 869	7	2 344
Belgiske med Last . . .	—	—	—	—
i Ballast . . .	4	6 852	—	—
Spanske med Last . . .	—	—	—	—
i Ballast . . .	3	6 003	—	—
Østerrigske med Last . . .	—	—	1	100
i Ballast . . .	5	4 295	1	194
Hollandske med Last . . .	—	—	—	—
i Ballast . . .	4	3 562	—	—
Danske med Last . . .	—	—	—	—
i Ballast . . .	3	3 034	—	—
Tyrkiske med Last . . .	—	—	—	—
i Ballast . . .	—	—	1	177
Tilsammen	321	378 659	695	61 876
mod i 1896	324	373 713	728	66 063

I m p o r t.

	Quantitet i Quintal.	Fra :
Stenkul	4 718 340	England.
Johannisbrødfrugt . .	23 415	Tyrkiet.
Kornvarer	148 362	Rusland, Rumænien, Tyrkiet.
Tagskiffer	13 040	England, Frankrige.
Petroleum	500 057	Forenede Stater, Rusland.
Cement, Gibs	150 250	Frankrige, England.
Gammelt Jern	628 370	England, Frankrige, Tydskland, Belgien, Spanien.
Jern og Staal	2 255	England.
Trælast	29 730	Nordamerika.
Kunstige Gjødningsstoffer	19 790	Frankrige, England.
Glas- og Porselænsvarer	1 950	Do. Do.
Diverse	151 551	
Tilsammen	6 387 110	
mod i 1896	6 026 980	

E x p o r t.

Quantitet i Quintal.		Til:
Frugt: Appelsiner etc.	685	Frankrige.
— Kastanjer, Nødder etc.	627	Frankrige, Algeriet.
— kandiseret, konserveret	763	Nordamerika, England, Rusland, Ægypten.
Trævarer	14 920	Frankrige.
Ved og Trækul . .	1 670	Do.
Tagskiffer	7 720	Rusland, Afrika, Amerika.
Marmorarbejder . .	5 250	England, Amerika.
Olje, Mineral- . . .	32 194	Grækenland, Rusland.
Jernerts	31 800	Spanien.
Talg	980	Grækenland, Spanien.
Porcelæn og Glasvarer	1 621	Rusland, Amerika
Diverse	26 176	
Tilsammen		124 410
mod i 1896		95 180

Malte Ameen.

Uddrag af de i Italien gjældende Forskrifter for Import af
Fyrstikker.

(Appendix til den sidste italienske Toldtarlf).

§ 1. I og for Oppebørselen af Tilvirkningsafgiften („sopra tassa di fabbricazione) betragtes som Fyrstikker alle Stikker, af hvad Materiel de end maa være, der er saaledes præparerede, at de antændes eller frembringer Flamme ved Strygning (Rivning) mod eller Kontakt med andet ikke brændende Stof.

De til Forbrug inden Riget bestemte Fyrstikker maa ikke have større Dimensioner end som følger:

- — — — —
b. Træstikker, Længde 55 mm. og Diameter eller Bredde 4 mm.

§ 2. De fra Udlandet indførte Fyrstikker bør være pakkede i Æsker, Daaser, Paket eller Omslag, paa hvilke Fabrikken angives i Tryk, og af hvilke hver maa indeholde et vist Antal Stikker indenfor følgende Grænser:

- a. Fra 30 St. eller en Multipel af 30 indtil 360 St., af Voxstikker eller „finere“, d. v. s. parafinerede, stearinerede etc. Stikker af Træ eller andet Materiel;

- b. fra 60 St. eller en Multipel af 60 indtil 360 St. af „simplere“ (communi) Stikker af Træ eller andet Materiel, d. e. Svovelstikker.

I det ovenfor angivne Antal Stikker for hver Æske eller Omslag er medgivet et Overskud af fra 1 til 12 Procent.

Alle Æsker eller Omslag bør være indrettede saaledes, at de ikke kan aabnes for Udtagelse af Stikker, uden at det stemplede Merke bliver brudt, der efter § 4 maa anbringes derpaa ved Varens Toldbehandling.

Fabrikmærket paa Æskerne etc. maa altid være synligt og paa en klar Maade angive Fabrikens Indehaver saavel som det Sted, hvor Fabrikken befinder sig. Med særskilt Tilladelse fra Finantsministeriet kan dog ogsaa indføres Stikker i Æsker etc., forsynede med specielle Fabrikmærker uden Angivelse af de nys anførte Opgaver. For at erholde en saadan Tilladelse maa Importøren indsende Ansøgning derom, ledsaget af Facsimile af det specielle Fabrikmærke.

§ 3. I Følgeskrivelsen ved Indførselen bør opgives Antallet af Æsker eller Omslag, i hvilke Stikkerne er pakkede, samt Antallet af Stikker, som findes i hver Æske etc.

§ 4. Tilvirkningsafgiften oppebæres derved, at der paa hver Æske etc. sættes et stemplet Merke af Værdi svarende til Beløbet af Afgiften for det i Æsken etc. indeholdte Antal Stikker.

§ 5. De i foregaaende § omtalte Stempelmærker bør af Importøren anskaffes fra det Stempelbureau („ufficio del registro o del bollo straordinario“), inden hvis Distrikt den Toldstation er beliggende, hvor Importen gaar for sig.

For dette Øiemed bør Importøren til nævnte Bureau indgive, in duplo, en af Toldmyndigheden vidimeret Requisition.

De erholdte Mærker skal fremvises for Toldvæsenet tilsammen med et af Stempelbureauet vidimeret Exemplar af Requisitionen — i samme Form, i hvilken de blev overleverede af Bureauet, d. v. s. i Ark.

§ 6. Mærkernes Anbringelse paa Fyrstikkeæskerne bør gennem Importørens Omsorg og paa hans Bekostning foregaa paa Toldboden.

Om Toldmyndigheden paa Grund af Mangel paa Plads eller af Sikkerhedshensyn ikke tror at kunne tillade, at denne Operation udføres i dens Lokaler, bør Importøren, naar han har betalt Pladsens Oktroj-Afgift, sørge for, at samme Operation kan ske under Opsigt af Toldtjenestemænd i et privat Lokale, som ligger nær Toldboden og af Toldchefen godkjendes.

§ 7. Til de stemplede Merkers Paaklæbning bør Importøren anvende flydende Lim („colla d'amido“) eller andet Stof, skikket til at klæbe dem fast paa, ligesom han ogsaa bør drage Omsorg for, at Merkerne med hele sin Flade slutter til Æskerne.

Naar paa Grund af Fernisse, Cromolithografi eller andet en sikker Paa-klæbning af de stemplede Merker paa Æskerne ikke kan ske, tillades Importen

kun forsaavidt, at der paa Æskerne levnes en tilstrækkelig stor Plads uferneret for Merkernes sikre Anbringelse. Det er tilladt at anbringe to Merker paa Æskerne, men isaafald maa intet af de særskilte Merker være af lavere Værdi end 1 Centime.

§ 8. Naar Merkerne er paaklæbde, udfærdiger Toldmyndigheden en Erklæring herom paa Bagsiden af den i § 5 omtalte Requisition, hvilken maa opbevares forenet med Talonen til Toldquitteringen for Fyrstikkerne.

Wien.

Aarsberetning dateret 13de April 1898.

Aaret 1897 har i det hele Stagnationens Karakter. De endda ikke ordnede Forhold til Ungarn, ligesaa de uklarede indre politiske Forhold, forarsager at paa intet Gebet af Nationaløkonomien nævneværdige Fremskridt er at opvise. Hertil kom endvidere en meget ugunstig Høst. Den androg i Østerrige til:

	1897.	Gjennemsnit følgende en Af-	
		i 1887—1897	tagen af
Hvede	9.4	12.1	2.7
Rug	16.0	19.4	3.4
Byg	11.1	12.7	1.6
Havre	14.8	16.4	1.6
Mais	3.8	4.4	0.6

Følgen heraf, som ogsaa paa Grund af den utilstrækkelige Høst i de andre Lande var en betydelig Stigning i Prisen (Hvede ca. Fl. 11.50 mod Fl. 7.00 i 1896. Rug Fl. 8.70 mod Fl. 6.00 i 1896 i Gjennemsnit). Den ugunstige Høst blev hovedsagelig forarsaget ved de stærke Nedbør og Oversvømmelser som optraadte i Sommeren 1897 og som medførte saa vidtgaaende Ødelæggelser, at Regjeringen bestemte sig til at yde flere Millioner af Statsmidlerne til Lindring af Nødsstanden. Haand i Haand med Kornprisernes Stigning gik ogsaa en Stigning af Priserne for Mel, Sukker, Spiritus etc. og turde denne Stigning i Henhold til de ved de lovgivende Corporationer fremlagte Forslag, angaaende betydelig Forhøjelse af „Verzehrungs“ Skat paa Øl, Brændevin og Sukker, føre til en foreløbig constant udseende Forhøjelse af Priserne paa de vigtigste Underholdningsmidler. Sammenfattet med det foranstaaende byder der sig intet glædeligt økonomisk Billede, i Særdeleshed naar det tilføies at Industrien i Al-

mindelighed stagnerede, og i enkelte Grene, specielt i Textilbranchen fremviste meget ugunstige Resultater.

Valutareguleringen gjorde med Undtagelse af nogle, ikke særdeles store, videre Guldbeskaaffelser ingen Fremskridt, og er kun at nævne Indskrænkningen af den indtil nu eksisterende Kobberskillemynt, hvis Omløb blev bestemt til den 30te Juni 1898. Pengestanden var under det hele Aar flydende og beløb den officielle Rentefod, uden Afbrydelse sig til 4 $\frac{1}{2}$ %. Her kan ogsaa meddeles, at den i forrige Beretning nævnede 3 $\frac{1}{2}$ % østerrikske Statsrente (saakaldte „Investitionsrente“) blev dobbelt tegnet ved den i Mai 1897 foretagne Subskription. Laanet (117 Millioner Kroner) gjælder idag for at være temmelig fuldstændig placeret, og noterer for Tiden 93 $\frac{1}{2}$ %.

Jernbanetrafikken har, absolut taget, hævet sig, dog dette kun grundet paa nybyggede Linjer. Indtægterne have i Gennemsnit pr. Kilometer forringet sig om 1 $\frac{6}{10}$ % og antages Grunden hertil for største Delen at ligge i den betydelig ringere Korntrafik.

Handelsbilantsen opviste et betydelig ugunstigere Resultat end i Aaret 1896. Efter de amtlig rectificerede Tal for 1896 og de foreliggende provisoriske for 1897 følger at Importen for 1897 beløb sig til: 760,3 Millioner Gylden, altsaa 54.⁵ Millioner Gylden mere end 1896, og Exporten: 773.⁴ Millioner Gylden, altsaa 0.6 Millioner Gylden mindre end i 1896. Handelsbilantsens Activum pro 1897 beløber sig saaledes kun til 13.¹ Millioner Gylden, hvorimod det samme efter de rettede Tal pro 1896 endda naaede op til 68.² Millioner Gylden. Denne Differance resulterer hovedsagelig af Kornimporten, som efter de provisoriske Tal steg til 39.8 Millioner, altsaa rundt 28 Millioner Gylden mere end i 1896.

Paa Lovgivningens Omraade er lidet at meddele, thi de politiske Forhold forhindrede Afgjørelsen af de foreliggende Forslag. Foruden de allerede omhandlede Forslag angaaende Forhøielse af „Verzehrungs“-Skatten, eksisterer et Forslag betræffende den saakaldte Cartell Lov. Dette Forslag underkaster Statens Opsyn samtlige Produktions- Pris- og Omsætnings- Carteller, som henholde sig til Gjenstande som hører til de daglige Fornødenheder, som ere beskattede med „Verzehrungs-Skat, altsaa Sukker, Øl, Petroleum etc. Cartellene anerkjendes saaledes lovlig; dog er deres Funktion sat under Statens Opsyn, som er berettiget at sistere Cartell-Medlemmernes Beslutninger.

Et Cartells Afsluttelse maa — under store Straffe — anmeldes for Staten. Af vigtige Forandringer kan nævnes to nye Love som træder i Kraft med 1ste Januar 1898, en ny Retsordning og de nye Skatte-Love. Den nye Retsordning træder i Stedet for den forhenværende fra Aaret 1781, og erstatter den fordums skriftlige Fremgangsmaade med en mundtlig, og fremkalder derfor i det Store og Hele, uagtet mange allerede nu optrædende Mangler, almindelig Tilfredshed.

De nye Skatte-Love ere flere, og angaar „Erwerb“-Skatten, Rente-Skatten. Gage-Skatten, Personal Indtægts-Skatten.

De nye „Erwerb“-Skat-Love bestemmer kun en ny, paa en retfærdig Basis beroende Fordeling af „Erwerb“-Skatten. — Gage-Skatten er en særskilt Skat som maa betales for faste Aflønninger over Fl. 3 200, og som stiger efter en fastsat Scala. Den første Sats for Skat ved en fast Gage af Fl. 3 200 andrager til 04 0/0 og gaar op til en Høide af 6 0/0 ved en aarlig fast Gage af Fl. 15 000.

Rente-Skatten angaar Beløb som ikke allerede er rammet ved Hus-, Grund- eller „Erwerb“-Skatten, altsaa specielt Pantbreve, Hypothekarfordringer og i det Hele taget alle Slags Laan. Denne Skat træffer ogsaa alle udenlandske Papirer hvis Indtægt flyder til Østerrige, det maatte da være at Bevis kunde fremlægges at disse Papirers Indtægter allerede ere beskattede med direkte Skat i Udlandet. Renterne af de Papirer som bliver udbetalt af en offentlig Cassa eller af et under Statens Opsyn staaende privat Foretagende, bliver beskattede ved den betreffende offentlige Cassa eller Foretagende paa den Maade at de Sidstnævnte har at betale Rente-Skatten til Staten, og det bliver dem overladt om de ved Udbetaling af Couponerne vil fratrække Skatten eller ikke. Størsteparten af Bankerne, Sparcassaerne etc. har besluttet ikke at foretage nævnede Afdrag og at betale Skatten som beløber sig til $1\frac{1}{2}$ —2 0/0 af Renteindtægten af sine egne Midler. Udlændinger som paa Grund af sit Erhverv har Domicil i Østerrige, har at betale Rente-Skatten ligesom Indlænderne. Personal-Indtægts Skatten omfatter hele Renindtægten af enhver Person og staaar uafhængig af alle før nævnte Skatter. Denne Skat begynder ved en ren Indtægt af Fl. 600 med en Sats af $\frac{6}{10}$ 0/0 og stiger til næsten 5 0/0 som høieste Sats. Udlændinger har at betale denne Skat naar de har Domicil i Østerrige eller opholder sig der længere end et Aar, eller paa Grund af sit Erhverv.

Angaaende den Indtægt som de faar fra Udlandet til Østerrige, saa er denne for Udlændinger skattefri, hvis de kan bevise, at den allerede i Udlandet er beskattet ved Personal-, Indtægts- eller lignende Skat. Man kan antage, at de statsretslige Forbindelser til Udlandet efter Haanden vil blive ordnet ved Conventioner, fordi Belæggelse med Skat af Udlændinger i Østerrige, som ogsaa af de fra Østerrige til Udlandet udgaaende Indtægter, ellers kunde give Anledning til Repressalier.

Af Statstraktater er kun den officielle Perfectionering af Handels-conventionen med Bulgarien at nævne. Østerriges Budget pro 1898 afslutter med Overskud og giver ingen Anledning til videre Forklaring.

Fra Østerrige-Ungarn blev i 1897 exporteret:

Sulfit og Natron Cellulose	bleget:	108 408	mtr.	Ctr.
Do.	ubleget:	255 957	”	”
Træmasse	:	50 364	”	”
Pap, brun og hvid	:	151 353	”	”

Heraf til:

	Tyske Rige.	Stor- britannien.	Frank- rige.	Italien.	Rus- land.	Schweitz.	Rumæ- nien.
Sulfit og Natron							
Cellulose bleget:	22 064	3 494	27 773	15 570	21 914	4 326	9 542
Do. ubleget:	97 198	3 797	55 359	72 830	8 298	2 391	1 364
Træmasse :	14 879	380	—	15 410	14 688	3 435	201
Pap, brun og hvid:	29 814	17 108	5	53 547	2 040	8 721	1 263

De vigtigste Artikler der blev indført fra Norge var følgende:

Tran: 18 663 m. C., Sild, saltet eller røget: 24 084 m. C., Stokfisk: 12 187 m. C., Anden Fisk, saltet, røget eller tørret: 10 126 m. C., Mangan Malm: 3 900 m. C.

Exporteret til Norge blev:

Sukker, III Classe: 495 m. C., Byg: 3 168 m. C., Malt: 20 059 m. C. Velocipeder: 431 m. C., Lommeur m. forgyldt Urværk: 526 m. C.

Carl Neufeldt.

Havre.

Skrivelse 9de Mai 1898.

Paa forekommen Anledning har jeg den Ære at henlede Opmerksomheden paa, at Førere af fremmede Fartøier i Fragtfart paa Frankrige ikke er forpligtede til at benytte Mæglere i Havne, hvor ikke nogen saadan officielt er ansat, men at de, naar de ikke opfylder de i Frankrige fastsatte Betingelser for selv at ind- og udklarere sine Fartøier, kan søge Bistand hos hvemsomhelst i Skibets Anliggender. Skibsførerne er i disse Tilfælde ikke bundne af de officielle Mæglertarifer, men kan med Hensyn til Courtagens Størrelse etc. selv træffe Overenskomst med de Personer, der bistaar dem ved Toldklarering af deres Fartøier, selv om disse er Skibsmæglere, bosatte i nærliggende Havne.

I denne Forbindelse tillader jeg mig ogsaa at anføre, at fremmede Skibsførere, der besøger franske Havne, hvor der ikke findes ansat Mægler, der repræsenterer deres Nationalitets Sprog, ikke er forpligtede til at henvende sig til Mæglere for andre Sprog.

Jeg tillader mig at henstille til det Kongelige Departement om, hvorvidt det ikke vilde være hensigtsmæssigt, at ovenstaaende blev bragt til vore Skibsrederes og Skibsføreres Kundskab.

Antwerpen.

Aarsberetning dateret 30 April 1898.

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	87	42 297	2	725	89	43 022	72	37 105	622 087	
- Norge til Vicekonsulsstationerne	111	36 384	-	-	111	36 384	39	16 569	523 450	
- Sverige til Hovedstationen	23	22 379	-	-	23	22 379	22	22 056	362 900	
- Sverige til Vicekonsulsstationerne	16	8 332	-	-	16	8 332	9	5 441	160 700	
- andre Lande til Hovedstationen	98	69 333	9	6 459	107	75 792	66	54 922	1 644 699	
- andre Lande til Vicekonsulsstationerne	22	12 849	-	-	22	12 849	16	10 176	329 650	
Ialt	357	191 574	11	7 184	368	198 758	224	146 269	3 643 486	
II. Afgaaede.										
Til Norge fra Hovedstationen	57	27 183	33	16 401	90	43 584	55	27 040	363 910	
- — - Vicekonsulsstationerne	4	1 230	76	22 255	80	23 485	11	3 377	3 700	
- Sverige fra Hovedstationen	2	657	9	10 966	11	11 623	8	10 510	6 500	
- Sverige fra Vicekonsulsstationerne	-	-	6	2 467	6	2 467	1	599	-	
- andre Lande fra Hovedstationen	50	26 197	69	59 707	119	85 904	96	75 985	506 412	
- fremmede Lande fra Vicekonsulsstationerne	3	1 171	61	30 872	64	32 043	52	27 408	10 500	
Ialt	116	56 438	254	142 668	370	199 106	223	144 919	891 022	

Af svenske Skibe ankom 197, drægtig 118 656 Tons.

Erlagte Konsulatafgifter og Gebyrer udgjorde i 1897:

	Ved Hoved- stationen.	Ved Vicekonsulaterne.		Ialt tilfalder Konsuls- kassen.	Expeditions- gebyrer.
		Ialt.	Deraftilfaldd Konsulen.		
Af norske Skibe	11 062.20	5 083.51	2 541.77	13 603.97	728.20
- svenske —	6 610.50	1 403.60	701.80	7 312.30	111.30
Tilsammen	17 672.70	6 487.11	3 243.57	20 916.27	839.50

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

	Antal.	Tons.	Deraf Seil.		Deraf Damp.	
			Antal.	Tons.	Antal.	Tons.
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
1896	332	176 611	131	51 703	201	124 958
1897	368	198 758	144	52 489	224	146 269

Deraf Antwerpen:

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
1896	212	133 706	53	27 929	159	105 777
1897	219	141 193	59	27 110	160	114 083

Til Vicekonsulsstationerne ankom i 1897 149 norske Fartøier med tilsammen 57 565 Register Tons mod i 1896 120 Fartøier drægtig tilsammen 42 955 Register Tons, altsaa en Forøgelse af 29 Fartøier og 14 610 Register Tons, som fordeler sig saaledes:

			Antal.		Tonnage.	
			1897.	1896.	1897.	1896.
Til Gent ankomne norske Skibe			85	63	34 421	23 060
- Ostende — „ —			64	57	23 144	19 895

Af svenske Skibe ankom til Vicekonsulsstationerne 25 drægtig 15 930 R. T.

Som det sees af ovenstaaende Talopgave, er den norske Skibsfart paa Belgien gaaet adskillig frem i Aarets Løb, en Fremgang, der er saa meget glædeligere, som ogsaa Aaret 1896 kunde opvise en betydelig Forøgelse. Medens

den norske Skibsfart paa Distriktet i Aaret 1895 kun naaede op til 138 061 Register Tons Drægtighed, repræsenteret af 295 Skibe, og i 1896 op til 176 661 Register Tons Drægtighed, repræsenteret af 332 Skibe, besøgte Distriktet i 1897 af 368 Skibe drægtige 198 758 Reg. Tons, en Forøgelse fra sidstledne Aar af 36 Skibe og 22 097 Reg. Tons. Den i 1897 ankomne norske Register-tonnage er den største, som noget Aar hidtil kan opvise, ihvorvel Antallet af ankomne Skibe er mindre end f. Ex. i 80-Aarene, da der Aar om andet ankom ca. 400 norske Skibe til Distriktet.

Der er Fremgang saavel ved Hovedstationen som ved Vicekonsulsstationerne; især er Forøgelsen bemærkelsesværdig for de sidstes vedkommende, idet den norske Skibsfart paa Gent og Ostende er tiltaget henholdsvis med:

Gent . . .	22	Fartøier repr.	11 361	R. T.
Ostende . .	7	—	3 249	—

Disse Resultater skyldes vistnok i første Række de gunstige Trælaskonjunkturer og den store Træimport, der har bidraget til en forøget Livlighed i Skibsfarten.

Hovedstationen selv opviser en Forøgelse af 7 Skibe og 7 487 R. T.

Hvad særlig Seilskibstrafiken angaar, er den i 1897 — modsat hvad der har fundet Sted i de sidste Par Aar — tiltaget saavel i Antal som i Tonnage. Forsaavidt angaar Forøgelsen i Tonnagen, gjælder dette dog blot Vicekonsulaterne, hvor den i 1897 ankomne Seilskibstonnage var 1 603 Reg.-Tons større end den, som Aaret 1896 kunde opvise, nemlig 25 379 R. T. i 1897 mod 23 774 R. T. i 1896. Samtidig steg Seilskibenes Antal paa disse Havne fra 78 til 85. For Antwerpens Vedkommende steg ogsaa Seilskibenes Antal, nemlig fra 53 til 59, men samtidig aftog Tonnagen med 819 Reg. Tons.

Dampskibstrafiken har tiltaget saavel i Henseende til Antal som til Drægtighed og saavel for Hovedstationens som for Vicekonsulsstationernes Vedkommende. Ved Hovedstationen udgjør Forøgelsen i Tonnagen 8 306 Reg. Tons, medens Antallet kun er steget med 1 Skib. Den gennemsnitlige Tonnage er saaledes vokset fra 678 Reg. Tons pr. Baad i 1896 til 713 Reg. Tons i 1897 eller en Forøgelse af 35 Tons pr. Dampskib.

For Vicekonsulaterne viser der sig en Tilvækst af 22 Dampskibe, repræsenterende 13 005 Tons.

Ihvorvel ovenstaaende Opgaver indeholder et glædeligt Vidnesbyrd om Fremgang, staar denne dog ikke i Forhold til den øvrige Udvikling af Skibsfarten paa Belgien, og da især paa Antwerpen. Som i tidligere Aar paapeget, ligger Forklaringen deri, at de faste Linjer vinder større og større Terrain og tilriver sig Varetransporten til Afbræk for vore „outsiders“, for hvem Fragtmarkedet indsnevres ved hver ny fast Linie og ved hvert nyt Anløbssted, som de allerede eksisterende Linier optager.

Til Belysning af Skibsfartens Udvikling paa Antwerpen hidsættes en Opgave over ankomne Skibe i de sidste 5 Aar:

	Seilskibe.		Dampskibe.		Tilsammen.	
	Antal.	Tons.	Antal.	Tons.	Antal.	Tons.
1893 . . .	546	238 282	3 872	4 453 929	4 418	4 692 211
1894 . . .	569	281 555	4 071	4 727 428	4 640	5 008 983
1895 . . .	521	259 034	4 132	5 104 535	4 653	5 363 569
1896 . . .	473	218 969	4 478	5 636 142	4 951	5 855 111
1897 . . .	459	210 857	4 647	6 004 693	5 104	6 215 550

Af de 5 104 i 1897 ankomne Skibe kom 4 792, repræsenterende 5 849 922 Tons, med Ladning og 314, repræsenterende 365 558 Tons, i Ballast.

Gjennemsnitstonnagen for ankomne Skibe, der i 1896 var 1 183 Tons, steg i 1897 til 1 217 Tons pr. Baad.

Som allerede oftere fremholdt, gjentager det samme Forhold sig stadig i Seilskibenes Tilbagegang og Dampskibenes Tilvækst. Allerede nu spiller Seilskibstrafiken en ubetydelig Rolle i Forhold til den kolossale Udvikling, som Dampskibstrafiken har naaet. Og det kan vel med Tryghed siges, at Seilskibenes Andel i Skibsfarten her om ikke lang Tid vil blive ganske forsvindende. I 1888 udgjorde den 16.09 % af det samlede Antal til Antwerpen ankomne Skibe; dette Forholdstal var i 1893 sunket til 12.93 % og udgjorde for det sidste Aar blot 8.98 %. Samtidig sank den af Seilskibene repræsenterede Tonnage, som i 1888 udgjorde 10 % af den samlede Tonnage, til 5.07 % i 1893 og udgjør for 1897 blot 3.39 %. Altsammen Tal, der er meget illustrerende for Dampens fortsatte Fremskridt.

Nedenfor hidsettes den officielle Opgave over de forskellige Nationers Deltagelse i Skibsfarten paa Antwerpen, ordnet efter Antal og Drægtighed (Drægtigheden beregnet efter det i Belgien brugte System):

Engelske 2 839, 3 403 815 Tons, tyske 807, 1 278 832 T., belgiske 386, 496 301 T., hollandske 168, 181 599 T., norske 219, 163 740 T., danske 193, 156 817, svenske 171, 104 574, franske 105, 94 077, japanesiske 25, 91 882, spanske 55, 53 018, amerikanske 18, 39 903, græske 23, 39 509, russiske 40, 37 647, østerrigske 21, 33 661, italienske 20, 26 931, portugisiske 10, 4 710, rumænske 2, 4 130, argentinske 1, 2 816, chinesiske 1, 1 588. Tilsammen 5 104, 6 215 550 Tons.

Gjennemsnitsdrægtigheden for ankomne Fartøier, tilhørende Nationer, hvis Skibsfart opgik til over 100 000 Reg. Tons, udgjorde i 1897:

For tyske Skibes Vedkommende 1 584 Tons, belgiske 1 285 T., engelske 1 198 T., hollandske 1 080 T., danske 812 T., norske 747 T., svenske 611 T.

Den i Antwerpen hjemmehørende Tonnage udgjorde ved Udgangen af 1897 86 469 Tons, fordelte paa 54 Dampskibe og 1 Seilskib.

Til Sammenligning mellem de stærkt rivaliserende Havne Antwerpen og Rotterdam hidsettes en Opgave over Skibsfarten paa hver af de to Byer for de to sidste Aar:

Antwerpen.	1896	1897.
Antal af ankomne Fartøier . . .	4 951	5 104
Tonnage af — . . .	5 855 111	6 215 550

Rotterdam:		
Antal af ankomne Fartøier . . .	5 974	6 284
Tonnage af — . . .	4 974 116	5 434 557

Som det sees, er de af Rotterdam i den sidste Tid gjorde Fremskridt adskillig større end Antwerpens. Der gjøres imidlertid nu fra de herværende Autoriteters Side store Anstrengelser for at lette Navigationen og derved yderligere opmuntre Trafikken paa Antwerpen. Foruden de tidligere omhandlede Nedsættelser i Skibsafgifterne samt Forlængelsen af Kaien langs Scheldefloden er der for nogen Tid siden besluttet at skaffe en betydelig forøget Plads for Losning af Trælaster ved Trælastdokkerne. Medens saaledes den Plads, paa hvilken Trælaster kunde henlægges under Losningen, kun udgjorde 14 500 m², vil der nu om meget kort Tid blive stillet en Plads af 52 000 m² til Disposition herfor. De stærke og meget berettigede Klager, der har været fremførte over den sendrægtige Expedition af Trælastfartøier i denne Havn, og hvorom Generalkonsulatet allerede flere Gange har indberettet, vil derfor nu formentlig blive afhjulpne, rimeligvis allerede i indeværende Saison.

Følgende Dampskibslinier -- dels nye, dels allerede eksisterende -- har i Aarets Løb optaget Antwerpen som regelmæssigt Anløbssted eller Endepunkt for sine Ruter:

Rutens Navn:	Bestemmellessteder:	Afgangstid:
Nippon Jussen Kaisha.	Østasien.	Hver 14de Dag.
Forenede Dampskibsselskab.	Sortehavet.	
Deutsche Øst Afrika Linie.	Zanzibar og andre Havne paa Afrikas Østkyst.	Hver 28de Dag.
Flotte volontaire russe.	Vladivostok.	Ikke faste Af- gangstider.
Diederichsen (tysk).	Galveston.	Hver 3die Uge.
Phænix Line (engelsk).	Nord-Amerika.	do. do.

I de tre første Maaneder af 1898 er desuden følgende nye Linier komne til:

Bigland and Co. (engelsk).	Straits Settlements, China, Japan.	Hver Maaned.
Hamburg America Linie.	—	—
East Asiatic Co. (dansk).	Colombo, Singapore, Bang- kok, Hongkong, Shanghai.	—

Jeg tror i denne Forbindelse at burde gjentage, hvad der i forrige Aars Rapport er anført om Antwerpens store Betydning for os som Transithavn for de fjernere Markeder. Paa Grund af de lave Udfragter stiller Fragtsatserne for Transitgoods sig i flere Henseender forholdsvis billige, og med ret gode Kommunikationsmidler med det sydlige og østlige Norge synes der at være megen Opfordring for vore Exportører at have Opmærksomheden mere end

hidtil henvendt paa Antwerpen som Transithavn for norske Produkter bestemte til fjernere Steder. Desværre har Kommunikationer med det vestenfjeldske og nordenfjeldske Norge — ihvertfald hidtil — ladet adskilligt tilbage at ønske. Skulde der imidlertid indtræffe en Forbedring i disse Forhold, og da helst ved en regelmæssig norsk Dampskibslinie mellem Antwerpen og de nævnte norske Landsdele, turde det rimeligvis vise sig fordelagtigt at lade bl. andet meget af den Klipfisk, Tørfisk og Sild i Tønder, som nu exporteres til Syd- og Nordamerika via andre Havne, herefter gaa over Antwerpen. For en heldig Udvikling af Faareexport fra Vestlandet hertil vilde udbedrede og billige Kommunikationer ogsaa være af særdeles stor Betydning,

Da det turde være af Interesse for de i vor Export Interesserede at kjende Fragtsatserne ved de regulære Dampskibsforbindelser herfra til enkelte uden-europæiske Steder, hidsættes en Opgave over endel saadanne, idet bemærkes, at samme er Maximalfragter, hvori der efter Omstændighederne, for Exempel ved regelmæssig Skibning af større Kvanta, kan ventes Reduktion efter nærmere Overenskomst.

La Plata:

	De sammensluttede Dampskibslinier.		Dampskibslinier udenfor Sammenslutningen.	
	Montevideo og Buenos Ayres.	Rosario.	Montevideo og Buenos Ayres.	Rosario.
Klipfisk i Kasser . . .	25 sh.	30 sh.	20 sh. netto	22 sh. 6 d
Papir i Baller eller Ruller	25 sh.	30 sh.	17 sh. 6 d	20 sh.
Træmasse efter Gehalten	15 sh. à 20sh. 17sh. 6 d	à 25 sh.	12 sh. 6 d	15 sh.
Spiger og Søm . . .	25 sh.	30 sh.	20 sh.	22 sh. 6 d
Isenkram	30 sh.	35 sh.	22 sh. + 10 %	25 sh.
				+ 10 %
Marmor i Plader . . .	30 sh.	35 sh.	22 sh. + 10 %	25 sh.
				+ 10 %
Poleret Granit . . .	22 sh. 6 d	26 sh. 6 d	16 sh. 6 d	20 sh.
Svovelfyrstikker . . .	100 sh.	120 sh.	60 sh. + 10 %	65 sh.
				+ 10 %
Sikkerhedsfyrstikker .	20 sh.	25 sh.	15 sh. + 10 %	17 sh. 6 d
				+ 10 %
Plus 10 % Vægt pr. Ton eller Maal pr.			Vægt eller Maal.	
40 Æ.				

Brasilien (ikke sammensluttede Dampskibslinier).

	Rio de Janeiro, Pernambuco og Santos.	Bahia.
Klipfisk	25 sh.	45 sh.
Papir i Baller og Ruller .	25 sh.	40 sh.
Træmasse	30 sh.	50 sh.
Spiger og Søm	35 sh.	50 sh.

	Rio de Janeiro, Pernambuco og Santos.	Bahia.
Isenkram	45 sh.	60 sh.
Conserver	45 sh.	60 sh.
Marmorplader	35 sh.	55 sh.
Poleret Granit	45 sh.	60 sh.
Svovelfyrstikker	100 sh.	110 sh.
Sikkerheds-do.	30 sh.	45 sh.

Vægt eller Kubikmaal; plus 10 %.

Bombay . . Stykgods	22 sh. pr. 1 000 Kilos	
Singapore	— 20 sh.	—
Hongkong	— 22 sh. 6 d	—
Shanghai	— 25 sh.	—
Adelaide og Melbourne	— 21 sh. 6 d	—
Japan	— 25 sh. à 30 sh. + 10 %—5 %	
	pr. 1 015 Kilos.	

Fragtmarkedet. Aaret 1897 frembød for Fragternes Vedkommende ingen nævneværdige Svingninger udenfor dem, som følger med Aarstiderne, og de stillede sig omtrent som i det forløbne Aar, omend dog en liden Bedring var mærkbar. Særlig gjaldt denne Bedring Nord-Amerika, hvorfra Raterne, der i de første 8—9 Maaneder havde varieret fra 1 sh. 6 d til 2 sh. 6 d pr. Quarter, senere gik op til 3 sh. 3 d à 3 sh. 6 d.

Fra Sortehavet betaltes fra 7 sh. 6 d op til 10 sh. 6 d, fra Azoff 11 sh. à 14 sh. 6 d og fra Donau 8 sh. 6 d à 14 sh.

Østersøraterne stillede sig omtrent saaledes: Markedet aabnedes med noget bedre Rater end det forløbne Aar; saaledes betaltes fra 32 til 35 Francs fra Nedre Botten, alt efter Ladningens Størrelse og Beskaffenhed. Denne Basis vedligeholdtes indtil August Maaned, da en Stigning indtraadte, idet man da betalte 36 à 37 Francs fra Hernøsand og Nabohavne. I September gik Fragterne end yderligere op, og der blev betalt indtil 45 Francs fra Øvre Botten og Finland. Mod Saisonens Slutning dalede imidlertid atter Fragterne ned til omtrent samme Niveau som ved Aabningen.

Som paapeget i forrige Aars Rapport synes Trælasttraden paa Østersøen at være gaaet mere og mere over til fremmede Skibe, noget som maa desto mere beklages, naar man erindrer, at denne Fart tidligere for en stor Del indehavdes af norske Skibe. Vistnok har Dampskibene nu remplaceret Seilskibene; men dette Forhold bør neppe være afgjørende for os til ikke her at holde os kraftigt fremme i Konkurrencen. Vistnok har endel af vore Redere i de senere Aar anskaffet nogle Dampskibe for Østersøfart; men disses Antal staar ikke i Forhold til den Flaade, hvorover vort Land ellers raader, og den bestaar desuden for en større Del af ældre, indkjøbte Skibe, der tildels er uskikkede for Trælast, og som derfor vanskelig kan konkurrere med andre Nationer.

Som paa de fleste andre Omraader gjør ogsaa her Tyskernes Fremgang sig gjældende. Medens saaledes for faa Aar siden den tyske Dampskibsfart kun tog liden Del i Trælasttraden mellem Østersøen og denne Havn, har nu denne Nation tilvundet sig en saa stor Andel af denne Trade, at vi vel her kan anse Tyskerne som vore farligste Konkurrenter.

At denne Trade baade maa ansees som sikker og lønnende, turde vistnok nu være erkjendt paa de fleste Hold. Det gjælder imidlertid her — hvis nogetsteds — at anvende Skiibe, som er specielt skikkede for denne Fart, nemlig Fartøier med størst mulig Lasteevne i Forhold til Tonnagen, „clear holds“, store Luger, grundgaaende samt med rummeligt Dæk. Baade paa omtrent 500 Standards synes at være mest efterspurgte til denne Havn.

*

*

*

Paa norske Fartøier paamønstredes i 1897 217, afmønstredes 346 og rømte 9 Mand.

Der hjemsendtes gennem Generalkonsulatet som opsparede norske Hyrebeløb Frs. 6 031.00. Desuden hjemsendtes gennem det skandinaviske Sømands hjem ikke ubetydelige Beløb.

Til den herværende Sømandskirke erlagdes gennem Generalkonsulatet i frivillige Bidrag Frs. 636.20.

Handel.

Aaret 1897 betegner for Belgiens Vedkommende en betydelig Fremgang i saavel commercial som industriel Henseende, ligesom Høstudbyttet idetheletaget var gunstigt. Skjønt ogsaa Aaret 1896 gennemgaaende udmærkede sig ved en livlig Omsætning og en stor Production — større end nogensinde tidligere opvist —, gik Værdien af Indførselen i 1897 op til 1 655 Millioner Francs mod i 1896 1 644 Millioner og Udførselen til 1 505 Millioner mod 1 427 i 1896.

Velstanden inden de faste Lag af Befolkningen har derfor været i jevn Fremgang og dermed følgelig Kjøbeevnen. Kun faa og forholdsvis mindre Arbeidsnedlæggelser har fundet Sted, saa at Industrien har forsaavidt ogsaa kunnet arbeide under rolige og heldige Vilkaar. Ingen Epidemi af nogen Betydning har heller grebet forstyrrende ind i Forretningernes Gang. Skibsfarten naaede ogsaa en hidtil ukjendt Høide, nemlig af ankomne Fartøier 8 251 med 7 973 000 Register Tons mod i 1896 7 814 Fartøier med 7 483 000 R. T.

Trælast.

Ifølge Opgave fra det herværende Chambre de Commerce indførtes der i 1897 til Antwerpen følgende Quanta Trælast, hvormed sidestilles tilsvarende Tal i de nærmest foregaaende Aar:

	1897.	1896.	1895.
Huggen Gran og Furu m ³	16 638	16 439	11 934
Saget — - — over 5 cm. } . . .	393 191	192 621	168 394
” — - — under 5 cm. } . . .		165 174	125 037
Kassebord for Glas og Tøndestav ”	84 253	70 817	54 844
Egetræ og Teak ”	34 533	28 454	21 883
Yellow Pine, Hickory, Ask, Bøg ”	2 730	2 045	728
Tilsammen m ³	531 345	475 550	382 828

Denne Import fordelte sig saaledes paa følgende Lande:

	1897.	1896.	1895.
Fra Norge m ³	71 796	57 980	60 143
” Sverige ”	129 082	119 413	85 769
” Finland ”	87 850	87 661	73 877
” Rusland og Tyskland ”	181 763	140 728	124 334
” Amerika ”	60 854	51 130	38 706

Fra Norge, Sverige og Finland indføres i 1897 sammenlignet med de to nærmest foregaaende Aar følgende Quanta:

Planker:

	3"—4"	3"—8"
	×	og
	10"—13"	mindre
Fra Norge	115 62 025	8 536
” Sverige	14 49 53 190	20 346
” Finland	13 35 15 726	13 904
Tils. 1897	7 899	130 941
” 1896	10 523	103 024
” 1895	5 463	73 082
		35 685

Battens.

	2 ¹ / ₂ " × 8"	2 ¹ / ₂ " × 6"
	og større. 2 ¹ / ₂ " × 7".	2 ¹ / ₂ " × 6 ¹ / ₂ . og mindre
Fra Norge	6 210 257	191 929
” Sverige	19 160 211 484	64 722
” Finland	11 710 210 579	155 693
Tils. 1887	30 876	632 320
” 1896	16 915	438 792
” 1895	6 407	424 136
		643 968

Bord.

	2"	6/4"	5/4"	3/4" og 1/4"	Høvlede.
Fra Norge	102 008	9 805	25 833	48 558	128 649
„ Sverige	306 479	321 630	422 257	3 842 108	401 982
„ Finland	261 140	267 655	220 426	1 681 611	—
Tils. 1897	669 627	599 090	668 516	5 572 277	530 631
„ 1896	392 470	802 578	487 091	5 593 948	308 377
„ 1895	345 413	662 873	287 038	3 266 032	952 032

Kassebord.

	Stykker.	m ³ .
Fra Norge	8 824 918	30 907
„ Sverige	9 107 636	24 422
„ Finland	4 657 276	9 461
Tils. 1897	22 589 830	64 760
„ 1896	30 607 642	67 272
„ 1895	14 495 110	52 468

Fra Rusland og Tydskland importeredes i 1897 følgende Quanta Trælast fra de forskjellige Udskebningssteder:

	Bjælker.	Poutreller.	Planker. 3" og 4" og mere.	Battens. 2 1/2"
Fra Riga	14 809	7 576	566 046	816 846
„ Hvidehavet, Libau og Windau	610	—	50 854	5 221
„ Petersburg, Narva og Cronstadt	3 394	200	811	25 567
„ Danzig	—	9 263	356	1 226
Tilsammen 1897	18 813	17 039	618 067	848 860
„ 1896	11 204	22 170	560 865	655 470
„ 1895	13 166	12 919	464 687	447 357

Bord.

	2"	6/4"	5/4"	4/4" og 3/4"
Fra Riga	118 930	9 436	12 594	678 008
" Hvidehavet, Libau og Windau	44 695	355 678	637 598	2 606 056
" Petersburg, Narva og Cronstadt	285	54 216	8 672	151 412
" Danzig	1 781	—	—	—
Køningsberg & Memel	—	—	—	—
Adriaterhavet og Sortehavet	—	—	—	—
Tilsammen 1897	165 691	419 330	658 864	3 635 476
" 1896	90 325	324 786	282 618	2 346 359
" 1895	127 387	488 914	431 916	1 723 227

Kassebord.

	Stykker.	m ³ .
Fra Hvidehavet, Libau og Windau	452 809	731
" Petersburg, Narva og Cronstadt	62 489	877
" Køningsberg og Memel . . .	187 707	482
" Adriaterhavet og Sortehavet	1 988 040	17 373
Tilsammen 1897	2 691 045	19 463
" 1896	617 757	3 140
" 1895	330 917	2 376

Af Pitch-Pine og Carolina-Pine indførtes i 1897 og 1896:

	3" og over.	2 1/2"	2"	6/4"	5/4"	4/4"	
1897:	120 917	94 672	119 034	174 174	88 818	572 752	— tils. 1 170 342
1896:	124 741	62 646	110 631	162 254	40 011	305 549	— „ 805 832

Førøget Import 1897 . . 364 510

Som det fremgaar af ovenstaaende Opgaver, har Indførselen af Trælast hertil i 1897 betydeligt oversteget Indførselen i Aaret forud, og det tiltrods for den da stedfundne store Stigning.

Indførselen udgjorde saaledes 531 345 m³ i 1897
mod 475 550 - i 1896

eller en Stigning af 55 790 m³.

Kun en mindre Del af denne Stigning falder imidlertid paa de skandinaviske Lande, deri iberegnet Finland, nemlig 5 036 m³ mod 63.912 i 1896. Forøgelsen falder denne Gang hovedsageligt paa Importen fra Archangel og Riga samt af Pitch Pine og Carolina Pine; desuden for Kassebords Vedkommende paa Indførselen fra Triest og Galatz (galisiske Kassebord).

Fra Archangel og Riga indførtes saaledes af følgende Dimensioner:

	Planker	3" & 4"	i 1897:	618 067						
mod	—	—	i 1896:	560 865						
					eller en Stigning i 1897: 57 202 Stk.					
	Battens	2 $\frac{1}{2}$ "	i 1897:	848 860						
"	—	—	i 1896:	655 470						
					"	-	—	-	193 390	"
	—	2"	i 1897:	165 691						
"	—	—	i 1896:	90 325						
					"	-	—	-	75 366	"
	Bord	6 $\frac{1}{4}$ "	i 1897:	419 330						
"	—	—	i 1896:	324 786						
					"	-	—	-	94 544	"
	—	5 $\frac{1}{4}$ "	i 1897:	658 864						
"	—	—	i 1896:	282 618						
					"	-	—	-	376 246	"
	—	4 $\frac{1}{4}$ " & 3 $\frac{1}{4}$ "	i 1897:	3 635 476						
"	—	—	i 1896:	2 346 359						
					"	-	—	-	1 289 117	"
				altsaa en Stigning fra 1896 til 1897: 2 085 865 Stk.						

Stigningen i Indførselen af Pitch Pine og Carolina Pine stillede sig saaledes:

3" og over.	2 $\frac{1}{2}$ "	2"	6 $\frac{1}{4}$ "	5 $\frac{1}{4}$ "	4 $\frac{1}{4}$ "	Tilsammen.
1897:	120 919	94 672	119 034	174 174	88 818	572 752 = 1 170 342 Stk.
1896:	124 741	62 646	110 631	162 254	40 011	305 549 = 805 832 "

Forøgelse i 1897 = 364 510 Stk.

— en Forøgelse, der altsaa udgjør omtrent Halvparten af 1896 Aars hele Import.

Som en af Grundene til den betydeligt forøgede Import fra Riga kan nævnes de billige Fragter fra denne Havn til Antwerpen, idet Trælast ofte tages som Supplement (Dækslast) for Kornladninger, hvilket ogsaa letter Indførselen af Smaapartier. For Archangels Vedkommende kan mærkes, at store

Dele af den derfra kommende Last er kvistfri og sælges sorteret som saadan samt derfor foretrakkes. Den tidligere berørte forsøgte Indførsel hertil af Oregon og Columbia Pine er nu ganske ophørt, hvilket vistnok maa tilskrives, foruden den dyre Fragt, den Omstændighed, at Træets store Fedtholdighed gjorde det vanskeligt at holde Maling, hvorfor det lidet passede for det her-værende Marked. Importen fra Canada er ogsaa næsten ophørt. Bemærknings-værdig er den store Import af Kassebord fra Adriaterhavet og Sortehavet (d. v. s. ungarsk Virke), nemlig ikke mindre end 2 Millioner Stk.; denne Import er ganske ny hersteds.

Der i forrige Aarsrapport paa pegede betydelige Forøgelse i Importen af tynde Bord $\frac{3}{4}$ " , $\frac{4}{4}$ " , $\frac{5}{4}$ " , som antoges at skyldes de nye Toldsatser, som har sat éns Told paa alt saget Virke (6 Frc. pr. m³) og derved gjort det mindre lønnende hersteds at opsage de tykkere Bord i mindre Dimensioner, har ogsaa holdt sig for 1897 Aars Vedkommende, for $\frac{5}{4}$ " endog med en betydelig Forøgelse fra 1896 i den scandinaviske Indførsel. De samme nye Toldsatser, som havde sat en Told af 9 Frc. pr. m³ for høvlede Bord, bevirkede en betydelig Nedgang i 1896, nemlig fra 952 032 Stk. i 1895 til 308 377 i 1896. Denne Nedgang, som imidlertid ogsaa for en stor Del skyldtes den i Paavente af Toldpaalægget forcerede Indførsel imod Slutningen af 1895, har dog ikke holdt sig, idet Indførselen opgik til 530 631 m³ i 1897.

Forbruget af Trælaster forblev meget betydeligt under hele forrige Aar, og Priserne holdt sig særdeles høje. Henimod Aarets Slutning slappedes imidlertid Efterspørgselen noget. Noget særligt Tegn til en formindsket Consumption kan imidlertid neppe siges at foreligge. Stocken hersteds var dog ved Udgangen af Aaret saa betydelig, at Behovet ihvertfald for nogen Tid maatte ansees for at være dækket, hvorfor ogsaa Kjøberne har fundet at burde indtage en mere afventende Holdning.

Angaaende den fra den 1ste Januar d. A. i Kraft traadte Forandring i Toldsatserne paa Kub, bestemt for Fabrication af Træmasse, henvises til de derom gjorte Bemærkninger i denne Rapports Afsnit om Papirmasse; ligesaa til Afsnittet om Skibsfarten angaaende den udvidede Losse- og Oplagsplads for Trælaster i Mexico Dock (hvor Trælastskibe hovedsageligt losses).

*

*

*

Ogsaa for Gand, Ostendes og Bruges Vedkommende er Stigningen i Importen af Trælaster ret betydelig. Statistiske Oplysninger herom mangler imidlertid.

Papirmasse.

Ifølge den officielle Statistik udgjorde den belgiske Ind- og Udførsel af Papirmasse, hvorunder indgaar foruden mekanisk og chemisk Træmasse ogsaa Straamasse, følgende Quanta under de 3 sidste Aar:

Indførsel:

	1897.	1896.	1895.
Totalimport	Kg. 65 086 000	62 235 000	49 754 000
Deraf fra			
Norge . .	- 26 213 000	20 630 000	21 653 000
Sverige . .	- 18 414 000	18 266 000	12 642 000
Tydskland .	- 16 109 000	19 222 000	9 314 000
Foren. Stater	- 2 236 000	934 000	869 000
Holland . .	- 724 000	667 000	2 867 000
Østerrige .	- 70 000	163 000	1 189 000
Rusland . .	- 498 000	306 000	335 000
Schweitz . .	- 337 000	286 000	704 000
England . .	- 242 000	507 000	63 000

Udførsel.

	1897.	1896.	1895.
Totaludførsel	Kg. 30 793 000	31 452 000	23 906 000
Deraf til:			
Frankrig . .	- 10 226 000	10 397 000	7 946 000
Rusland . .	- 5 747 000	4 758 000	3 380 000
Spanien . .	- 4 487 000	5 773 000	4 290 000
England . .	- 4 897 000	1 965 000	2 975 000
Tydskland .	- 985 000	1 757 000	457 000
Foren. Stater	- 913 000	2 469 000	919 000
Italien . .	- 748 000	1 163 000	687 000
Argentina .	- 727 000	879 000	1 860 000

Da Statistiken ikke indeholder nogen Specification af, hvormeget der af ovenstaaende Tal falder paa de forskjellige Slags Masse, kan dette ikke med Nøiagtighed opgives. Det tør imidlertid antages, at Forholdet mellem mekanisk og chemisk Masse er omtrent det samme som i de nærmest foregaaende Aar, nemlig som ca. $\frac{2}{3}$ til $\frac{1}{3}$. Den betydelige Nedgang, som indtraf i 1896 i Indførselen af Straamasse fra Holland, har holdt sig omtrent den samme ogsaa i 1897. En stor Del af denne Vare reexporteres herfra til England og Rusland.

Totalindførselen udviser nogen Stigning fra foregaaende Aar, nemlig fra 62 335 Tons til 65 086 Tons. Totaludførselen er imidlertid gaaet en Smule ned. Norges Export til Belgien er steget med ca. 6 000 Tons, hvilket er begrundet dels i en større Reexport til bl. a. Frankrige og Spanien, dels i en noget forøget Consumption inden Belgien. Der er saaledes hertilands opsat en ny Papirmaskine, medens endel ældre Maskiner er ombyttede med andre Maskiner, som forbruger mere Papirmasse. For Sveriges Vedkommende har Indførselen holdt sig omtrent stationær sammenlignet med 1896 (i hvilket Aar den gik betydeligt op). Den tyske Indførsel sees samtidigt at være gaaet noget tilbage fra i 1896, men er dog langt større end nogle Aar tidligere.

De høie Priser, som indtraf i 1896, steg yderligere i 1897. Mod Aarets Slutning slappedes imidlertid Efterspørgselen, og Forbrugerne indskrænkede sig for en stor Del til kun at gjøre Indkjøb for at dække de nærmeste Behov. Importeurer hertilands har villet sætte den noget forøgede Indførsel fra Amerika i Forbindelse med disse særdeles høie Priser. Der klages saaledes fra Papirfabrikanterne over, at den stadige Stigning i Priserne paa Træmasse fra de scandinaviske Lande stiller Landets Papirfabrikation i en precær Stilling. Paa Grund af den stadigt stigende americanske Production af Papir til billige Priser paastaas det, at Salgspriserne af det belgiske Papir ikke kan holdes i den Høide, som Raamaterialets Kostende skulde fordre, samt at Concurrancen ikke kan holdes oppe med America, medmindre de scandinaviske Træmasse-Producenter stiller mindre Fordringer, end de ved den stærke Udnyttelse af de nærmest forudgaaende Conjunctioner mener at have gjort. Man sætter derfor hertilands store Forhaabninger til forøget amerikansk Export af Træmasse til Continentet og gjør vistnok alt forat opmuntre denne. Hvor farlig Concurrancen med amerikansk Masse kan komme til at blive for den scandinaviske Tilvirkning, er vanskeligt at kunne bestemme; men det turde i alle Fald være Opfordring for vore Producenter til at tage denne Factor med ved sine Prisforlangender. Skulde excessive Priser, saaledes som paastaaet, komme til at medføre enten en mærkbar Tilbagegang i den herværende Papirproduction eller en forceret Import fra America af Træmasse, vilde dette medføre et Tab for den scandinaviske Træmasse-Industri, som neppe vilde kompenseres ved de stærke Prisstigninger, som tidligere Udnyttelse af Conjunctioner har fremkaldt.

Det kan i denne Henseende ogsaa fortjene at have i Erindring, at en under den 1ste Januar d. A. emaneret ny Lov udvider Grændserne for Dimensionerne af den Træmasse-Kub, som toldfrit kan indføres til Belgien. Ifølge de tidligere Bestemmelser kunde til Belgien indføres toldfrit saadant Træ, som maalte mindre end 75 centimetres i Omkreds samt mindre end 1,25 metres i Længde. Paa Grund af Vanskelighederne for de belgiske Træmasse-Fabrikanter ved at finde tilstrækkelig Forsyning af disse Dimensioner, er nu imidlertid saadan Kub tilstaaet Toldfrihed lige til en Længde af 1.90 metres. Det antages, at denne Forandring i Toldsatserne vil medføre en noget forøget Import og deraf følgende større Tilvirkning af Træmasse inden Landet selv. Ifølge den belgiske Statistik udgjorde Indførselen hertil i Aaret 1896 fra Sverige 14 778 Kbm. og fra Norge 2 195 Kbm.

Det er Generalkonsulatet bekendt, at der fra belgiske Papirfabrikanter har været klaget over, at de Træmasseballer, som ankommer hertil fra Norge og Sverige er for tunge og altsaa vanskelige at manipulere saavel under Losningen i Antwerpen som endnu mere under den videre Transport til det Indre af Landet, særligt for de Fabrikkers Vedkommende som — hvad Tilfældet er med enkelte — ikke ligger lige ved Jernbane.

Hvad der i min forrige Indberetning er anført om Ulemperne ved mangelfuld Perforering af den hertil exporterede Masse, finder jeg ogsaa denne Gang at burde bringe i vore Exportørers Erindring, idet det nemlig flere Gange i Løbet af den senere Tid har hændt, at mangelfuld Perforering har medført meget Tidsspilde og ikke ringe Udgifter. Al tør Masse bør paa Tilvirkningsstedet gennemskjæres saa grundigt, at Arkene tydelig udviser, at de derigjennem er gjort utjenlige som Pap.

Papir. Da det belgiske Marked for Papir har megen Betydning saavel for den indenlandske Consumption, som kanske endnu mere for Transithandelen paa udeneuropæiske Afsætningssteder, hidsættes ogsaa iaar en statistisk Opgave over Ind- og Udførselen heraf under de tre sidste Aar.

A. Indførsel.

Tapetpapir.		1897.	1896.	1895.
Totalimport.	Kg.	850 000	849 000	695 000
Deraf fra:				
Tydskland	„	349 000	320 000	244 000
Frankrige	„	260 000	295 000	347 000
England	„	116 000	123 000	73 000
Sverige	„	56 000	28 000	4 000
Holland	„	37 000	13 000	15 000
Pap:				
Totalimport	„	1 141 000	875 000	846 000
Deraf fra:				
Tydskland	„	503 000	324 000	290 000
Sverige	„	323 000	228 000	184 000
Norge	„	58 000	83 000	98 000
Holland	„	81 000	71 000	56 000
England	„	70 000	25 000	50 000

Andre Sorter Papir.

	1897.	1896.	1895.
Totalimport	7 945 000	7 986 000	7 895 000
Deraf fra:			
Tydskland	5 069 000	4 880 000	5 270 000
Holland	665 000	693 000	686 000
England	612 000	706 000	512 000
Sverige	562 000	689 000	501 000
Norge	327 000	364 000	321 000
Frankrige	509 000	475 000	360 000

B. Udførsel:

Tapetpapir:		1897.	1896.	1895.
Totalexporten	Kg.	574 000	661 000	580 000
Deraf fra:				
Frankrig	„	319 000	352 000	281 000
Holland	„	113 000	114 000	179 000
Brasilien	„	11 000	40 000	11 000

		1897.	1896.	1895.
Tydskland . . .	Kg.	32 000	23 000	45 000

Pap:

Totalexport	„	2 708 000	2 519 000	2 155 000
Deraf til				
England	„	669 000	708 000	1 030 000
Argentina	„	586 000	717 000	108 000
Indien	„	501 000	314 000	291 000
Tyrkiet	„	239 000	120 000	193 000
Australien	„	65 000	72 000	12 000
Brasilien	„	40 000	156 000	12 000

Andre Sorter Papir:

Totalexporten	„	30 456 000	33 933 000	26 029 000
Deraf til:				
England	„	12 843 000	15 723 000	11 766 000
Holland	„	5 843 000	4 676 000	3 733 000
Brasilien	„	1 750 000	1 791 000	1 681 000
Argentina	„	652 000	1 141 000	477 000
Chili	„	169 000	286 000	270 000
Australien	„	587 000	633 000	610 000
China	„	335 000	438 000	169 000
Japan	„	600 000	1 029 000	686 000
Indien	„	434 000	906 000	679 000
Hollandsk Indien	„	370 000	465 000	413 000
Ægypten	„	190 000	168 000	159 000
Tydskland	„	1 477 000	1 069 000	630 000
Frankrig	„	1 624 000	2 781 000	2 062 000
Tyrkiet	„	785 000	530 000	465 000
Norge	„	729 000	490 000	571 000

Fyrstikker.

Som i tidligere Rapporter anført indeholder vistnok den belgiske officielle Statistik ingen Oplysning om Indførselen af Fyrstikker; men det tør dog antages, at Forbruget af fremmede Fyrstikker tiltager. Særligt gjælder dette svenske Stikker, hvoraf et Par Mærker er vel indarbejdede, og hvis gode Egenskaber samt Prisbillighed gjør det vanskeligt for andre svenske eller norske Mærker at vinde Indpas. Detailprisen for disse er 15 Centimes pr. Pakke indeholdende 10 Æsker. Indenlandske Fyrstikker leveres vistnok til næsten halv Pris; men deres Qualitet — saavel hvad angaar Træet som Satsen — er meget slet. — Tydske Fyrstikker sælges der ogsaa ret meget af.

Fisk.

Indførselen af Fisk til Belgien holder sig fremdeles betydelig og udgjorde i de sidste Aar følgende Mængder (heri dog ikke medregnet Sild og Conserver af Fisk).

	1897. Kg.	1896. Kg.	1885. Kg.
Totalimport	14 570 000	14 590 000	14 760 000
Deraf fra Tydsksand	1 990 000	1 590 000	1 250 000
England	4 190 000	4 820 000	3 840 000
Frankrig	645 000	630 000	620 000
Holland	6 600 000	6 630 000	6 870 000
Norge	364 000	290 000	407 000
Sverige	386 000	491 000	790 000

Af Sild indførtes :

Totalimport	10 074 000	10 870 000	9 870 000
Deraf fra England	4 480 000	2 170 000	1 740 000
Frankrige	470 000	450 000	340 000
Holland	4 614 000	6 280 000	6 550 000
Norge	75 000	115 000	406 000
Sverige	390 000	1 840 000	730 000

Da den officielle Statistik fremdeles mangler Opgaver over de Indførselsmængder, som repræsenteres af fersk og af saltet Fisk, kan heller ikke denne Gang nøiagtige Oplysninger skaffes tilveie herom. Det er forøvrigt med Hensyn til Indførselen fra Norge at bemærke, at den væsentlige Del af den i Belgien consumerede norske Klipfisk, Tørfisk, saltet Torsk og Sild i Tønder importeres via Rotterdam, samt at meget af saadanne -norske Fiskesorter derfor i Statistiken opføres som hollandsk Import.

Det vigtigste Indførselssted for fersk Fisk til Belgien og de tilstødende Dele af Tydskland er Ostende. Indførselen deraf til Ostende udgjorde en Salgs-værdi af Frcs 3 325 000 i 1897 mod Frcs. 3 270 000 i 1896. Det meste heraf var af belgisk, fransk, tysk og engelsk Fangst. Gjennemsnittsprisen gjenem 1897 udgjorde for Torsk Frcs. 0,63, Turbot Frcs. 2. 10, hollandsk Lax Frcs. 6.13, skotsk Do. Frcs. 4.50, Kolje Frcs. 0.50. Makrel Frcs. 0,97 — alt pr. Kilogram.

Saaframt det skulde vise sig, at Exporten af fersk Fisk skulde tage den Udvikling, som den ganske vist fortjener, og særligt saafremt Systemet med hurtiggaaende, mindre Dampskibe, indrettede specielt for Fisketransport, skulde blive mere anvendt end hidtil, tror jeg, at der turde være adskillig Opfordring for vore Exportører at have en forøget Opmærksomhed fæstet paa Ostende som Fiskemarked ved Siden af det engelske. Afsætningen dersteds er nemlig meget jevn, og specielt i Vintermaanederne stiller Priserne sig ofte højere der end i England; især gjælder dette under Fastetiden.

For Indførselen af saltet og tørret Fisk samt af fersk Sild i Is eller Borsyre fva Norge og Sverige er derimod Antwerpen det væsentlige Importsted.

Stokfisk. Beholdningerne heraf af 1896 Aars Vare var ved Saisonens Begyndelse i August f. A. paa det nærmeste helt oprømmede. Paa Grund af de

lavere Priser — ca. 66 Frcs. for „Wester“, 62 Frcs. for „fin“ og „almindelig Hollænder“ og 60 Frcs. for „Bremer“ mod respektive ca. 90 Frcs., 80 Frcs. og 70 Frcs. Aaret forud alt pr. 100 Kg. — var Consumptionen ret betydelig, og Importen af norsk kan anslaaes til ca. 550 000 Kg. Over Qualiteten har der imidlertid lydt adskillige Klager.

Som i forrige Aarsberetning gjort opmærksom paa, er der saavel hertilands som i Holland og de tilstødende Dele af Tydskland et betydeligt Marked for lagesaltet Torsk i Tønder. Den bedste Slags heraf kommer fra Holland, hvor man lægger megen Vægt paa Tilberedningen af denne Vare, hvilken derfor opnaar særdeles gunstige Priser, nemlig lige op til 100 Frcs. pr. Tønde af 110—120 Kg. net. Desværre kan den norske Vare, som har været indført hertil, paa langt nær maale sig med den hollandske. Fraseet at Fisken i og for sig er magrere end den hollandske, klages der af Importeurerne over, at man i Norge ikke behandler Fisken med tilstrækkelig Omhu, og at den derfor almindeligvis fremkommer mørk i Kjødet og mindre appetitlig. Desuden anvendes i Norge for smaa Fisk til denne Tilberedningsmethode. En Tønde af ovennævnte Nettovægt bør nemlig helst ikke indeholde mere end ca. 35 Stk. Fisk. Den norske Vare, som ankom hertil, var pakket i Tønder paa kun ca. 90 Kg. net. og opnaaede kun en Pris af 20 à 30 Frcs. pr. Tønde. Det antages af herværende Importeurer, at vor Fisk, tiltrods for dens magre Beskaffenhed, dog kunde opnaa opimod den dobbelte Pris, saafremt man behandlede Fisken paa hollandsk Vis, og jeg tillader mig derfor at henstille til Overveelse, om det ikke vilde vise sig at være en gavnlig Foranstaltning at søge at give norske Fiskere Adgang til praktisk at sætte sig ind i den rette Behandling af lagesaltet Torsk ved at tage Tjeneste ombord paa hollandske Fangstfartøier. Angaaende de nærmere Detaljer ved den hollandske Behandling af Fisken tillader jeg mig at henvise til min Aarsrapport for 1896.

For saltet Flyndre i Tønder er der ogsaa et ret betydeligt Marked hertilands og til Priser, som maa ansees at være lønnende; saafremt Varen er smukt behandlet, maa man efter Omstændighederne vistnok kunne gjøre Regning paa ca. 50 Frcs. pr. Tønde. Den bedste Saison for denne Vare er fra Begyndelsen af April til Udgangen af Mai. Norske Interesseredes Opmærksomhed bør formentlig være rettet mere end hidtil paa Markedet for denne Slags Tilvirkning.

Af lagesaltet Flyndre, Hvitting og Kolje sælges ogsaa ret betydelige Mængder i Belgien. Tilførselen til Antwerpen heraf angives til gjenemsnitlig at have udgjort ca. 60 000 Kasser om Ugen. Det meste kommer fra England i aabne Kurve samt sælges paa det herværende Fiskemarked 3 Gange i Ugen.

Af Sild er Indførselen, som det vil sees af ovenstaaende Opgave, fremdeles meget betydelig. Af de ca. 10 000 000 Kg., som indførtes til Belgien i forrige Aar, kommer imidlertid kun 75 000 Kg. fra Norge samt ca. 400 000 Kg. fra Sverige. At Norge ikke deltager mere i Concurrancen paa det belgiske Marked, maa vistnok først og fremst tilskrives de mangelfulde Communicationer med det vesten- og nordenfjeldske Norge, hvorover der lyder almindelige Klager ikke mindre fra Fiskeimporteurer end fra andre, der kan have Interesse i Udviklingen af Forbindelse n mellem disse Dele af Europa og nævnte store norske Landsdele.

Fersk fuld Sild i Kasser opnaaede her en angivelig Pris af 10 à 16 Frcs. pr. Kasse, medens letsaltet Sild i Tønder, bestemte for Røgerierne, skal være solgte til Priser, som varierede mellem 15 à 20 Frcs. pr. Tønde; enkelte Partier opnaaede dog op til 25 à 30 Frcs.

Det tør antages, at det belgiske Marked er modtageligt for en ikke liden Udvidelse af vor Export af Sild i Is eller Borsyre af letsaltet Sild for Røgerierne. De norske Exporteurs Opmærksomhed bør imidlertid formentlig henledes paa, om det ikke i Almindelighed vilde være heldigst at undgaa at consignere directe til Fiskehandlerne, men heller søge Silden solgt — om muligt paa Forhaand — gennem en paalidelig og dygtig Repræsentant her paa Pladsen. Det samme turde gjælde Salget af andre Sorter fersk Fisk.

Tran.

Importen af denne Vare fra Norge er i de senere Aar stadig gaaet tilbage, uden at imidlertid de indførte Mængder paa Grund af manglende statistiske Opgaver bestemt kan angives. Aarsagen til denne Tilbagegang er fornemmelig at søge i Concurrancen med den japanesiske Tran, der i Prisbillighed langt overgaar den norske Tran. Fra Norge importeres nu kun Bruntran og Medicintran. Medens den norske Bruntran, der er den japanesiske langt overlegen i Qualitet, har været solgt for 42—45 Frcs. pr. Tønde, har den japanesiske kun opnaaet en Pris af 28 à 30 Frcs. Det skal være blevet almindeligt her paa Pladsen at blande den norske og japanesiske Tran i en Proportion som 1 til 3 à 4.

Norsk damprenset Medicintran har stadig jevn Afsætning i Belgien, uden at Indførselsmængden nøiere kan angives. Priserne i 1897 varierede efter Qualiteten mellem 70—80 Frcs. pr. 100 Kg. cif. Antwerpen. Raa norsk Medicintran har imidlertid vanskeligt for at holde sig oppe i Concurrancen med den billigere newfoundlandske Vare.

Ismarkedet.

Paa Grund af den milde Vinter 1896—97 blev der næsten ikke opsamlet noget indenlandsk Is. Efterspørgselen efter norsk Is har derfor været god, og Importen heraf maa antages at have oversteget 1896 Aars Indførsel ikke lidet. Nogen officiel Statistik over denne Indførsel foreligger imidlertid ikke. For Antwerpens Vedkommende opgik den til 2 600 Tons à 1 000 Kg. samt for Ostende til 16 175 Tons, til sidstævnte Havn saaledes fordelt paa de forskjellige Maaneder, sammenlignet med 1896:

	1896.	1897.
	Tons.	Tons.
Januar	550	550
Februar	360	—
Marts	1 250	820
April	1 150	950

	1899. Tons.	1897. Tons.
Mai	1 035	1 495
Juni	2 770	1 640
Juli	2 245	2 940
August	2 325	3 820
September	1 095	3 190
October	2 095	350
November	—	20
December	—	—
Tilsammen	<u>14 875</u>	<u>16 175</u>

Der afsluttedes under forrige Aars Høst til Levering i dette Aar fra Mai og udover Contracter til ca. Frcs. 11.25 pr. Ton cif Ostende, Seil eller Damp i Kjøberens Option. Senere steg imidlertid Priserne paa Grund af den milde Vinter meget stærkt, og Efterspørgselen har vanskeligt kunnet tilfredsstilles. Optil 20 Frcs. pr. Ton har kunnet opnaaes.

Som en uheldig Omstændighed ved Isomsætningen hertillands fortjener det at fremhæves, at det hænder, at Partier Is baade offereres og sælges af Mellemænd, som, naar det kommer til Stykket, ikke kan effektuere Leveringerne; det er overflødigt nærmere at paavise de skadelige Følger, dette Forhold har baade paa Priserne og paa Forretningernes Gang i det hele.

Det kan bemærkes, at man har til Hensigt i Ostende at oprette en større Fabrik for kunstig Is, hvilken formentlig bør komme til at faa Indflydelse paa den norske Import dertil. I indeværende Aar vil imidlertid neppe nogen saadan Prokuktion kunne ventes.

Levende Kvæg.

Af levende Hornkvæg er Indførselen gaaet betydeligt ned i de senere Aar. Den udgjorde saaledes i 1897 kun ca. 24 000 Stk. mod 30 000 Stk. i 1896 og ca. 45 000 Stk. i 1895. Foruden de sig jevnligt gjentagende foreløbige Forbud mod Indførsel af levende Kvæg fra Holland, hvor Kvægsygdomme ofte griber stærkt om sig, har det i forrige Aar emanerede Forbud mod oversøisk Indførsel af levende Hornkvæg (medmindre Kvæget slagtes inden 72 Timer efter Landsættelsen) væsentlig bidraget hertil. Indførselen af Oxer fra Argentina gik saaledes i 1897 ned til 850 Stk. mod 5 000 Stk. Aaret forud. Samtidig gik Indførselen af slagtet Kvæg op fra 117 000 Kg. i 1896 til 250 000 Kg. i 1897. Det kan bemærkes, at Tolden paa slagtet Kjød er 15 Frcs. pr. 100 Kg., medens den paa levende Kvæg er 5 Frcs. pr. 100 Kg.

Med Hensyn til Indførselen af levende Faar, hvilken i høi Grad turde være af Interesse for det vestlige Norge, kan i det væsentlige henvises til Generalconsulatets tidligere Særrapporter herom. Det kan imidlertid bemærkes,

at Indførselen vistnok er aftaget, nemlig fra 144 000 i 1896 til 135 000 Stk. i 1897, men at dette dog ikke kan ansees som et Tegn paa Formindskelse i Efterspørgselen og i Forbruget af denne Vare. Nedgangen skyldes ganske vist direkte og indirekte de forudomhandlede Indførselsbestemmelser om, at levende Faar, som indføres søværts hertil, maa slagtes inden 72 Timer, med mindre de egner sig til videre Opfedning inden Landet. Dette har bevirket en betydelig Formindskelse i Importen fra Argentina, det nemlig er gaaet ned fra 47 000 Sth. i 1896 til 20 000 Stk. i 1897; og der er at antage, at af det sidste Tal den største Del er indført i Løbet af de første Maaneder af 1897, forinden de nye Bestemmelser traadte i Kraft. Det maa imidlertid i denne Henseende have for Øie, at Nedgangen i den argentinske Indførsel staar i den nøieste Forbindelse med den Omstændighed, at levende Faar pleiede at udgjøre kun en Del af de Ladninger med levende Kvæg, som ankom hertil fra Argentina; de dannede snarere Suppleringslast til Hornkvægladningen, end selvstændige Sendelser.

Da nu Indførselen af Horkvæg praktisk talt standsedes ved hine nye Indførselsbestemmelser, blev det saameget vanskeligere at finde passende Leilighed til at overføre levende Faar hertil; at fragte egne Baade har nemlig sin Vanskelighed, bl. a. paa Grund af den store Mængde, som isaafald maatte skibes ad Gangen, og som det baade kan være vanskeligt at faa samlet paa Afskibningsstedet, og som det endnu mere vil være vanskeligt at faa placerede paa de belgiske Græsgange efter Ankomsten hertil uden altfor stort Prisfald. At dette Forhold i Virkeligheden har havt langt større Indflydelse paa Nedgangen i Indførselen af levende Faar fra Argentina til Belgien end den nævnte Bestemmelse om Nedslagting af Faar, som (paa Grund af sin Fejde) ikke tillades indførte til angivelig Opfedning, fremgaar noksom gennem det Factum, at der af de hertil i forrige Aar indførte argentinske Faar blev kun ca. 25 Stk. pr. 1 000 nedslagtede i Henhold til denne Bestemmelse, og dette tiltrods for at disse Faar almindeligvis er ret fede.

Jeg tror derfor fremdeles at burde hævde den Opfatning, at der endnu er al Udsigt tilstede for en lønnende Export af levende Faar fra Norge til Belgien. Kun er det, som i samtlige mine tidligere Rapporter derom paa-
peget, en ufravigelig Nødvendighed, at man nøie studerer Markedet, samt kun sender hertil Faar, som egner sig for dette Marked. At den i 1896 gjorde forsøgsvise Export fra Norge viste mindre heldige Resultater, end det burde have været Tilfældet, skyldes utvivlsomt det uheldige Valg af Faar. At der i 1897 ikke fandt nogen Export Sted, skyldes imidlertid en beklagelig Misforstaaelse af ovennævnte Indførselsbestemmelser og deres Virkning.

Smør og Margarin.

Som i sin Tid indberettet blev der i 1895 lagt en Told af 20 Frcs. pr. 100 Kg. paa de indtil den Tid toldfrie Artikler Smør og Margarin. Som det vil sees af nedenstaaende Tabeller, har Virkningen heraf været meget betydelig, for ikke at sige ganske revolutionær for Margarins Vedkommende, medens den for Smørs Vedkommende har været af mindre Betydning. De umiddelbart efter Toldpaalægget opførte belgiske Margarinfabriker har snart været istand til ikke blot

paa det nærmeste at forsyne Landet selv med tilstækkelig Margarín, men ogsaa givet et Overskud til Udførsel.

Den indførtes saaledes:

	1897.	1896.	1895.
af Smør Kg.	5 385 000	5 803 000	7 547 000
af Margarín „	54 000	333 000	6 096 000

Ligeoverfor Importen af Smør maa imidlertid tages i Betragtning, at Landets Forbrugsevne er steget betydeligt i de sidste 3 Aar, saaat man — om intet Toldpaalæg var kommet — vistnok kunde have paaregnet en betydelig Forøgelse i 1897 mod 1895. Toldpaalæggets Virkning bliver saaledes større end den tilsyneladende, bedømt efter ovenstaaende Tal.

Kornmarkedet.

Indførselen hertil af Kornvarer er fremdeles af den største Betydning. Der indførtes saaledes i de 3 sidste Aar følgende Quanta (Tons i 1 000 Kg.)

	1897.	1896.	1895
af Hvede, Spelt og Blandkorn	1 102 000	1 322 000	1 357 000
„ Rug	83 000	68 000	33 000
„ Byg	304 000	282 000	244 000
„ Havre	68 000	66 000	97 000
„ Mais	398 000	330 000	206 000

Hvedeindførselen fra de Forenede Stater er i de 3 sidste Aar steget betydeligt, nemlig fra 160 000 i 1895 og 185 000 Tons i 1896 til 350 000 i 1897. Samtidigt er Indførselen fra Argentina dalet fra 210 000 Tons i 1895 til 109 000 Tons i 1896 og lige til 26 000 i 1897; ligeledes fra Rumænien fra 592 000 Tons i 1895 og 702 000 Tons i 1896 til 383 000 Tons i 1897. Importen fra Rusland er steget noget.

Havreindførselen er aftaget betydelig mod for indtil 4 Aar tilbage, da der blev lagt en Told af 3 Frcs. pr. 100 Kg. paa denne Kornsort. Fra Norge importeredes i 1897 knn 26 Tons og fra Sverige 80 Tons.

Jern.

Der indførtes i de tre sidste Aar til Belgien følgende Quanta af Jern og Jernmalm:

Jernmalm:	1897. Tons.	1896. Tons.	1895. Tons.
Totalimport:	2 544 000	2 069 000	1 857 000
Deraf fra Luxemburg	1 730 000	1 380 000	1 240 000

	1897. Tons.	1896. Tons.	1895. Tons.
Spanien	354 000	286 000	245 000
Frankrige	252 000	212 000	250 000
Sverige	43 000	58 000	25 000

Rujern:

Totalimport	288 300	314 500	225 000
Deraf fra Frankrig	73 200	135 000	102 000
Luxemburg	6 400	33 400	25 000
England	155 300	114 000	55 000
Sverige	1 270	1 490	1 000

Skrabjern:

Totalimport	51 000	53 000	22 000
-----------------------	--------	--------	--------

Spiger.

Totalimport	692 000	803 000	800 000
Deraf fra Norge	292 000	353 000	307 000
Sverige	67 000	67 000	99 000

Staal i Stænger:

Totalimport	8 640	7 600	—
Deraf fra Sverige	155	136	—
Deraf fra Norge	14	14	—

Udførsel.

Jernbjælker:	1897. Tons.	1896. Tons.	1895. Tons.
Totaludførsel	60 600	65 800	35 000
Deraf til England	26 000	26 000	12 000
Norge	1 500	1 900	530
Sverige	2 100	3 400	880

Staalskinner:

Totaludførsel	86 500	97 500	86 200
Deraf til Norge	730	36	4 700
Sverige	6 000	6 520	700

Af Malm, udenfor Jern- og Svovlmalm, indførtes i

	1897. Tons.	1896. Tons.	1895. Tons.
Totalimport	64 800	51 000	41 800
Deraf fra Norge	500	460	870
Sverige	1 470	1 460	3 600

Sten.

Da det belgiske Stenmarked forment at være af betydelig Interesse for vore Stenhuggerier, saavel hvad Forbruget inden Landet som dets Export til andre Lande betræffer, hidsættes nedenstaaende Opgaver over Ind- og Udførselen af visse Sorter i Løbet af de sidste 3 Aar.

A. Indførsel:

Skifer:	1897. Stk.	1896. Stk.	1895. Stk.
Totalindførsel	38 758 000	38 208 000	37 719 000
Deraf fra Frankrig	37 256 000	36 582 000	36 350 000
Luxemburg	1 105 000	1 049 000	693 000

Bygningssten, deri indbefattet Marmor.

	Tons.	Tons.	Tons.
Totalindførsel	47 850	40 510	31 155
Deraf fra Frankrig	31 551	23 743	20 575
Italien	8 811	5 686	4 656
Luxemburg	2 948	5 987	1 661
Tydskland	1 445	1 219	941
Norge	51	873	548
Sverige	—	43	43

Brolægningssten:

Totalindførsel	13 157	6 163	4 249
Deraf fra Norge	6 038	3 338	55
Luxemburg	2 749	1 262	2 547
England	2 703	322	472
Sverige	280	—	—

B. Udførsel.

Skifer:	1897. Stk.	1896. Stk.	1895. Stk.
Totaludførsel	17 278 000	15 434 000	15 236 000
Deraf til Tydskland	8 913 000	7 013 000	7 097 000
Luxemburg	4 307 000	4 245 000	3 795 000
England	373 900	471 000	391 000

Bygningssten:

	Tons.	Tons.	Tons.
Totaludførsel	187 300	161 200	147 600
Deraf til Frankrig	93 200	90 900	81 700
Holland	71 000	49 200	43 200
Tydskland	13 500	11 300	14 300

Brolægningssten.

	1897.	1896.	1895.
	Tons.	Tons.	Tons.
Totaludførsel	153 300	154 700	130 400
Deraf til Holland	73 800	58 900	49 000
Frankrig	51 800	68 700	65 600
Tydskland	20 900	11 500	13 100
England	4 600	8 000	50

Som det sees af ovenstaaende Opgaver, er Indførselen af Brolægningssten til Belgien steget meget stærkt i Løbet af de sidste 3 Aar nemlig fra 4 249 Tons i 1895 til 13 157 Tons i 1897. Den væsentlige Del af denne Stigning falder paa Importen fra Norge, der er steget fra 55 Tons i 1895 til ikke mindre end 6 000 Tons i 1897. Jeg kan derfor kun gjentage Generalkonsulatets tidligere Udtalelser om Udviklingsdygtigheden af den norske Export til dette Land. At de svenske Stenhuggerier ogsaa vil komme til mere end hidtil at exploitere det belgiske Marked for Sten, synes der allerede at være Tegn til.

Med Hensyn til Concurrancen med den indenlandske Brolægningssten kan det bemærkes, at den norske Sten, hvad Haardhed og Soliditet angaar, staar betydeligt over den almindelige belgiske „petit granit“, hvilken imidlertid til Gjengjæld er langt billigere at tilhugge, samtidig med at den lettere, end Tilfældet er med norsk og svensk Granit, kan leveres strengt efter de opgivne Maal. Dette sidste er hertillands af ikke liden Betydning, da vedkommende Autoriteter i saa Henseende almindeligvis er meget nøiieseende; vistnok adskiligt mere end i f. Ex England og Tydskland. Det tør derfor lægges vore Exportører og Stenhuggerier paa Sinde at udvise størst mulig Nøiagtighed med Hensyn til Maalene paa den Gadesten, som er bestemt hertil.

Sammenlignet med den belgiske Porfyr, som hovedsageligt anvendes som Gadesten, stiller den norske og den svenske Granit sig vistnok mindre haard; men da hin Sten er meget vanskelig at faa jævnt tilhugget, foretrækkes den norske og svenske Sten for den almindelige ujevne Porfyr. Saafremt det imidlertid lod sig gjøre, vilde det være heldigt, om man for Gadesten bestemt hertil valgte de haardere Granitsorter, som der var Anledning til at bryde. Især for Sten, der skal leveres til Gader og Pladse, hvor tung Bryggetrafik foregaar, vilde dette være et stort Præ. Forøvrigt udtaler man sig almindeligvis meget rosende om den norske Sten, som har været anvendt hersteds.

Endel tilhuggen Granit til Bygningsfaçader er blevet leveret i den senere Tid fra Sverige til Belgien, og det er glædeligt at kunne notere, at denne Sten, tiltrods for, at den falder adskillig dyrere end den indenlandske Sten, som anvendes for samme Øiemed, har slaact godt an hos Arkitekter og Bygningsentreprenører, og at en fortsat Export hertil af saadan norsk og svensk Vare formentlig bør kunne faa en god Fremtid for sig, saafremt Sagen indarbeides paa en heldig Maade. I denne Henseende tror jeg imidlertid at burde gjøre opmærksom paa, at man hertillands desværre ofte har et overdrevent Indtryk af den norske og svenske Stens virkelige Kostende, idet Forbrugeren

oftere faar sig Varen leveret gennem anden og tredje Haand og da følger til Priser, som langt overstiger dem, som den gennem en mere direkte Transaction vilde kunne været leveret for. Det er selvsagt, at et saadant Forhold virker uheldigt paa Kjøbelysten, og det burde derfor vistnok være i Producenternes Interesse mere end hidtil at søge at komme i nærmere Forbindelse med vedkommende Forbrugere. Dette vilde formentlig bedst kunne opnaaes gennem en dygtig og energisk Repræsentant her paa Pladsen.

Polerede Stenplader og Søiler i Labrador, Syenit og Granit synes ogsaa at have Udsigt til at vinde yderligere Indpas i Belgien, tiltrods for Concurrancen med de billigere indenlandske Stenarter. Denne Forretning er imidlertid endnu i sin Begyndelse og Varen forholdsvis mindre kjendt. Det gjælder derfor at udvide Kjendskaben til samme, og vore Producenter vilde derfor ogsaa vistnok finde det i sin virkelige Interesse, at de i Tilfælde af Tilbud om Anvendelse af denne Artikkel ikke stiller altfor store Fordringer til øjeblikkelig Fortjeneste. Der turde snarere sogar her være Opfordring til at gjøre Opofrelser forat faa disse vore smukke Stenarter mere kjendte, og især antages dette at gjælde ved Leveringer til offentlige Leverancer. En god Reclame er forøvrigt for nogen Tid siden skeet ved Antagelsen af norsk poleret Granit til et større offentligt Monument i en af Indlandsbyerne.

Angaaende Exporten hertil af norsk Marmor, maa det desværre medgives, at Forbruget heraf i Belgien ikke har svaret til de Forventninger, som man fra først af nærrede herom, idet det har vist sig vanskeligt at staa sig i Concurrancen med den ofte ret smukke og billigere indenlandske Vare. Der turde dog være nogen Udsigt til, at Marmor i raa Blokke kunde sendes hertil forat forædles inden Landet, hvor man har en stor og i Generationer vel instrueret Arbeidsstok herfor, og hvor Arbeidsdriften bl. a. ogsaa af den Grund falder billigere end i Norge og Danmark.

Der har været arbeidet med Forsøg paa Indførsel af Klæbersten til Belgien fra Norge, men det synes, som om denne Stensort har vanskeligt ved at kunne holde sig i Concurrancen med de tilsvarende indenlandske Stenarter.

Som det af ovenstaaende Tabeller sees, er Udførselen af Sten fra Belgien til andre Lande overmaade betydelig samt i jevnt stigende. Af Brolægningssten udgjorde den saaledes i 1897 153 300 Tons samt af Bygningssten 187 300 Tons. Det er navnlig Frankrig og Holland, som denne Export gaar til; men betydelige Quanta skibes ogsaa til fjerne Markeder.

P. Ottesen,
konst. Generalkonsul.

München.

Aarsberetning dateret 23de Mai 1898.

Træhandelen. De Priser, der betaltes ved Indkjøb i Begyndelsen af 1897, maa kaldes høje, og man tænkte derfor kun paa Kontrakter for korte Tidsrum. Vaaren medførte tilsvarende Stigning af Salgspriserne og hurtigere Afsætning i Bayern til Würtemberg, det nordlige Baden, Hessen, Rhinlandet og Westfalen, utvivlsomt paa Grund af den livlige Virksomhed i den tyske Industri i 1897. Denne for den bayerske Handel gunstige Forretningsgang hemmedes ved betydelige Kvantiteter fremmed Træ, der især bragtes fra Galizien og Siebenbürgen fra det sorte Hav til Rotterdam og derfra opad Rhinen paa det rhinske Marked. Den tyske Trælasthandel har allerede i mange Aar taget Indførselen fra Sverige, Norge, Rusland og Amerika med i Beregningen som en staaende Faktor, og de svenske og norske Træeksportører burde ikke lade det gunstige Øieblik, da paa Grund af de krigerske Forviklinger Amerika er hindret i sin Exportevne, undgaa sig.

Det maa ikke lades ude af Betragtning, at Varen tilpasses efter de i Tydskland brugelige Dimensioner og det er da, i Betragtning af de her sædvanlig høiere Udgifter ved Bearbejdelsen, forholdsvis let at møde den tyske Konkurrence.

De herværende Træhandlere er af den Mening, at de — navnlig for skaaren Last, overhovedet kun paa enkelte Steder, navnlig det rhinske Marked, med Held vil kunne konkurrere med Udlandet, naar Fragtsatserne forholdsvis nedsættes, hvilket ikke er meget sandsynligt.

Derimod har Forstvæsenet forhøiet Taxterne med i Gjennemsnit Mrk. 1,00, hvilket Exempel de private Skoveiere vel meget snart vil følge.

I München er Trafiken betydelig tiltaget siden 1897. Der indtraf paa de herværende „Länden“ i 1897 4 988 Fløtter med 163 600 Stokke. Priserne var i Gjennemsnit pr. Kubikmeter: For „schwache“ Stokke Mrk. 12—16, middels Mrk. 16—20, „starke“ Mrk. 20—25, skaarne ca. 17.

Parketfabrikationen har hidtil væsentlig faaet sit Raamateriale (Eg) fra Østerrige. I 1897 optraadte dog Amerika med billigt Tilbud af Egebord paa Markedet og synes her at ville faa fast Fod. Det amerikanske Egetræ stiller sig paa ca. Mrk. 2 pr. Km. cif. Rotterdam.

I Træmasse var der i Tydskland selv, da Aaret var særdeles vandrigt, Overproduktion, og paa Grund heraf samt den allerede før omtalte bedre Kvalitet af det tyske Fabrikat, blev der ikke nogen livlig Efterspørgsel efter fremmed Vare.

Træmassefabrikationen ansees paa Grund af de stigende Træpriser kun fordelagtigt fra gunstigt beliggende Anlæg, omend Konsumenten maa kaldes over-

ordentlig stor. De tyske Træmassefabrikanter sørger forøvrigt i produktionsrige Aar ved gjensidige Underbydninger selv for Prisernes Nedgang.

Med svensk og norsk Cellulose er det af virkelig betydelige herværende Forretninger gjort forskellige Forsøg paa Indførsel, der hidtil stedse har strandet paa de for høie Priser. Man faar fra Tydskland, og ligesaa fra Østerrige, ubleget Sulfitcellulose, lufttørret franco Fragt og Told, til en Pris af Mrk. 18,50—19,00, medens norske Fabriker f. Ex. limiterer som yderste Pris Mrk. 21.

Forholdene inden den tyske Papirfabrikation tillader ikke, at lade saadanne Prisdifferencer ude af Betragtning ved Bestillinger.

Af Havprodukter importeres fra de forenede Riger egentlig lidet hertil, uagtet saadanne Produkter aarlig finder mere Anvendelse og utvivlsomt allerede udgjør et uundværligt Næringsmiddel. Af herværende større Firmaer kjøbes vistnok Fisk (Lax) i større Kvantiteter; men den største Del af Behovet hersteds dækkes fra Hamburg, da efter de herværende Handlendes Erfaring fersk og røget Fisk, ogsaa af svensk eller norsk Oprindelse i Hamburg, kun staar i ganske uvæsentlig højere Pris end ved direkte Bestilling. Derhos har Bestilling i Hamburg den Behagelighed, at man faar Varen fra Hjemlandet og undgaar alle Vanskeligheder, der mer eller mindre er forbundet med Bestillinger fra Ulandet.

Myrer og Myrdirkninng følges med stor Opmærksomhed i Bayern, og der er allerede opstaaet en egen Literatur, der behandler dette Thema (Udgiver Dr. Anton Baumann) og bistaar alle Myrdirkningsbestræbelser, ogsaa private, med Raad og Veiledning. Det nævnte Skrift befatter sig derhos med Vandbygninger, Frugtav, Kvægdrift, Meierivæsen, Landbrugsforsikring, Veie, Credit og Interessentskabsvæsen, Tjener- og Arbejderforhold, Landbrugsforsøg og især Skolevæsen.

R. Tüngler.

Havre.

Skrivelse dateret 28de April 1898.

Herved har jeg den Ære at indberette, at visse Forandringer er indført i Lodsreglementet for Dieppe ved et fransk Regjeringsdekret af 19de ds., offentliggjort i „Journal Officiel“ for 26de ds.

Af disse nye Bestemmelser tillader jeg mig at anføre følgende:

Franske og dermed ligestillede udenlandske Fartøier, skal, naar de ankommer til Dieppe med Ladning, erlægge Lodsafgift i Forhold til den tilbagelagte Distance og efter den afgiftspægtige Drægtighed, i Overensstemmelse med Maalebrev eller Søpas.

For Beregningen af Lodsafgiften er tvende Zoner bestemt paa følgende Maade:

Den første Zone dannes af et Omraade med tre Mils Radius fra den vestre Havnearm; den anden Zone begynder udenfor den første og er af ubegrændset Udstrækning.

Afgiften for Lodsning af Seilskibe fra den Zone, hvor Lods antages, til den ydre Havn er bestemt saaledes:

24 Centimes pr. Ton for Fartøi, der er bordet inden første, og 36 Centimes pr. Ton for Fartøi, der er bordet inden anden Zone.

Lodserne har desuden under hele Opholdet ombord Krav paa fri Kost.

Naar Lods tilbyder Fartøi, der er bestemt til Dieppe og er underkastet Lodstvang, sin Assistance, saa bør Skibsføreren tage Lodsen ombord, i hvilken Afstand fra Havnen Fartøiet end befinder sig; i modsat Fald er Skibsføreren forpligtet til at betale Lodsen, som om denne var kommen ombord, forudsat at han har kunnet nærme sig Skibet inden Hørevidde.

Hvis Skibsføreren — efter først at have afslaaet en Lods — antager en anden nærmere Havnen, er han forpligtet til at betale dem begge.

Franske og udenlandske Lystfartøier er ligestillede med franske Krigsfartøier og betaler samme Afgift som disse.

Fartøier, der har ombord Varer til en Kvantitet, modsvarende mindst en Sjettedel af Drægtigheden, betaler samme Lodspenge som Fartøier, der er fuldstændig lastede.

Dampskibe bliver altid at betragte som lastede og betaler Halvparten af den Afgift, der er bestemt for Seilskibe ifølge Forordning af 19de August 1841.

Alle Statens Fartøier, udrustede for Krig eller Storsøfiske, betragtes som lastede.

Fartøier, udrustede for Kystfiske, er ikke underkastede Lodstvang.

Udenlandske Fartøier, der ikke er ligestillede med franske, erlægges i Lodspenge Halvdelen udover den vanlige Afgift.

Lodsafgift beregnes altid for en Drægtighed af mindst 50 Tons, selvom Fartøiet er mindre, og i intet Tilfælde, undtagen ved Spørgsmaal om Overtid (mareés), maa Lodsafgiften erlægges med lavere Beløb end nedennævnte:

Ved Indgaaende fra hvilken som helst Zone . . .	Fr. 13,00
„ — indenfor Havnearmen . . .	„ 7,00
„ Udgaende	„ 6,50

Desuden indeholder omhandlede Dekret særskilte Bestemmelser angaaende Lodsafgift for Dampskibe, som underholder daglig Forbindelse med Dieppe.

Tunis.

Skrivelse dateret 7de Mai 1898.

Konsulatet tilstiller herved det Kgl. Departement et Exemplar af „Journal Officiel Tunisien“ for 3 ds. No. 35 indeholdende visse af den tunesiske Regjering den 2 ds. udfærdigede Dekreter. Det første af disse Dekreter bestemmer, dels hvilke Afgifter der skal erlægges for Varer ved Indførsel til Tunesien, dels ogsaa Afgifter for visse Produkter ved Export fra Tunesien. Ved dette Dekret ophæves de Tarifer, som hidtil har været gjældende ved Ind- og Udførsel, med Undtagelse af de Bestemmelser, der er truffet 28de Januar 1898. Det andet Dekret opregner de franske og algierske Produkter, som er toldfrie ved Indførsel til Tunesien. Sluttelig bestemmer et tredje Dekret droits de consommation paa Sukker og Sprit.

Efter hvad der fremgaar af den af Frankriges Ministerresident her til Beyen adresserede Rapport, der er indtaget i nævnte Avis, er disse Dekreter udstedt i Hensigt at berede franske og algierske Produkter Fortrin paa det tunesiske Marked. Men da ved den i dette Øiemed visse franske og algierske Produkter tilstaaede Toldfrihed Tunesiens Indtægter vilde aftage i tilsvarende Grad, haaber man at balancere dette ved forøgede Toldafgifter paa Produkter fra andre Lande.

For vor største Importartikel, Trævarer, er dog bibeholdt samme Indførselsafgift som hidtil, nemlig 8 pCt. ad valorem.

Derimod er Jern og Staal og Tilvirkninger deraf fra andre Lande end Franske og Algeriet belagt med høj Told.

En stor Del Landbrugsmaskiner og Agerbrugsredskaber, som før har været toldfrie, nyder ogsaa for Fremtiden Toldfrihed.

For Tjære, Blæk, Øl, tørret, saltet og røget Fisk er bibeholdt den tidligere Told af 8 pCt. ad valorem. Is er toldfri.

Med Undtagelse af Jern og Staal og Tilvirkninger deraf berøres saaledes de Artikler, som hidtil har pleiet at indføres til Tunesien fra Norge og Sverige, ikke af den indtraadte Forøgelse i Toldsatserne.

Havre.

Skrivelse dateret 25de April 1898.

Gjennem Dekret af 21de d. M., offentliggjort i „Journal Officiel“ for igaar, har Handelskammeret i Pont Audemer, Departementet Eure, faaet Bemyndigelse til, i Anledning Anskaffelse af Havnemateriel, at optage et Laan, samt til dettes Afbetaling, fra og med Dekretets Kundgjørelse, at afkræve Søfarten paa Pont Audemer og Rislefloden mellem nævnte Havn og Fyret ved Berville en Afgift af høist 5 Centimes pr. Ton af indlastet eller udlosset Gods.

Undtaget fra denne Afgift er:

1. Fartøier, som tilhører Staten eller anvendes i dens Tjeneste. Ligesaa ethvert Fartøis Varer, som tilhører Staten eller er bestemt til Brug for Staten;
2. Produkter af Kystfiskeriet.

Herom har jeg den Ære at afgive Indberetning.

Havre.

Skrivelse dateret 16de Mai 1898.

Herved har jeg den Ære at indberette, at der ved fransk Regjeringsdekret af 12te ds. er bestemt, at der i Havnen Redon i Departementet Ille-et-Vilaine indtil videre af lastede Fartøier skal opkræves en Afgift af høist 30 Centimes pr. Ton af Drægtigheden til Bestridelse af Forbedringsarbeider i nævnte Havn.

Havre.

Skrivelse dateret 31te Mai 1898.

Overensstemmende med Forskrifterne for Toldklarering af Fartøier i franske Havne skal den Maade, paa hvilken Reisen angives at være forløben, og navnlig Indlastningen paa opgivet Sted godtgøres, blandt andet ved Søforklaring, der skal afgives for Toldkammeret af Skibsføreren inden 24 Timer efter Fartøiets Ankomst og bekræftes af Mandskabet.

Gjennemførelsen af denne Bestemmelse medfører for Skibskapteiner paa udenlandske Fartøier, hvis Besætning ikke taler Fransk, Forpligtelse til at anvende Tolk, og forsaavidt der i vedkommende Havne findes officielt ansat Skibsmægler for det Sprog, som skal oversættes, maa han benyttes som Tolk.

Paa Grund af den herskende Retspraxis ansees Skibsmæglere berettiget til for dette Arbejde at oppebære Afgift som for fuldstændig Klarering af Fartøiet.

Imidlertid maa det bemærkes, at Skibskapteiner paa Fartøier, som ankommer fra europæisk Havn, overensstemmende med det franske Toldreglement, kan fritages for at afgive Søforklaring, følgelig ogsaa for at føre Mandskabet som Vidner, forsaavidt ingen Tvivl synes at foreligge med Hensyn til den Reise, som Fartøiet skal have foretaget. I Overensstemmelse hermed er denne Lettelse ogsaa kommet vore Skibsførere tilgode i de fleste franske Havne, hvorved de selv har kunnet udføre hele Klareringen og derved indsparet det drøie Skibsmæglerhonorar.

I Bordeaux er der dog gjort en Undtagelse herfra, idet den derværende Tolddirektør har fordret, at Besætningen altid skulde føres som Vidner ved Afgivelse af Søforklaringen, naar et Fartøis Last udgjøres af saadanne Varer, som ved Indførsel fra et andet Sted end Produktionslandet belægges med Til lægsafgift (surtaxe d'origine ou d'entrepôt).

Da dette imidlertid er Tilfældet med saagodtsom alle Slags Varer, blive Skibsførerne herved faktisk forhindret fra selv at udføre Toldklareringen for sine Fartøier, hvilket har givet Anledning til gjentagne Klagemaal. Heri er der nu endelig indtraadt Forandring.

Gjennem Medvirkning af Hans Majestæts Gesandtskab i Paris er nemlig opnaaet, at den franske Regjering har indgaaet paa, at det, ved fremtidige Toldklareringer i Bordeaux, navnlig af Fartøier, hvis Last bestaar af Træ fra europæisk Havn, ikke skal være nødvendigt at føre Besætningen som Vidner paa Søforklaringens Rigtighed, medmindre der er Grund til at tvivle paa, at Reisen er foregaaet paa vanlig Maade.

Herom har jeg den Ære at underrette det Kongelige Departement.

Danzig.

Skrivelse dateret 30te Mai 1898.

Is til Danzig importeredes i Aar kuns fra Norge og ankom fra 1 Januar til Dato:

i Norsk Damper „Hermod“	fra Drammen	550	Tons	Is
- Do. „Thistle“	„ Do.	500	„	„
- Norsk Bark „Esperance“	fra Drøbak	343	„	„

- Norsk Skonner	„Ross“	- Brevig	248	Tons	Is
- Norsk Bark	„Nornen“	- Christiania	522	„	„
- Dansk Skonner	„Holger Danske“	—	180	„	„
- „	„Sophie“	—	130	„	„
- „	„Concordia“	—	115	„	„
- „	Brig „Petrine“	—	300	„	„

Tilsammen 2 888 Tons Is

og skal endnu et Par Laster komme, hvorved det foreløbige Behov turde være dækket her.

Indhold: **Genua** S. 285. — **Wien** S. 311. — **Havre** S. 314, 343, 346.
— **Antwerpen** S. 315. — **München** S. 342. **Tunis** S. 345. — **Danzig** S. 347.

Beretninger om Handel og Skibsfart.

Uddrag af Aarsberetninger fra de forenede Rigers Konsuler
for 1897 m. M.,

No. II.

udgivet ved Departementet for det Indre.

1898.

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

Hamburg.

Skibsfarten 1897.

Norske Fartøier.	Med Ladning.		I Ballast.		Tilsammen.				Brutto- fragter. 100 Mk.
	Ant.	Ton.	Ant.	Ton.	Ant.	Ton.	Deraf Dampskibe.		
							Ant.	Ton.	
I. Ankomne.									
Fra Norge til Hoved- stationen	236	110 204	6	2 675	242	112 879	-	-	10 025
- Norge til Vicekon- sulsstationerne . . .	13	5 107	-	-	13	5 107	-	-	82
- Sverige til Hoved- stationen	2	660	1	429	3	1 089	-	-	65
- Sverige til Vice- konsulsstationerne .	19	7 854	-	-	19	7 854	-	-	622
- andre Lande til Ho- vedstationen	213	144 293	64	41 084	277	185 377	-	-	26 069
- andre Lande til Vice- konsulsstationerne .	38	27 358	2	1 467	40	28 825	-	-	4 610
Ialt	521	295 476	73	45 655	594	341 131	457	259 261	41 473
II. Afgaaede.									
Til Norge fra Hoved- stationen	268	123 386	45	23 187	313	146 573	-	-	12 300
- Norge fra Vicekon- sulsstationerne . . .	-	-	4	2 574	4	2 574	-	-	-
- Sverige til Hoved- stationen	4	2 140	6	3 777	10	5 917	-	-	112
- Sverige fra Vicekon- sulsstationerne . . .	1	515	2	1 758	3	2 273	-	-	13
- andre Lande fra Ho- vedstationen	74	56 285	122	89 614	196	145 899	-	-	14 440
- andre Lande fra Vice- konsulsstationerne .	24	13 588	44	25 354	68	38 942	-	-	187
Ialt	371	195 914	223	146 264	594	342 178	455	258 363	27 052

For Havari eller Ordre ankom 9 Skibe drægtig 8397 Tons.

Af svenske Skibe ankom 257 drægtig 96789 Tons til Distriktets Havne.

Erlagte Konsulatafgifter af norske Skibe ved Hovedstationen Rm. 13901.61, ved Vicekonsulaterne Rm. 2857.91, hvoraf tilfaldt Konsulskassen Rm. 1428.96. Af svenske Skibe ved Hovedstationen Rm. 3077.40, ved Vicekonsulaterne Rm. 992.51, hvoraf tilfaldt Konsulskassen Rm. 496.25, ialt tilfaldt Konsulskassen Rm. 18904.22,

Aarsberetning dateret 9 Mai 1898.

Aaret 1897 har i økonomisk Henseende været gunstigt for Tyskland. Høsten var i det store Hele god og Kornpriserne paa Grund af den ugunstige Høst i en Flerhed af Verdens kornproducerende Lande ganske tilfredsstillende. Fremforalt var Aaret godt for Industrien, dog med Undtagelse af Textilfabrikationen. Arbeidslønnen var, som rimeligt er i saadanne Tider, ganske høi. Kjøbeevnen i de brede Lag tiltog som Følge deraf, og Tilfredsheden blandt de arbeidende Klasser har været almindelig. Større Streiker har været sjældne og har som Regel let ladet sig bilægge i Mindelighed. Forsaavidt har Tyskland været betydelig heldigere stillet end England.

For Tysklands Handel har Aaret 1897 ikke været fuldt saa heldbringende som for Industrien. Vistnok har Omsætningen tiltaget betydelig i Omfang. Det kom fornemmelig tilsyne i den øgede Jernbanetransport. De Krav, man stillede til Jernbanerne, kunde til sine Tider endog ikke efterkommes.

Hvad der gjorde Handelsverdenen mindre tilfreds, var derimod først og fremst det fra 1896 fortsatte Prisfald. Det gjorde sig især gjældende i det første Halvaar. Som Eksempel kan nævnes, at Kaffe, hvoraf der bare til Hamburg indføres for ca. 100 Mill. Mrk., efter i 1896 at have sunket 30 pCt. i Værdi i 1897 deprecieredes med yderligere 40—45 pCt. Ved Siden af Kaffe rammes maaſke Salpeter og Bomuld haardest. Den almindelige Synken i Varepriserne siden Begyndelsen af 70 Aarene stilles i et interessant Lys ved følgende Tabel, som den bekjendte A. Sauerbeck har opstillet over Gjennemsnitsprisen paa 45 af de almindelige Varer.

Den var i:

1873 111, 1879 83, 1880 88, 1885 72, 1886 69, 1887 68, 1888 70, 1889 72, 1890 72, 1891 72, 1892 68, 1893 68, 1894 63, 1895 62, 1896 61.

Det er engros Handelen, som har lidt under disse Forhold. Detaljisterne har derimod forstaaet at varetage sit Tarv ved i det længste at ignorere Tilbagegangen i Priserne.

Videre har de prekære Tilstande i mange af de oversøiske Lande paa Grund af den intime Forbindelse, hvori Tyskland, fornemmelig Hamburg, staar til disse, ogsaa havt en skadelig Indflydelse. Handelsforbindelserne

med Brasilien led under de derværende økonomiske og politiske ugunstige Forhold, det ovennævnte enorme Fald i Kaffepriserne og synkende Vexelskurser. Ogsaa de øvrige sydamerikanske Lande samt Centralamerika berørtes af revolutionære Bevægelser. Kun Mexico danner her en Undtagelse.

Tysklands Import og Export stillede sig i 1897, sammenlignet med de foregaaende Aar, saaledes:

	Indførsel.	Udførsel.	Overskud af Indførsel.
	Mill. Mk.	Mill. Mk.	Mill. Mk.
1889	3 989.5	3 164.8	824.7
1890	4 145.5	3 326.5	819
1891	4 150.8	3 175.5	975.3
1892	4 018.5	2 954.1	1 064.4
1893	3 961.8	3 092	869.8
1894	3 938.2	2 961.5	976.7
1895	4 120.7	3 317.9	802.8
1896	4 307.2	3 525.1	782.1
1897	4 646.5	3 652.9	993.6

En Opgave over Tysklands Handel med Norge og Sverige i 1897 indsendtes i Srivelse af 12te Februar d. A.

Forholdet mellem Tysklands og dets vigtigste Konkurrenters Handel belyses af følgende Tabel.

	Indførsel		Udførsel	
	i Mill. Mk.			
	1896.	1897.	1896.	1897.
Storbritannien	8 836.2	9 024.7	4 802.9	4 687.0
Tyskland	4 307.2	4 646.5	3 525.1	3 652.9
Frankrige	3 028.9	3 200.1	2 720.7	2 940.5
Østerrige-Ungarn	1 411.4	1 520.6	1 548.0	1 546.8
Forenede Stater	2 862.7	3 118.9	4 224.8	4 616.2
Rusland	1 909.3	1 854.6	2 230.4	2 414.4

Hamburgs Handel har i de tre sidstforløbne Aar stillet sig saaledes:*)

	1895.		1896.	
	Dob. Centner.	Mk.	Dob. Centner.	Mk.
Indførsel	63 690 363	1 661 433 100	71 038 625	1 713 071 090
deraf fra Norge	644 518	17 926 600	765 039	17 426 020
— - Sverige	1 246 183	18 585 300	1 056 837	17 496 340
Udførsel	29 778 646	1 339 213 290	32 406 655	1 439 210 120
deraf fra Norge	804 675	51 074 960	883 138	55 123 330
— - Sverige	926 636	38 358 400	934 407	39 606 360

*) 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 betragtes Hamburgs Frihavn som Udland; i den hamburgske Statistik fungerer derimod Frihavnen som en Del af Byen selv, altsaa som Indland.

1897.

	Dob. Centner.	Mk.
Indførsel	80 666 618	1 790 833 360
deraf fra Norge . . .	817 841	19 349 860
— - Sverige	1 132 284	15 224 810
Udførsel	36 834 637	1 435 213 520
deraf til Norge	1 028 192	63 129 590
— - Sverige	1 338 369	56 698 940

Vedlagt følger en Fortegnelse over Vareomsætningen mellem Hamburg og Norge i 1897 for de Varesorters Vedkommende, hvoraf Ind- eller Udførselen har beløbet sig til mindst 5 000 Mk., samt over Vareomsætningen mellem Norge og Distriktets Vicekonsulsstationer.

Man vil af det Ovenanførte have seet, at Tysklands Indførsel siden 1889 aarlig har oversteget Udførselen med ca. 900 Mill. Mk. Denne Differens dækkes væsentlig af Udbyttet af de i andre Lande anbragte tyske Kapitaler og derværende tyske Banker, Jernbaner, Fabrikker etc., Dividenderne af fremmede Statspapirer samt Fragtfortjeneste m. m.

Tysk Foretagsomhed udvider sig stadig til alle Verdens Lande. Især er den betydelig i Syd- og Central-Amerika. Til Belysning af, hvorledes tysk Kapital er anbragt i de udeneuropæiske Lande, kan følgende approximative Opgave tjene:

I Guatemala antages at være anbragt 140 Mill. Mk., i Mexiko 184 Mill. Dollars, i Venezuela 200 Mill. Mk., i Brasilien ikke under 600 Mill. Mk., i Chili antagelig 100 Mill. Mk., deraf 28 i Salpeterminer, i Afrika 100 Mill. Mk. For disse faa Lande gaar Beløbet op til 1½ Milliard Mk. De udenlandske Værdipapirer, der er anbragte i Tyskland, anslaaes til aarlig at indbringe 500 Mill. Mk.

Jeg omtalte i min forrige Aarsrapport, at Tyskland i Juni 1896 fik en ny Børslov, der i vid Udstrækning imødekom Agrarernes Krav. Loven forbød al børsmæssig Terminhandel i Korn og Mel og gjorde Retsgyldigheden af Terminhandel i andre Varer afhængig af, at begge de kontraherende Parter var indførte i et for Offentligheden tilgængeligt Register. Den aabnede videre de enkelte Staters Regjeringer Adgang til at tilforordne Børsbestyrelserne et vist Antal Repræsentanter for Landbruget, indskrænkede Adgangen til at udbyde Værdipapirer etc. I Handelsverdenen mødte disse Bestemmelser en voldsom Modstand og forudsagdes at ville faa de betænkeligste Følger. Handelsstanden paastaar nu, at denne Forudsigelse i alle Dele er gaaet i Opfyldelse, at Loven i det forløbne Aar ikke har vist Spor af gavnlige Virkninger, og at Korn- og Melhandelen er tvungen ind i upraktiske og hemmende Former, der skal have hindret Landmanden i at udnytte det sidste Aars gunstige Konjunkturer. I Preussen vakte Tilforordningen af Landmænd til Børsbestyrelserne stor Uvilje. I Berlin forlod Kornhandlerne Børsen og henlagde sine Møder til et andet Lokale. Agrarerne gjør paa sin Side ingen Indrømmelser overfor disse Handelsverdenens Klager. De finder endog, at Børsloven er bleven for slapt gennemført af Administrationen, og har øget sine Fordringer ved i Juli 1897 at indlevere en Petition til Rigsdagen, gaaende ud paa, at al Indførsel af Korn skulde

forbydes, til en Begyndelse for et Tidsrum af 6 Maaneder, et Krav, hvis Opfyldelse imidlertid vilde være kommen i afgjort Strid med Tysklands Handelstraktater.

Det er ikke blot indad, men ogsaa udad, Agrarerne vil afpasse den tyske Handelspolitik efter sine Krav. Tysklands Handelstraktater udløber med Aaret 1903, og det Spørgsmaal trænger sig nu frem, hvorledes man skal stille sig overfor Afslutningen af nye Traktater. Handelsverdenen og de industridrivende Klasser er i det store og heletaget tilfredse med den nuværende Tilstand og fremholder den stadige Øgning i Eksporten for en væsentlig Del som et Resultat af de gjældende Traktater. Agrarernes Haab staar derimod til i den med 1904 begyndende Periode at skulle lægge de flest mulige Hindringer iveien for Importen, ialfald forsaa vidt de Varer angaar, hvis Indførsel menes at virke trykkende paa Priserne for de tyske Landmandsprodukter. De tror bedst at skulle naa sit Maal ved at skaffe Tyskland en autonom Toldtarif. Man fordrer, at Korntolden ikke ved Handelstraktater skal fastsættes til en bestemt Høide, men at den tyske Lovgivningsmagt selv skal have fuld Raadighed over den, saaat man kan forhøje den, naar Kornpriserne falder, og nedsætte den, naar de stiger. Til Forberedelse af de nye Traktater har Statssekretæren for det Indre nedsat en Kommission, hvori Handel, Industri og Jordbrug er repræsenterede. Landmændene paastaaes fra Handelsverdenens Side at have valgt sine Repræsentanter blandt de mest yderliggaaende Agrarer.

Af ovenstaaende vil det fremgaa, hvor skarpt Partierne staar imod hinanden, og hvor yderliggaaende Agrarernes Fordringer er. Disse Kampe vil vel dog ende med et for Tyskland heldigt Resultat og skaffe Landbruget, Tysklands vigtigste Næringsvei, den Ret, det tilkommer. Den Interesse, hvormed Privatmænd, Nationalforsamlinger og Regjeringer omfatter de økonomiske Spørgsmaal, og de Ofre, man stadig bringer for at komme deres Løsning nærmere, samt det høie Standpunkt, hvorpaa den tekniske Dannelse og de anvendte Naturvidenskaber staar, peger i Forening med de praktiske økonomiske Læresætninger, hvoraf man her lader sig lede, afgjort i den Retning.

B a n k v æ s e n.

Den nye Børslov siges at have tvunget Bankforretningerne ind i delvis nye Former. De større Banker skal have høstet betydelige Fordele deraf i Modsætning til de smaa mindre kapitalstærke Bankierer. Rigsbankdiskontoen var i 1897 gennemsnitlig 3.80 pCt., Privatkontoen 3.09 pCt. Vistnok saa Rigsbanken sig nødsaget til en midlertidig Diskontoforhøielse. Denne var imidlertid ganske naturlig at føre tilbage til den usædvanlige Blomstring i flere Industrigrene og de høiere Kornpriser.

Norske og Svenske Papirer er fremdeles vel anseede paa det tyske Marked. Dog har de paa Grund af den lave Rente i den senere Tid været noget mindre efterspurgt.

Handelsmænds Uddannelse.

I Sammenhæng med den storartede Udvikling, den tyske Handel har taget, er Spørgsmaalet om en høiere kommerciel Uddannelse kommet paa Dagsordenen. Dette er bleven grundig drøftet, dels af Korporationer, der har været direkte interesserede i Sagen, dels i Pressen. Tysklands betydeligste Handelskammere har udtalt sin Mening, og Sagen har endog været optagen til Behandling af Regjeringerne.

Fra alle Hold er man enig om Nødvendigheden af en mere omfattende og grundig merkantil Uddannelse; kun om Maaden at tilvejebringe denne paa er Meningerne meget delte. En Anskuelse gaar ud paa, at selvstændige Handelsskoler bør oprettes som dem, der findes i Paris, Antwerpen, Wien og Budapest, og at saadanne Institutioner alene kan faa sin rette Betydning, naar de organiseres som fuldt selvstændige og under Hensyntagen kun til det Formaal, de skal tjene. Fra et andet Hold gaar man ud fra, at den høiere kommercielle Uddannelse bør hentes fra Universiteterne, enten gennem høiere Undervisningskurser, afholdte i de betydeligere Handelssteder af akademiske Lærere, eller ogsaa saaledes, at særskilte Fakulteter for de høiere Handelsdiscipliner inkorporeres i de bestaaende Universiteter. Det synes, som om denne sidste Mening skulle have Flertallet for sig; den danner ogsaa en Konsekvens af den i Tyskland almindelig anerkjendte Grundsætning om Henlæggelse af Undervisningen inden de anvendte Videnskaber til Universiteterne. Den har ogsaa vundet Tilslutning i en paa den preussiske Handelsministers Foranstaltning af Repræsentanter for de i Sagen interesserede Kredse nylig sammenkaldt Forsamling, som har gjort Spørgsmaalet om den lavere og høiere kommercielle Uddannelse til Gjenstand for en alsidig og indgaaende Drøftelse. I Overensstemmelse med denne Grundsætning har Handelskammeret i Frankfurt am Main foranstaltet saakaldte akademiske Kurser i de forskellige Handelsdiscipliner, og Beslutning er fattet angaaende Oprettelse af en i April 1898 i Virksomhed trædende Handelshøjskole i Leipzig, som med Hensyn til Undervisningen skal staa i den nærmeste Sammenhæng med Universitetet sammesteds.

Et herfra afvigende Standpunkt indtager Handelskammeret i Hamburg. Det anerkjender vistnok Behovet for en grundig og alsidig kommerciel Uddannelse, men anser de allerede eksisterende Undervisningsanstalter for fuldt tilstrækkelige til Opnaaelse af Maalet. Hvad den rent kjøbmandsmæssige Uddannelse angaar, menes den hovedsagelig at kunne erhverves i det praktiske Liv og fuldt ud at kunne kompletteres i de saakaldte Fortsættelsesskoler. Der henvises til, at Kjøbmændene under de nuværende Forhold har kunnet indtage en indflydelsesrig Stilling ogsaa i det offentlige Liv. De høiere Handelsskoler skulde derfor være overflødige. De paastaaes at ville give Anledning til Spilden af Tid og Kraft og overhovedet virke skadelig, idet de ikke skulde kunne bibringe Indsigt i de empiriske Handelsvidenskaber, som man mener, kun lader sig tilegne gennem Praksis.

Dette Handelskammerets Standpunkt lader sig maaske forklare af den særlig lette Adgang, man i et Handelscentrum som Hamburg har til i det praktiske Liv at forhverve sig alle fornødne Kundskaber. Anderledes maa imidlertid Sagen stille sig for de Steder, der ikke i samme Grad kommer i et intimt Forhold til Verdenshandelen.

Kommunikationerne mellem de Forenede Riger og Tyskland.

De sidste Aar udmærker sig ved en voksende Interesse for at lette Forbindelsen mellem Skandinavien og Tyskland. I det forløbne Aar er et vigtigt Skridt taget gennem Oprettelsen af Dampskibsforbindelsen Trelleborg—Sassnitz. Veien mellem de to Punkter tilbagelægges i $4\frac{1}{4}$ Time. For det sydlige Sverige og det østlige Tyskland vil vel denne Route altid være den hurtigste og billigste.

Det gamle Projekt, at tilveiebringe en hurtigere Route mellem Kjøbenhavn og Hamburg ved Hjælp af Dampfærgeforbindelse mellem Laalands Sydspids og Nordpynten af Fehmern, som videre tænkes forenet med Fastlandet ved en Jernbanebro, dukker atter op. Reisen mellem Kjøbenhavn og Hamburg skulde paa den Maade kunne tilbagelægges i 6 Timer. Kommunikationerne mellem Sverige og det østlige Norge paa den ene samt Hamburg og overhovedet det vestlige Tyskland paa den anden Side vilde derved lettes betydelig.

Af Vigtighed for det vestlige og sydlige Norge er den hurtigere Jernbaneforbindelse mellem Fredrikshavn og Hamburg, som den danske Regjering skal have til Hensigt at etablere ved Hurtigtog gennem Jylland, saaledes at Reisen Fredrikshavn—Hamburg kun vil komme til at medtage 13 Timer.

Hamburg som Mellemmand.

Jeg har tidligere omtalt Tysklands voksende Forbindelser med de udeneuropæiske Lande. Initiativet til disses Etableren tør vel siges at være udgaaet fra Hansestæderne. Allerede for en Række af Aar tilbage var det, at unge Handelsmænd fra Hamburg og Bremen vandrede ud til oversøiske Pladse for der at knytte Forbindelse med Hjemlandet. Derigjennem er der i Tidernes Løb oprettet tyske Handelshuse paa de vigtigste Handelspladse rundt omkring i Verden. Det hører nu til Dagens Orden, at de Hamburgske Kjøbmænd af den yngre Generation i nogen Tid opholder sig paa en eller anden oversøisk Plads. Naar Tyskerne har været saa heldige i disse sine Bestræbelser, da skyldes det først og fremst deres Arbeidsomhed, Grundighed, praktiske Sands samt Evne til at sætte sig ind i de fremmede Landes Forhold, lære deres Sprog etc.

Den enkelte Privatmands Kræfter synes ikke at strække til for grundig at undersøge de fjerntliggende Markeder. Under Indtrykket heraf har i det forløbne Aar Handelskammeret i Crefeldt med Forbilleder, hentede fra Frankrige, England og Amerika, for Øiet udsendt en Kommission af sagkyndige Mænd til Østasien for der at lade dem undersøge Markedet for den tyske Industri's Produkter samt hine Landes egen Produktionsevne. Foretagendet fandt Støtte hos flere andre Handelskammere ligesom ogsaa fra det Offentliges Side. Kommissionen er nu vendt tilbage og foranstalter Udstillinger af de medbragte Vareprøver. Af stor Betydning er ogsaa de mægtige Aktieselskaber, der underholder regelmæssige Dampskibsrouter paa de vigtigere oversøiske Pladse. Staten er traadt hjælpende til med Subvention til visse af dem.

For os vil det vel neppe være hensigtsmæssigt saaledes som Tyskland at koncentrere vore Kræfter paa en mere omfattende Etableren af direkte Forbindelser med de fjerne Lande. Dertil staar vel vor økonomiske Udvikling endnu paa et for lavt Trin. Man maa erindre, at det tyske Marked, om det end naturligvis altid vil spille Hovedrollen ved Afsætningen af de tyske Produkter, dog ikke længere kan strække til for den Storindustri, som har udviklet sig i de sidste Aartier. Det er derfor en Velfærdssag for Tyskland at bane sig Vei til de fremmede Markeder, skaffe sig Kolonier etc. Mængden af vort Lands Eksportartikler er derimod endnu forholdsvis ringe. Vistnok spiller de fjerne Markeder en ikke ubetydelig Rolle for enkelte af vore Produkter. Men man maa vel erindre, at Oprettelsen og Vedligeholdelsen af direkte Handelsforbindelser er forenede med betydelige Anstrængelser og fornemmelig fra privat Hold kræver Ofre, som vor Handelsstand ikke synes tilbøjelig til at bringe. Vi vil vel endnu i nogen Tid være henviste til Benyttelse af Mellemmænd, der forstaar, hvor og paa hvad Maade vore Exportartikler hensigtsmæssigst bør anbringes.

Jeg har i tidligere Rapporter henledet Opmærksomheden paa de Fordele, Hamburg med sine udstrakte Forbindelser og talrige Dampskibslinjer maatte byde som Mellemand af nævnte Art, og som oplysende Exempel omtalt, hvorledes bl. a. vore Fyrstikker er spredte ud til alle Kanter væsentlig ved Hjælp af Hamburgske Handelshuse. Det er formentlig her i Hamburg, det vil falde vore Handelsmænd naturligst at studere Exporthandelen med de oversøiske Steder. Et udmærket Middel til at gjøre vore Varer tilstrækkelig kjendte, ikke blot for Hamburgerne selv, men ogsaa for disses fremmede Kunder, der hyppig foretager Forretningsreiser hid, har man i Oprettelse af Mønsterlagere. Jeg har tidligere henledet Opmærksomheden paa disses Betydning.

U d v a n d r i n g .

Der udvandrede fra Tyskland i 1897 23249 Personer mod i 1896 33824, 1895 37498, 1894 40964, 1893 87677, 1892 116339, 1891 120089, 1890 97103, 1889 96070.

Man ser heraf, at Udvandringen er i stadigt Aftagende. Den foregaar hovedsagelig til Amerika, og det er de derværende mindre gunstige økonomiske Forhold, der for Tiden skal betinge lavere Arbejdsløn end den, der gives i Tyskland, man tilskriver Tilbagegangen. Det naturligste Middel til at kunne formindske Emigrationen maa selvfølgelig søges i at fremme Hjemlandets egen materielle Udvikling for derigjennem at skaffe Befolkningen fordelagtig Sysselsættelse. Det er ogsaa den Vei, Tyskerne har valgt. Da visse Dele af Tyskland er stærkt befolkede, er det imidlertid sandsynligt, at en Emigration altid vil komme til at finde Sted. En vigtig Opgave bliver det derfor at lede Udvandringen i en saadan Retning, at den saavidt mulig kan blive Moderlandet til Nytte. Man har tilfulde indset, hvilket Tab Tyskland har lidt gennem Udvandringen til Nordamerika, idet de tyske Emigranter der mere eller mindre er gaaet tabt for Fædrelandet. Man haaber i Fremtiden at skulle hindre Forekomster af denne Art ved Erhvervelse af Kolonier eller ved at lede Udvandringen til Lande, hvor Emigranterne kan opretholde sine nationale Sæder og Tankesæt og derved komme til at vedligeholde Forbindelsen med Hjemlandet.

K o r n o g M e l.

Tyskland indførte i 1897 af Korn og Mel:

Hvede 11 789 889 Dob. Centner, Rug 8 568 315, Byg 10 635 147, Havre 5 478 803, Mais 12 663 052, Mel 382 831 Dob. Centner.

Der udførtes:

Hvede 1 713 799 Dob. Centner, deraf til Norge 36 959, Sverige 303 281 Dob. Centner.

Rug 1 064 347 Dob. Centner, deraf til Norge 119 653, Sverige 64 026 Dob. Centner.

Havre 213 627 Dob. Centner, Byg 172 246 Dob. Centner.

Grovmalet Korn, Gryn etc. 351 456 Dob. Centner, deraf til Norge 107 41 Dob. Centner.

Hvedemel 449 859 Dob. Centner, deraf til Norge 76 995 Dob. Centner.

Rugmel 1 135 912 Dob. Centner, deraf til Norge 329 534 Dob. Centner.

Andet Mel 369 18 Dob. Centner, deraf til Norge 13 767 Dob. Centner.

Omsætningen af Korn og Mel mellem Hamburg og Norge var i 1897 følgende:

Indførsel fra Norge:

Hvedemel Netto Kg. 5120, Værdi Mk. 1 290, Rugmel Kg. 1 380, M. 390, Andre Melsorter Kg. 510, Mk. 100, Gryn etc. Kg. 500, M. 150.

Udførsel til Norge:

Hvede Netto Kg. 9 850, Værdi Mk. 1 650, Byg Kg. 1 096 530, M. 220 240, Mais Kg. 1 362 350, M. 92 550, Hvedemel K. 7 835 320, M. 1 745 710, Rugmel Kg. 13 285 100, M. 1 635 920, Andre Melsorter K. 1 338 280, M. 182 370, Gryn etc. K. 998 480, M. 153 420, Malt K. 184 110, M. 72 540.

Den tyske Udførsel af Korn omfatter forskellige Sorter, som fortrinsvis egner sig for det udenlandske Marked.

I Perioden 1894—96 var Tysklands aarlige Gjennemsnitsindførsel:

Af Hvede 13 820 000 Dob. Centner, Rug 8 830 333, Byg 10 182 133, Havre 3 787 763, Mais 5 760 340, tilsammen ca. 42 380 000 Dob. Centner.

Landets egen Produktion af de fire førstnævnte Kornsorter var 1892—1895 aarlig i Gjennemsnit ca. 175 000 000 D. Centner bestaaende af:

Hvede . . .	29 830 000	D. C. avlede	paa	1 900 000	ha.
Rug . . .	72 580 000	—	—	—	5 800 000 —
Byg . . .	24 390 000	—	—	—	1 720 000 —
Havre . . .	48 500 000	—	—	—	3 800 000 —

Forat Landets egen Produktion skulde overflødiggjøre Import af Korn, maatte der aarlig indhøstes pr. Hektar:

Af Hvede	23	D. C.	mod	forhen	15.70	D. C.
- Rug	14.03	—	"	—	12.51	—
- Byg	20.10	—	"	—	14.18	—
- Havre	15.28	—	"	—	12.77	—

Ved disse Beregninger er dog forudsat, at Udførselen, der af de samme fire Kornsorter samt Mel af dem, der i nævnte Tidsrum har omfattet ca. 4 Mill. D. C. Centner aarlig, fremdeles skulde vedvare.

Agrarerne paastaar, at Tyskland gennem en intensivere Dyrkning med Lethed burde kunne bringe det til at brødføde sig selv.

Den tyske Export af Korn og Mel muliggjøres ved Udstedelse af de saakaldte „Einfuhrscheine“, der berettiger Indehaveren til toldfrit at indføre forskellige vigtige Varesorter i Mængder, der er sat i et vist Forhold til det udførte Kvantum Korn. For Melets Vedkommende gik Regulativet ud fra, at der til Udvinning af 75 Vægtenheder Hvedemel eller 65 Enheder Rugmel medgik 100 Enheder af vedkommende Kornsort, og denne Fiktion lagdes da til Grund for Beregningen af den Godtgjørelse, der indrømmedes ved Einfuhrscheinets Udstedelse. Det nævnte Udbytteforhold fremkaldte talrige Klager fra de tyske Mølleieeres Side. Sagen har været Gjenstand for videre Undersøgelser, og Bundesrath har udfærdiget et nyt Regulativ, der fastholder det tidligere Udbytteforhold, men samtidig under Straf paabyder Exportøren at opgive det faktiske Udbytteforhold, forsaavidt dette i det enkelte Tilfælde skulde stille sig gunstigere end det i Regulativet fingerede.

Kvæg og Kjør.

Tysklands Kvægimport har i de tre sidste Aar været:

Kjør 1897 73 788 St., 1896 82 882 St., 1895 113 712 St., hvoraf i 1897 fra Sverige 3012 St., Danmark 29 260 St., Østerrige-Ungarn 28 450 St., Schweiz 12 5521 St.

Tyre 1897 5 977 St., 1896 7 834 St., 1895 11 199 St., deraf i 1897 fra Sverige 1 689 St., Danmark 3 115 St., Østerrige-Ungarn 1 063 St.

Okser 1897 51 282 St., 1896 51 553 St., 1895 62 405 St., deraf i 1897 fra Sverige 1 888 St., Danmark 8 904 St., Østerrige-Ungarn 39 852 St.

Ungkvæg (under 2½ Aar) 1897 71 923, 1896 65 876 St., 1895 88 044 St., deraf i 1897 fra Sverige 1 880 St., Danmark 42 043 St., Østerrige-Ungarn 21 725 St., Schweiz 5 303.

Kalve (under 6 Uger) 1897 14 597 St., 1896 9 660 St., 1895 15 665 St.

Svin 1897 89 826 St., 1896 108 091 St., 1895 345 594 St., deraf i 1897 fra Sverige 3 916 St., Rusland 71 332 St., Frankrige 13 600 St.

Heste 1897 120334 St., 1896 103260 St., 1895 103967 St., deraf i 1897 fra Belgien 21550 St., Danmark 20228 St., Frankrige 8460 Østerrige-Ungarn 14361 St., Rusland 36897 St.

Af Faar indførtes i 1897 1988 mod i 1896 1591 og af Lam i de samme Aar henholdsvis 431 St. og 306 St.

Der udførtes i 1897 af Faar 199295 og af Lam 17651. Forøvrigt er Kvægudførselen uden Betydning.

Importen i 1897 af Kvæg til Hamburg fra de forenede Riger bestod af 44000 N. Kg. svensk Vare til en Værdi af 22000 Mk.

Man vil heraf se, at Tysklands Import af Kvæg og fornemmelig af Svin er gaaet tilbage. Derimod stiger Hesteindførselen adskillig. Faar og Lam er den eneste Dyreklasse, hvoraf Tyskland har Overskudsudførsel.

Den tyske Import af Kjød og Flesk havde i de tre sidste Aar følgende Størrelse:

1895 331971 Dob. Centner, 1896 266940 do., 1897 479740 do.

I 1897 bestod den bl. a. af:

Fersk Kjød af Hornkvæg 44990 D. C., hvoraf fra Danmark 21849, Svinekjød 112113 D. C., hvoraf fra Nederlandene 65289, de forenede Stater 14501, Rusland 15944, Svineskinker 33166 D. C., hvoraf fra de forenede Stater 26353, Svineflesk 170104 D. C., hvoraf fra de forenede Stater 152224, Pølser 18509 D. C., hvoraf fra Danmark 1546, Nederlandene 3480, de forenede Stater 10862, Fedt 972809 D. C.

Indførselen af fersk Kjød til Hamburg fra de forenede Riger bestod af 4200 Kg., der kom fra Norge.

Det er Amerika, der sidste Aar har oversvømmet det tyske Marked, særlig med Svinekjød, Skinker og Pølser, og Tilførselen deraf fra de forenede Stater i 1897 var større end den samlede Indførsel i 1896. Tilførselen fra de andre Lande er i Tilbagegang.

Bestræbelserne i Tyskland gaar stadig mere i Retning af at udelukke fremmed Kvæg og dække Landets Behov med egen Produktion. Indførselen hemmes gennem strenge sanitære Forholdsregler. Uagtet Mule- og Klovesyge er sterkt udbredt i Tyskland, er Forekomsten af nogle ganske faa Tilfælde af Sygdommen i det andet Land nok til at fremkalde et Forbud mod Indførsel derfra. Af den Grund var det, Importen fra Norge og Sverige i forrige Aar blev forbudt. Men selv om dette Forbud hævedes, vilde Indførselen fra Skandinavien i høi Grad vanskeliggjøres ved Bestemmelserne om, at alle importerede Dyr skal undergives 10 Dages Karantæne samt tuberkulinindsprøites og titbagesendes, forsaavidt de skulde reagere. Hvad det danske Kvæg angaar, har det været paa Tale at foretage Tuberkulinindsprøitningen i Danmark under tysk Kontrol for derved saavidt mulig at sikre sig mod, at Dyrene ikke reagerer ved senere Indsprøitning i Tyskland, uden at dette dog er bleven iværksat. For yderligere at forebygge Tab, der er forbundne med at skulle tage Kvæget tilbage i det Tilfælde, det ikke skulde staa Prøven paa Importstedet, har man om-

gaaes med Planer til Oprettelse af et Assurancesystem, uden at de dog har ladet sig realisere. Det Resikable ved Importen hertil af dansk Kvæg er videre forøget ved en Skjærpelse i Forbudet mod til Danmark at importere altslags Kvæg fra Tyskland, saa at Karantænekvæget ikke kan tilbagesendes.

Som bekendt har de tyske Forholdsregler mod Import af levende Kvæg baade i Sverige og Danmark henledet Opmærksomheden paa Nødvendigheden af at kaste sig paa Exporten af fersk Kjød, i hvilken Anledning man bl. a. er skredet til Oprettelse af offentlige Slagtehusse. For at lede Forretningerne ind i dette nye Spor, maa overhovedet vanskelige Opgaver løses. Fremforalt gjælder det at etablere en betryggende Kjødkontrol, lette og paa hensigtsmæssigste Maade ordne Transporten tillands og tilsøs, samt fremme en rigtig Udnyttelse af Slagteaffaldet. Disse Spørgsmaal burde hos os omfattes med samme Interesse som i Danmark, hvor nu en rationel Kjødindustri er ifærd med at udvikle sig. Det bør være værdt at nævne i denne Forbindelse, at Danmark skal have høstet større Fordele af det Opsving, Oprettelsen af Svineslagterier og Exporten af Svinekjød har taget efter det tyske Markeds Afspærring, end tidligere af Exporten did af levende Svin. Man anser i Danmark ikke den Tid for at være fjern, da Slagtningen og Exporten af slagtet Kjød overhovedet i Forbindelse med Pølse- og Konserverfabrikation bliver en konsolideret Forretning, der kan opvise Resultater, som er tilstrækkelig gode til at ophæve Resikoen ved Forsendelse af levende Kvæg til Tyskland.

Man maa imidlertid være forberedt paa, at ogsaa Importen af Kjød vil blive vanskeliggjort. Der pleies saaledes fortiden Forhandlinger om Oprettelse af en obligatorisk Kjødbesigtigelse i Preussen.

Tysklands delvise Afspærring overfor udenlandsk Kvæg har bragt Kjødpriserne til at stige betydelig, for Okser og Svins Vedkommende ligetil 63 — 65 Mk. pr. 50 Kg.

Af Statistiken over den tyske Kvægbestand hidsættes følgende Tal:

	Heste.	Hornkvæg.	Faar.	Svin.
	St.	St.	St.	St.
1 Decbr. 1897 . .	4 038 485	18 490 772	10 866 772	14 274 557
1 — 1892 . .	3 836 256	17 555 694	13 589 612	12 174 288
10 Januar 1883 . .	3 522 545	15 789 764	19 186 715	9 206 195
10 — 1873 . .	3 352 231	15 776 702	24 999 406	7 124 088

Agrarerne mener af denne Tilvæxt at kunne slutte, at Tyskland i en overskuelig Fremtid vil blive istand til selv at dække sit Behov for Kjød. Fra andet Hold reises der imidlertid Tvivl herom. Idet man henviser til det Faktum, at den tyske Kvægbestand ikke vokser i Proportion med Folkemængdens Tiltagen, paastaaes, at Forbruget af Kjød vil komme til at aftage paa Grund af de stigende Priser, og at en forøget Import vil blive nødvendig af andre kvælstofholdige Næringsmidler som Fisk, Æg og Fedt m. m. Man fremholder ogsaa, at Tyskland, navnlig af Hensyn til de nordlige Dele, nødvendigvis behøver fremmede Dyr til Krydsning af sin egen Kvægbestand.

Landbrugets Binæringer.

Den vigtigste af disse er Sukkerindustrien. Tysklands Sukkerproduktion har i Sammenligning med andre Lande i 1000 Tons været:

Rosukker 1897—98: Tyskland 1840, Østerrige 830, Frankrige 780, Rusland 745, Belgien 230, Holland 120, Sverige 85, Danmark 30, Rumænien, Italien og Spanien 40. Tilsammen 4700.

Rørsukker. Tilsammen 2517. Deraf: Java 550, Cuba 300.

Roe- og Rørsukker. Tilsammen 7217.

I 1896/97 fandtes der i Tyskland 399 Rosukkerfabrikker og 51 Sukkeraffinaderier. De nævnte 399 Fabrikker producerede, naar de forskellige Fabrikata omsættes i Raasukker, 1821223 Tons Raasukker, hvortil medgik 13721601 Tons Roer, der var indhøstede paa 424881 Ha. 1 Ha. gav i 1896 gennemsnitlig et Udbytte af 32.3 Tons mod 31 Tons i 1895. Paa Grund af ugunstige Veirforhold medgik der i 1897/96 til Fremstilling af 1 Kg. Raasukker 7.9 Kg. Roer mod 7.63 Kg. i 1896/95. Sukkerexporten beløb sig i 1896/97 til ca. 1200000 Tons mod ca. 950000 Tons i 1896/95.

Udførseln af Sukker fra Tyskland til Norge i 1897 opgives i den tyske Statistik saaledes:

Raasukker 7418 D. Cent., Sukker i Toppe etc. 84589, alle andre Sorter haardt Sukker 39444 D. Cent.

Udførselen fra Hamburg til Norge var:

Raasukker 300 D. C., Værdi 5450 Mk., krystaliseret 15431, 405760 Mk., Raffinade 76996, 2197200 Mk., Kandis 18, 1060 Mk., Farin 3355, 81730 Mk., Melasse 643, 3710 Mk., Sirup 257, 6020 Mk.

Det tyske Sukkerudførselspræmiesystem fremkalder stadig Utilfredshed, fornemmelig efterat de forenede Stater har rammet Tyskland ved at belægge Sukkerimporten fra Lande med aaben Udførselspræmie med en Kompensationstold svarende til Præmiens Beløb. Man har nu som bekjendt indledet Forhandlinger med de øvrige i Sagen interesserede Lande angaaende Fjernelse af Sukkerpræmier af enhver Art.

Blandt de andre Binæringer i første Række nævnes:

Spiritusfabrikationen. Tilvirkningen af Spiritus gik i 1889/90 op til 316.7 Mill. Liter, 1890/91 292, 1891/92 289.9, 1892/93 304.2, 1893/94 322.1, 1874/95 291.8, 1895/96 329.5 og i 1896/97 307.57 Mill. Liter.

Fra Sverige ankom der 1897 til Hamburg 485 Dob. Centner raa og raffineret Spiritus til en Værdi af 7710 Mk., fra Norge 13632 Dob. Centner til en Værdi af 278030 Mk. Af Likør og andre Brændevine ankom fra samme Lande henholdsvis 61 D. C. til en Værdi af 13740 Mk. og 243 D. C. til en Værdi af 25560 Mk.

Medens den tilvirkede Spiritus tidligere saagodtsom udelukkende medgik til Drikkeforbrug, finder den nu i stadig stigende Grad Anvendelse i Industrien. 90 Mill. Liter skal allerede anvendes i industrielle Bedrifter, deraf 16½ Mill. i Eddikkefabrikationen. Særlig bestræber man sig for at remplace Petroleum med tysk Spiritus ved Driften af Motorer og Kogeapparater. Med Iver fortsættes ogsaa Arbeidet med at skaffe Spiritus almindelig Udbredelse som Belysningsmiddel, i hvilket Øiemed man fremdeles eksperimenterer med Konstruktionen af en passende Spiritusglødelampe. Man haaber herved at blive uafhængig af Petroleumen og de udenlandske Ringe, der behersker Handelen med denne Vare. Hvilken overordentlig Betydning det vilde have for det tyske Landbrug, om Maalet skulde naaes, er indlysende. Spritens Lyseffekt skal betydelig overstige Petroleumens; det er kun den høie Pris, som lægger Hindringer i veien. Der paastaas, at Spiritus med Held vil kunne konkurrere med Petroleum, naar den kan leveres til en Pris af 26 Pf. pr. Liter i Detailhandel.

Særdeles vigtig for Tyskland er fremdeles Fabrikationen af Stivelse, Stivelsessirup og — Sukker. Det sidstnævnte Produkt benyttes i vid Udstrækning til Syltning af Frugter. Stivelsesindustrien repræsenterer allerede en Værdi af 80 Mill. Mk., altsaa langt mere end, hvad hele den norske Trælaseksport indbringer. Da saavel Spiritus- som Stivelsefabrikationen hovedsagelig er baseret paa Potetes, omfattes Potetesdyrkningen i Tyskland med megen Interesse. I 1897 fandtes 26 Poteteskulturstationer. Da vor Jordbund ogsaa i høi Grad egner sig for Potetesavl, forekommer det mig, at Tyskland her maatte frembyde et efterlignelsesværdigt Eksempel.

Ogsaa for Landbrugets Binæringer gjøres der Opofrelser fra offentligt Hold. Jeg nævnte i min sidste Aarsrapport blandt andre Eksempler herpaa, at der i Berlin er oprettet et stort Institut for Gjæringsindustrien og Stivelsefabrikation. Dette Institut danner en Afdeling af den kongelige Landbrugshøjskole sammesteds. Forvaltningen er imidlertid overdragen forskjellige særlig interesserede Foreninger af Næringsdrivende, der tilveiebringer de for Driften nødvendige Midler. Det aarlige Budget dreier sig om 670 000 Mk., den i Institut anbragte Kapital beløber sig til 3 300 000 Mk. Institutet beskæftiger sig med videnskabelig Forskning og Anstalten af praktiske Forsøg, meddeler Undervisning og publicerer, hvad der findes at være af Interesse. Til dets Raadighed staar en Laboratoriums- og Undervisningsbygning, en Forsøgsanstalt for hver af vedkommende Industrigræne samt Forsøgsmærker med Vegetationshus. 32 videnskabelig uddannede Funktionærer er beskæftigede ved Anstalten. De repræsenterer Chemi, fysisk Botanik, Bakteriologi, Teknologi, Nationaløkonomi, Statistik, Ingeniørvidenskab og Landbrug.

De vigtigste Afdelinger er:

1. Den tekniske videnskabelige Afdeling, hvis Opgave hovedsagelig er at studere Gjærens Karakter.
2. Afdelingen for Spritens tekniske Anvendbarhed. Denne skyldes det fornemmelig, at Spørgsmaalet om Petroleums Fortrængen ved Spiritus er rykket sin Løsning saa nær.

3. Afdelingen for Raastoffe, som har til Maal at befordre Avlen af ædle Raastoffe og paa enhver Maade at ophjælpe Potetes-, Byg- og Humle-dyrkningen.

4. Det analytiske Laboratorium, der foretager Undersøgelser af de af Medlemmerne indsendte Prøver.

5. Den botanisk bakteriologiske Afdeling.

6. Undervisningskurserne. Deltagernes Antal var i 1897/98 359, Lærernes 15.

7. Redaktionsafdelingen. Der udgives tre egne Tidsskrifter.

Dertil kommer de praktiske Forsøgsanstalter, nemlig:

1. Et Forsøgs- og Lærebryggeri med Malteri.
2. Forsøgsbrænderiet med Gjærkulturanstalten.
3. Forsøgsanstalten for Stivelseindustrien og en
4. Forsøgsanstalt for Edikkefabrikation.

Jernmalm, Jern og Staal.

Tysklands Indførsel af Jernmalm opgik i 1897 til 31856435 Dob. Centner, hvoraf 12 606 672 kom fra Sverige, 12652 052 fra Spanien, 2411736 fra Østerrige-Ungarn, 1470881 fra Belgien, 918329 fra Frankrige og 589446 fra Holland.

Sveriges Malmudførsel til Tyskland har som bekjendt faaet sin væsentlige Betydning efter Anlægget af Luleå---Gellivarabanen. For 6 Aar tilbage var den meget ringe.

Verdens Produktion af Jern stillede sig i 1897 saaledes:

De forenede Stater ca. 10 000 000 Tons, Storbritannien 8 500 000 T., Tyskland 7 000 000 T., Frankrige 2 000 000 T., Østerrige 1 250 000 T., Rusland 1 000 000 T., Belgien 1 000 000 T., Sverige 500 000 T., Spanien 250 000 T., andre Lande 500 000 T., ialt ca. 32 000 000 Tons.

Sverige producerer nu hovedsagelig Trækulsjern, der paa Grund af sin Kostbarhed kun kan finde Anvendelse i visse bestemte Øiemed. De stadige tekniske Opfindelser, der kommer Stenkulsjernet Kvalitet og Prisbillighed tilgode, vil vel end yderligere skjærpe Konkurrencen for Trækulsjernet. Det er derfor vistnok med god Grund, man nu anser det nødvendigt for Sverige at kaste sig over Fremstillingen af de mere almindelige Sorter Jern og Staal.

Aabningen af Vei for den svenske Malm til Verdensmarkedet over Ofo-ten forudsees at ville blive af den største Betydning, ikke alene for Sverige

men ogsaa for Norge. Man haaber bl. a., at Ofoten skal kunne blive Sædet for en større Jerntilvirkning.

Som jeg ved flere tidligere Leiligheder har omtalt, anser jeg den svenske Malmexport for forholdsvis lidet lønnende. Udbyttet bestaar vel nærmest kun i den Fortjeneste, Brydningen samt Transporten til Søen indbringer. Ikke engang Søtransporten kommer vor egen Skibsfart tilgode, men besørges væsentlig af fremmede Dampskibe. Med en Forandring heri for Øie fremholdt jeg i sin Tid Ønskeligheden af, at der maatte undersøges, hvorvidt det ikke skulde være muligt at føre Malmen i egne søgaaende Lægtene.

Hvor hensigtsmæssig man end indretter Malmexporten, vil den dog ingen synderlig Gevinst bringe os i Sammenligning med de Fordele, vi vilde kunne høste ved selv i større Udstrækning at tilvirke Jern og Staal. Et Lands industrielle Udvikling afhænger i høi Grad af det Standpunkt, hvorpaa dets Jern- og Staaltilvirkning befinder sig. Omtrent for alle Næringer spiller Adgangen til billigt Jern og Staal en betydningsfuld Rolle. Skibsfarten vilde f. Ex. først kunne naa sin rette Høide, naar vi bringer det til at bygge vore Dampskibe af eget Materiale istedetfor som nu lade store Summer gaa ud af Landet til Indkjøb af fremmede Skibe. Det høie Trin, Skotland er naaet op paa, skyldes for en stor Del dets mægtige Jern- samt Staaltilvirkning og — Industri. Heller ikke vilde vel Tysklands store økonomiske Opsving have været tænkeligt, hvis ikke dets Staaltilvirkning havde staaet saa høit, som Tilfældet har været. Under min Ansættelse i disse Lande har jeg ikke kunnet undlade at anstille Sammenligning med Forholdene hjemme og derved blive opmærksom paa, hvor ugunstig vi er stillede. Næsten i mine samtlige Aarsrapporter herfra og tidligere fra Skotland har jeg paapeget Betydningen af at kunne bearbejde Malmen inden Landet selv istedetfor at overlade Forædlingsarbeidet til Udlandet, og tilladt mig at fremsætte Forslag om, hvad der efter mit Skjøn burde gøres til Opgavens Løsning. Som bekjendt ligger den største Vanskelighed i Mangel paa et billigt Brændemateriale til Malmens Smeltning. Jeg har tidligere omtalt Udsigterne for at forene den ovennævnte projekterede Malmtransport i søgaaende Lægtene med Transport af Kul fra de tyske Leier til Malmudskibningshavnene, hvorved det skulde blive muligt der at grundlægge en Jern- og Staaltilvirkning. Hovedopgaven maa dog altid blive at finde passende Brændemateriale inden Landet selv. Kulforekomsterne paa Andøen synes at opfordre til grundigere at undersøge, hvorvidt der ikke skulde findes Kul-leier ogsaa paa andre Steder i vore nordlige Landsdele. Et vigtigt Spørgsmaal i denne Forbindelse er, som bekjendt, hvorvidt ikke Elektricitet, frembragt ved Hjælp af vore talrige Vandfald, med Held skulde lade sig udnytte til Jernmalmens Smeltning. Under min Ansættelse i Skotland henvendte jeg mig til en af Europas første Autoriteter paa disse Omraader, Professor Thomsen i Kjøbenhavn, for at høre hans Mening om Sagen. Svaret, der indtoges i min Aarsrapport for 1896, tillader jeg mig her at gjentage: „De ønsker at høre min Mening om Muligheden for at udsmelte og bearbejde Jern med Elektricitet, da isaafald Skandinavien vilde være heldig stillet med sin betydelige Vandkraft. I den Anledning skal jeg meddele, at Spørgsmaalet om Elektricitetens Anvendelse i Metallurgi's Tjeneste overalt staar paa Dagsordenen, og at jeg ikke nærer nogen Tvivl om, at man ogsaa i de nordiske Lande bestræber sig for at løse denne Opgave. Men naar

der er særlig Spørgsmaal om Smeltning af Jernmalm, saa frygter jeg for, at Tiden derfor ikke er inde, idet Jern er saa billigt, at dets Fremstilling paa nævnte Vis maa opsættes, indtil man med mere værdifulde Malme har indvundet tilstrækkelig Erfaring angaaende den Maade, hvorpaa Elektriciteten kan anvendes med tilbørlig Økonomi. Derimod betvivler jeg ikke, at man allerede nu i mange Tilfælde kan anvende Elektricitet ved Jernets Rensning og Sveising." Man ser heraf, at det kun var Omkostningerne, der efter Professor Thomsens Mening gjorde Methoden upraktikabel, og at han ansaa Opgavens Løsning for nærmest at være et Tidsspørgsmaal. Den stadige Tilbagegang i Prisen paa Aluminium, der fremstilles ad elektrisk Vei, er et Bevis paa de store Fremskridt, man siden den Tid har gjort paa disse Omraader. For Sveriges Vedkommende har en af de mest fremragende Ingeniører, de Lavalles, beskæftiget sig meget med det ovennævnte Problem.

I Tyskland begynder man at fæste Opmærksomheden paa Muligheden af at udnytte de store Torvmyre til af Torven at fremstille Elektricitet, opsamle denne i Kraftstationer og derfra lede den videre til Konsumtionsstedet. Denne Fremgangsmaade skulde give Torven en Anvendbarhed i Industriens Tjeneste, for hvilken dens i Forhold til Varmeværdien altfor voluminøse Beskaffenhed hidtil har stillet sig hindrende iveien. Videre er det gennem Torvens Omdannelse til Kul man tænker sig Muligheden af at kunne benytte den ved Smeltningprocessen. Man vil let indse, af hvilken Betydning det vilde være, om vi ved at benytte en af disse Metoder kunde komme til at drage Fordel af vore store Myrstrækninger.

For at kunne løse disse store Spørgsmaal fordres imidlertid fremforalt Kundskaber. I denne Konkurrencens Tid vil den Nation gaa af med Seiren, der bedst forstaar at anvende Resultaterne af videnskabelige Forskninger ved Udnyttelsen af Landets Hjelpekilder. Specielt bliver det uundgaelig nødvendigt for et Land som vort, der besidder faa Arbeidskræfter, og hvis Naturforhold lægger store Vanskeligheder iveien, at tage Naturvidenskaberne til Hjælp. Statens Mellekomst vil imidlertid være paakrævet. Selv i et Land som Tyskland, hvor Industrien er saa langt fremadskreden og har saa let for at finde den fornødne Kapital, har Staten fundet sig beføiet til at gribe kraftig ind. En saadan Indskriden vilde synes mig endnu naturligere hos os, hvor alt er forholdsvis nyt, og hvor det private Initiativ er svagt. Det turde vistnok være vel anbragt, om det Offentlige hos os i Lighed med, hvad man i Tyskland har gjort paa saa mange Felter, gik i Spidsen med at yde Midler til Opfindelse af Metoder for Malmens Smeltning, f. Eks. gennem Oprettelse af Forsøgsstationer i Lighed med dem, man som sagt i Tyskland har oprettet for Gjør- og Stivelseindustrien, for derigjennem at komme den for Næringslivets Udvikling og vort Lands Fremtid saa betydningsfulde Jerntilvirkning til Hjælp. I Sverige er denne Tanke ikke ny, idet Jernkontoret jo har lignende Opgaver for Øie. Jernkontoret er imidlertid vel ikke beregnet paa at skulle kunne løse de stadig talrigere og vanskeligere Spørgsmaal, der her paatrænger sig.

Den tyske Jernindustri tog et betydeligt Opsving i det forløbne Aar. Dette var hovedsagelig at føre tilbage til den store indenlandske Efterspørgsel, der fremgik som Resultat af Udviklingen og Udvidelsen af talrige andre Industrigræne, Befolkningens Vækst og Velstandens Forøgelse, der ledsagedes af en livlig Byggevirksomhed. Udførselen af Rujern og Halv-

fabrikata beløb sig i 1896 til 242 444 Tons, i 1897 til 168 779 Tons, af Fabrikata i 1896 til 1 272 003 Tons og i 1897 1 218 716 Tons. Udførselen af Jern og Jernvarer til Rusland steg fra 232 362 Tons i 1896 til 242 170 Tons i 1897.

Forretningerne i svensk Jern havde et ganske gunstigt Forløb. Forraadet af bedre Stangjern, Lancashire-Mærkerne, strakte neppe til. Staal og Rujern var noget mattere end i 1896. Den førstnævnte Artikel led bl. a. under Tilbagegangen i Rørfabrikationen. I Slutningen af December 1897 skal betydelige Forretninger være sluttede til ganske tilfredsstillende Priser. Priserne holdt sig, bortset fra nogle ubetydelige Svingninger, temmelig paa samme Høide og opgives til Mk. 19.40 pr. 100 Kg. cif Hamburg for prima Smedejern, Mk. 18.40 for valset Jern og Mk. 19.75 for bedste Hestesko-søjern.

Tysklands Indførsel af Jern og Jernvarer fra Sverige bestod hovedsagelig af:

Rujern 130 362 Dob. C., Smedestangjern etc. 193 143, Støbejernsstykker etc. 5352, Jerntraad 31581, smedede og valsede Rør 31529, polerede og grove Jernvarer 1369 Dob. C.

Hamburgs Indførsel fra Sverige bestod væsentlig af:

Rujern 32424 Dob. C., Værdi 316 340 Mk., Stang- og Smedejern 161 475, 2 605 970, Staal 51 190, 1903 900, Jerntraad 9 607, 178 900, Staaltraad 11 469 D. C., Værdi 365 740 Mk.

Fisk og Fiskeprodukter.

Sild. Indførselen til Tyskland af saltet Sild paa Tønder var i forrige Aar 1 170 070 Tønder, deraf 277 469 fra Norge og 50231 fra Sverige.

Til Hamburg ankom 113338 Dob. Centner til en Værdi af 1938 680 Mk. fra Norge og 5848 Dob. Centner, værdt 90 530 Mk. fra Sverige. Sildeforretningerne har i det forløbne Aar været særdeles tilfredsstillende. Priserne har været undergivne faa Svingninger og stillede sig paa Grund af ringere Fangst høiere end i tidligere Aar.

Som Følge af den knappe Tilgang paa anden Vare skal det i det forløbne Aar have lykket den norske Sild ikke alene at gjenvinde de gamle Markeder i Tyskland, men ogsaa at trænge ind paa Steder, hvor man tidligere fortrinsvis konsumerede skotsk Sild.

Lageret af Sild ved Aarets Udgang var for hele Tysklands Vedkommende 186061 Tønder mod 220162 i 1896 og 273124 i 1895.

Priserne paa svensk fersk Sild stillede sig meget høie som Følge af ringe Tilgang. Forretningen i norsk fersk Sild var af samme Grund ogsaa tilfredsstillende. Det lader imidlertid til, at vor ferske Sild nu vil møde Konkurrence ogsaa fra Storbritannien.

Klipfisk og Stokfisk. Den tyske Indførsel af Stokfisk opgik 11354 Dob. Centn., hvoraf 4699 D. C. kom fra Norge. Til Hamburg i førtes af „tørret Fisk“*) fra Norge 135511 Dob. Centner til en Værdi 5991770 Mk., fra Sverige 31 Dob. C. til en Værdi af 1380 Mk.

I Tyskland konsumeres kun lidet Klipfisk og Stokfisk. Hvad der kommer til Hamburg deraf, sendes hovedsagelig videre. For 1897 forelig endnu ingen statistiske Oplysninger over, hvor den gik hen. I 1896, der til Hamburg importeredes 110747 Dob. Centner til en Værdi af 54008 Mk., hvoraf fra Norge 108107 D. C., værdt 5310770 Mk., udførtes her af samme Vare:

	100 Kg.	M.
Til Brasilien	45 499	2 226 790
- Argentina	15 123	822 250
- Uruguay	3 558	184 640
- Tysk Vest Afrika	1 383	40 810
- det øvrige Vest Afrika .	2 722	84 010
- Mexico, ved Atlanterhavet	2 095	107 210
- Chili	1 640	77 250
- Peru	891	45 020
- Venezuela	817	44 410
- Filippinerne	676	38 060
- De Kanariske Øer . . .	560	28 360
- Costarica	383	19 190
- Australien (Fastlandet) .	179	12 400
- Portorico	230	11 010
- Ecuador	201	9 810
- Øst Afrika	193	9 400
- Sydafrikanske Republik .	89	6 740
- Lilleasien	176	6 450
- Bolivia	87	4 640
- St. Thomas	103	4 620
- Kolumbia ved Stillehavet	79	4 340
- Ægypten	94	3 590
- Italien	24 209	1 161 680
- Triest	3 746	195 530
- Frankrige	2 893	138 980
- Bremen	305	17 240
- Fiume	282	13 780
- Rhinprovindsen	226	13 410
- Nederlandene	244	11 420
- Grækenland og de Jon. Øer	299	9 550
- Spanien	88	5 190
- Malta	108	4 430
- det europæiske Tyrki .	105	4 260
- Portugal	56	2 550
- Udførsel forøvrigt. . .	313	14 990
Tilsammen	109 652	5 384 010

*) o: Klipfisk og Stokfisk.

Hvad der føres fra Hamburg til de oversøiske Lande af „tørret Fisk“, er udelukkende Klipfisk.

Tran. Indførselen af Tran til Hamburg i 1897 var sammenlignet med det forudgaaende Aar:

	1897.	1896.
Brun Tran	9 000 Tønder	7 000 Tønder
Blank Tran	78 360 —	79 500 —
Damp-Medicintran . .	5 200 —	3 000 —
Raa Medicintran . .	4 500 —	1 200 —
	97 000 Tønder	90 700 Tønder

Lageret ved Aarets Udgang var i de samme Aar:

	1897.	1896.
Brun Tran	4 500 Tdr.	5 000 Tdr.
Blank Tran	11 350 —	10 000 —
Damp-Medicintran . .	760 —	450 —
Raa Medicintran . . .	565 —	250 —
	17 175 Tdr.	15 700 Tdr.

Priserne stillede sig væsentlig lavere end i tidligere Aar. Dette havde sin Grund i det rige Torskefiske i Norge, den stærke Tilgang paa japansk Tran og de billige Priser, som Bomuldssædølje, Linolje, Roeolje og andre Fedtsorter, som konkurrerer med de ringere Transorter, betingede. Overfor saadanne Faktorer kunde de daarlige Resultater af New-Foundlands- og Ishavssælfangsten og Hval-, fornemmelig Botlenosefangsten kun bidrage til at hindre et yderligere Prisfald. Først da der indløb yderligere Meddelelse om, at Vinterfisket i Japan havde slaaet aldeles feil, steg Tranpriserne noget.

I en Rapport af 23de Februar d. A., hvortil jeg her tillader mig at henvise, omtalte jeg den tyske Fiskerinæring og det tyske Fiskemarkeds Stilling overfor Norge og Sverige samt paapegte de Midler, som efter min Mening burde anvendes for at hæve vore Fiskerier og vor Fiskehandel.

Til Belysning af, hvorledes Udbyttet af det tyske Havfiske er i stadig Stigning, hidsættes følgende Oplysninger. Ved offentlig Auktion af fersk Fisk indbragtes i Altona i 1897 Mk. 1 832 207, i Hamburg M. 1 852 430, Gestemünde M. 2 897 897, i Bremerhaven M. 1 070 791, tilsammen M. 7 653 326. I 1887 solgtes paa lignende Maade i alle disse Havne fersk Fisk for 988 997 Mk.

Træl a s t.

Tysklands Import af Træl a s t stillede sig i 1897 for de efternævnte Sorters Vedkommende saaledes:

Bygnings- og Gavntømmer, uforarbejdet eller kun forarbejdet med Øks eller Sag paa Tversiden 2 096 232 Tons, hvoraf fra Østerrige-Ungarn 979 367 T., Rusland 1 063 919 T., Norge 4 247 T.

Bygnings- og Gavntømmer, tilhugget efter Længdeaksen 541 494 Tons, hvoraf fra Rusland 342 843 T., Østerrige-Ungarn 144 980 T., Sverige 31 480 Tons.

Bygnings- og Gavntømmer, saget, „Kanthölzer“ etc. 1 260 077 Tons, hvoraf fra Sverige 422 088 T., Rusland 248 411 T., Østerrigo-Ungarn 283 331 T., Forenede Stater 152 863 T., Norge 60 264.

Grove Snedkerarbejder 250 271 T., hvoraf fra Sverige 80 740 Tons, Østerrige-Ungarn 53 101 T., Nederlandene 40 464 T., de Forenede Stater 27 761 T., Belgien 16 146 Tons.

Det forløbne Aars Trævaremarked udmærkede sig ved en paafaldende Livlighed og en Prisstigning, som tidligere ikke er forekommet. Tilbudet synes ikke fuldt at have dækket den stærke Efterspørgsel, som havde sin Aarsag i det almindelige økonomiske Opsving. Det fortjener at lægges Mærke til, at disse gunstige Foreteelser paa Træl a s tmarkedet er indtrufne uden synderlige Fluktuationer og derfor antages at ville blive af Varighed. Overhovedet har der i Løbet af de sidste Aar været en betydelig Stigen i Priserne paa nordisk Træl a s t, uagtet Tilførselen samtidig er øget ikke blot fra de tyske Skovdistrikter, men ogsaa fra Ungarn, Slavonien og Kroatien samt de Forenede Stater og Kanada.

Salget af 1897 Aars Træl a s t tog sin Begyndelse i Oktober 1896, og Forretningerne for førstnævnte Aars Sæson sluttedes hovedsagelig i November og December 1896. Prisstigningen, som i Begyndelsen kom Gran tilgode, udstrakte sig snart ogsaa til Furu. Hvad Gran angaar, begyndte Priserne for Battens med:

125 Mk. for 7", 120 Mk. for 6" og 110 Mk. for 5", alt pr. Standard.

Bord betingede $2\frac{1}{2}$ Mk. mere pr. Standard. I Slutningen af November steg Prisen med ca. $2\frac{1}{2}$ Mk. pr. Standard. Prisstigningen fortsatte i den nærmest paafølgende Tid og kulminerede paa Vaarkanten. Battens betaltes med $137\frac{1}{2}$ Mk. for 7", 132 Mk. for 6" og $127\frac{1}{2}$ for 5" pr. Standard, Bord med $2\frac{1}{2}$ Mk. mere, i enkelte Tilfælde højere.

For Furu — fineste Geflevare — betaltes:

	I.	II.	III.	IV.
for 7"	M. 240	200	145	130
- 6"	- 230	190	135	120
- 5"	- 220	180	125	110

for Furu fra Sundsvall:

9"	usorteret	.	.	.	.	.	.	.	.	M. 180
8"	—	.	.	.	.	.	.	.	.	- 157 $\frac{1}{2}$
7"	—	.	.	.	.	.	.	.	.	- 150
6"	—	.	.	.	.	.	.	.	.	- 140
5"	—	.	.	.	.	.	.	.	.	- 130

For Hernøsands og Piteålast betales i Proportion.

Paa dette Niveau holdt Priserne sig Resten af Sæsonen uden at paa-virkes af den betydelige Stigning i Fragtsatserne.

Fra Sverige importeredes hovedsagelig Granbattens af Dimensionerne:

3, 2 $\frac{1}{2}$, 2 $\times$ 7", 2 $\frac{1}{2}$, 2, $\times$ 6", 2, $\times$ 5" samt Bord 1 $\frac{1}{4}$, 1 $\times$ 7", 6", 5 $\frac{1}{2}$, 5, 4 $\frac{1}{2}$ $\times$ 4".

Sundsvall har været den fornemste Plads for Skibning af Granbattens til Tyskland; men ogsaa fra Gefle, Søderhamn og Hudiksvall samt Ångermanälven og Örnsköldsvik gik store Partier hid. Af Furu importeredes hertil betydelige Kvantiteter Bord af Dimensionerne 1 $\frac{1}{4}$, 1 $\times$ 6", 7" samt 1 $\times$ 5". Ukantede Furubord fra det sydlige Sverige solgtes paa Basis af:

Mk. 20.50	for	1 $\frac{1}{4}$ $\times$ 12"	12 Fods, 1ste Kvalitet.		
- 19.00	-	" $\times$ 11"	—	—	
- 16.00	-	" $\times$ 10"	—	—	
- 14.50	-	" $\times$ 9"	—	—	

for 2den Kvalitet 25 % mindre.

Mk. 9.50	for	1 $\frac{1}{4}$ $\times$ 8"	12 Fods Affaldsbord.	
- 6.75	-	" $\times$ 6 $\frac{6}{7}$ "	—	

alt cif tysk Østersøhavn.

Huggen Last fra Norrbotten har været særlig livlig efterspurgt.

Sparrer fra Skellefteå af Dimensionerne 4 $\times$ 4" til 6 $\times$ 6" betingede ved Sæsonens Begyndelse Høsten 1896 33 Pf. pr. Kubikfod og steg sluttelig til 40 Pf., til hvilken Pris et større Parti skal være solgt for Skibning 1898.

Fra Norge har Importen hertil hovedsagelig bestaaet i saget Tømmer. (Sparrer af 4—6" Dimensioner) samt Klædningsbord af $\frac{3}{4}$ $\times$ 5, 4 $\frac{1}{2}$ " Dimensioner. Disse sidste havde en skarp Konkurrence at udstaa med den svenske Vare, men blev desuagtet afsatte til høje Priser for det hele disponible Forraads Vedkommende. De norske Trælastforretninger paa Tyskland gjøres hovedsagelig i sagede Sparrer, som væsentlig skibes fra Drammen og Kragerø. Prisen steg til 55 Pf. pr. Kubikfod og henimod Sæsonens Slut end yderligere.

Papir og Træmasse.

Tysklands Ind- og Udførsel af Papir og Træmasse har i 1897 været:

Import. Sleben Træmasse ialt 98 892 Dob. Centn., deraf fra Rusland 35 890, Sverige 43 142 D. C.

Cellulose ialt 176 666 Dob. Centn., deraf fra Finland 19 217, Norge 3 593, Østerrige-Ungarn 107 631, Sverige 32 378 D. C.

Pap, ikke særskilt nævnt, ialt 35 114 Dob. Centn., deraf fra Østerrige-Ungarn 28 909 D. C.

Pakpapir, ikke glat, ialt 2568 Dob. Centn., deraf fra Østerrige-Ungarn 1 009 D. C.

Pakpapir, glat, ialt 14 993 Dob. Centn., deraf fra Østerrige-Ungarn 1 983, Sverige 5 378, de Forenede Stater 2 404 D. C.

Kuløret-Guld- og Sølvpapir ialt 1413 Dob. Centn.

Skrivpapir etc. ialt 9 203 Dob. Centn.

Trækpapir (undt. graat) og Silkepapir ialt 9 463 Dob. Centn., deraf fra Frankrige 827, Storbritannien 2 470, Østerrige-Ungarn 4 542, Sverige 958 D. C.

Trykpapir ialt 2 772 Dob. Centn.

Papir, ikke særskilt nævnt, ialt 9 907 Dob. Centn.

Papir- etc. Varer, ikke særskilt nævnt, i Forbindelse med andre Materialer ialt 2 103 Dob. Centn.

Papirtapeter ialt 4 183 Dob. Centn.

Export. Sleben Træmasse ialt 56 737 Dob. Centn., Collulose ialt 550 059 Dob. Centn.

Pap, ikke særskilt nævnt, ialt 152 471 Dob. Centn.

Pakpapir, ikke glat, ialt 147 961 Dob. Centn.

Pakpapir, glat, ialt 158 667 Dob. Centn.

Kuløret-Guld- og Sølvpapir ialt 63 419 Dob. Centn., deraf til Sverige 13 67, Norge 360 D. C.

Skrivpapir etc. ialt 67 446 Dob. Centn., deraf til Sverige 5 299 D. C.

Trækpapir (undt. graat) og Silkepapir ialt 22 210 D. C.

Trykpapir ialt 321 368 Dob. Centn.

Papir, ikke særskilt nævnt, ialt 59 135 Dob. Centn., deraf til Sverige 2 287 D. C.

Papir- etc. Varer, ikke særskilt nævnt, i Forbindelse med andre Materialer ialt 106 481 Dob. Centn., deraf til Sverige 3 299, Norge 2 015 D. C.

Papirtapeter ialt 38 930 Dob. Centn.

Hamburgs Import af Papir og Træmasse fra Norge og Sverige bestod i 1897 af:

	Fra Norge.		Fra Sverige.	
	N. Kg.	Mk.	N. Kg.	Mk.
Træmasse	1 654 320	261 820	5 519 430	738 020
Papir	7 704 860	1 734 490	2 581 130	810 370
Tag- og Asphaltpapir . .	—	—	3 580	800
Tag og Asphalt-Filt . .	—	—	17 690	1 740
Pap	3 310	1 520	638 220	91 400
Papirtapeter	7 900	3 560	64 930	39 260
Andre Papirvarer	2 240	2 890	7 880	9 420

Træmasse og Papir.

Træmasse steg i det forløbne Aar saaledes i Pris paa det tyske Marked, at flere Papfabrikanter gik over til at sælge sin Træmasse. Den derved opstaaede Mangel paa Pap, tilvirket af Træmasse, bødede man paa ved Hjælp af Pap af Halm, som de sidste Aar har været meget billig.

I Papirbranchen lægger man stadig mere an paa Specialisering, og Følgen heraf er større og billigere Produktion. Papirpriserne har vist sig noget nedadgaaende, men Aaret var dog paa Grund af den prompte Af sætning godt for de fleste Fabrikanter Vedkommende.

Cellulosefabrikkerne havde et udmærket Aar. Man frygter imidlertid, at Konkurrancen fra flere nye tyske og russiske Anlæg med Tiden vil gjøre sig gjældende. Specielt vækker Udvidelsen af Ruslands Produktion Bekymringer paa Grund af derværende lave Priser paa Raastof. Konkurrancen fra Skandinavien tager man med større Ro, idet man haaber, at Afskovningen der snart vil mærkes paa Træmaterialets Pris.

Der gjør sig en stærk Bevægelse gjældende for at lette Cellulose- og Træmassefabrikanterne ved billige Fragtsatser for Raamateriale og Produkt. Fra 1ste April 1898 er saaledes Fragtsatserne betydelig reducerede for vaad Træmasse, der indeholder mere end 40 pCt. Vand.

Papirmaskinfabrikanterne har som Følge af de mange Nyanlæg og den ovennævnte Specialisering havt en travel og lønnende Tid.

Hvad den oversøiske Eksport over Hamburg af norsk Papir angaar, er den, navnlig for Træpapirs Vedkommende, stadig bleven af større Betydning og har i det forløbne Aar vundet nye Markeder. Der skal ogsaa være adskillig Udsigt for yderligere Af sætning. Vistnok byder de tyske Fabrikker en skarp Konkurrance. Det norske Træpapirs fremragende Kvalitet autages

imidlertid at skulle kunne byde den Spidsen. Ogsaa de norske Producente^r af Trykpapir skal med Held have optaget Kampen med de tyske saavel som med de amerikanske Konkurrenter.

Sten.

Importen af raa eller blot huggen Sten til Tyskland har i de sidste Aar gjort stadige Fremskridt.

I 1895 indførtes 760 432 Tons, 1896 767 908 T., 1897 853 825 T.

Af det i 1897 indførte kom fra Norge 37 538 Tons, Sverige 400 843 T., Østerrige-Ungarn 146 652 T., Danmark 60 969 T., Belgien 57 309 T., Rusland 46 877 T., Schweiz 46 366 T., Frankrige 45 463 T.

Af Sand-, Granit- og Brolægningssten indførtes der i 1897 til Hamburg 7 328 Tons fra Norge og 50 298 fra Sverige.

I det forløbne Aar besluttede „Verband Deutscher Pflaster und Harzstein-Industrieller“ at andrage om, at alle Stene med „krumliniede Profiler“ („mit krumlinigen Profilen“) ved Indførselen til Tyskland ikke længere skulde henregnes til grove Stenhuggervarer, men til den i Toldtariffens No. 33 f. omhandlede Kathedori „andre Stenhuggervarer“; derved vilde Tolden for denne Artikkel Vedkommende forhøies fra 1 Mk. til 2.50 Mk., og den Toldfrihed, de forhen har nydt, naar de indførtes ad Søveien, vilde bortfalde. Hamburgs Handelskammer har paa Foranledning udtalt sig skarpt mod Andragendet og bl. a. henvist til det Behov, man har for vedkommende Sten i de nordlige Distrikter, hvorhen Transporten fra de sydtyske Stenbrud falder uforholdsmæssig kostbar, og de skadelige Følger en Udelukkelse af fremmed Materiale vilde have for Bygningsindustrien der.

Øl.

Heraf ankom der i 1897 fra Norge til Hamburg 1 934 Dob. Centner til en Værdi af 97 450 Mk. Afsætningen af norsk Øl til oversøiske Pladse over Hamburg har som bekjendt tabt meget af sin Betydning. Dels er det norske Øl trængt i Baggrunden af de i Kvalitet overlegne ægte bayerske og de overordentlig prisbillige nordtyske Ølsorter, dels har man paa de oversøiske Pladse anlagt egne Bryggerier, der under dygtig Ledelse har bragt det til at levere en Vare, der erstatter den udenlandske. Det er nu væsentlig kun Sydamerikas Vestkyst, fornemmelig Peru og Bolivia, hvor det norske Øl finder nogen betydelig Afsætning og modtages i regelmæssige Forsendelser. Udsigterne for nogen videre Udbredelse af vort Øl skal forøvrig i det hele ikke være synderlig lyse.

Fyrstikker.

Der indførtes i det forløbne Aar til Hamburg fra Norge 1 477 Dob. Centn. til en Værdi af 105 560 Mk., fra Sverige 49 334 Dob. Centn. til en

Værdi af 2 545 980 Mk. Ogsaa denne Vare taber stadig i Afsætning paa de transmarine Markeder. Uagtet man i og for sig anerkjender den norske og svenske Vares udmærkede Beskaffenhed, foretrækker man dog andre billigere Mærker. Desuden er der i flere sydamerikanske Lande etableret egne Fabrikker, der beskyttes af høje Toldsatser. Hvad det asiatiske Marked angaar, møder man som bekendt der i den senere Tid Konkurrence fra Japan.

Jod.

Tyskland indførte i 1897 af Jod 1 637 Dob. Centner, deraf fra Norge 76 D. C., Storbritannien 1 086 D. C., Chili 409 D. C.

Af Jodkalium og andre Jodpræparater 175 Dob. Centn., deraf fra Frankrige 6 D. C., Storbritannien 155 D. C.

I samme Aar ankom til Hamburg fra Norge 57.2 Dob. Centn. Jod og Jodkalium.

Verdenshandelen i Jod har, som det vil være de i Artikkelen Interesserede bekendt, i mange Aar været behersket af Ringe, hvis Dannelse er udgaaet fra Skotland og Chili, i hvilket sidstnævnte Land Jod fremstilles af det rigelige Affald af Salpetertilvirkningen. Den nu eksisterende Ring, der har sit Sæde i Iquique, foreskriver sine Medlemmer Salgspriser og fastsætter Maximum for det Kvantum, det er hver enkelt Producent tilladt at bringe i Handelen. Som Eksempel paa Syndikatets Indflydelse kan anføres, at det har kunnet holde Priserne oppe i 9 og $7\frac{1}{2}$ d pr. Unze, uagtet de mere konkurrancedygtige af de chilenske Fabrikker skal kunne producere Varen for $2\frac{1}{2}$ d. Gjennem den Lethed, hvormed Syndikatet til enhver Tid kan nedsætte Prisen, staar det i dets Magt at undersælge og tilintetgjøre sine Konkurrenter. De norske Fabrikker er stærkt afhængige af Ringen og har far at kunne bestaa maattet indtræde i den som Medlemmer. Det ligger imidlertid i Sagens Natur, at man ikke er synderlig tilbøielig til at gjøre de norske Participanter Indrømmelser med Heusyn til den Andels Størrelse, det er dem tilladt tilsammen at bringe i Handelen. Man anser derfor den gennem Anlæg af flere nye Fabrikker paatænkte Udvidelse i Norges Jodproduktion for et betænkeligt Foretagende. En mulig Indlemmelse af de nye Anlæg i Ringen menes at ville bringe de norske Producenter i sin Helhed i en trykket Stilling, og som uafhængige skal de nye Fabrikker let kunne resikere at blive underbudte.

Ovenstaaende Oplysninger er mig tilflydte fra kompetent Hold og turde være af Interesse som Udtryk for, hvorledes man paa denne for den norske Jodforretning saa vigtige Plads bedømmer vor Stilling til Verdenshandelen i Jod.

Skibsfart.

Skibsfarten tog i det Hele et gunstigt Forløb. Vistnok holdt Fragterne sig tiltrods for den øgede Export til de Forenede Stater under Aarets

Begyndelse forholdsvis lave indtil Høsten. Da indtraadte der imidlertid en betydelig Stigning som Følge af den store Efterspørgsel efter Tonnage for den omfattende Korntransport. Af de herværende Rederier var fornemmelig de, der underholder Forbindelser med Amerika, heldigt stillede. Hamburg—Amerika-Packetfahrt-Gesellschaft har f. Eks. i dst forløbne Aar kunnet forøge sin Aktiekapital fra 30 til 45 Mill. Mk. og besidder nu 64 Dampskibe paa tilsammen 241507 tyske Reg. Tons. For Seilskibene ser det stadig mørkt ud. Selv i Farten paa Chili, der hidtil har været det betydeligste Land for den transatlantiske Seilskibsfart, syntes nu Damp at skulle faa Indpas. Der er saaledes i den senere Tid fragtet Dampskibe derfra til Europa for 31 sh. 3 d til 32 sh. 6 d., Sætser, der skal stille sig ganske lønnende, naar de kombineres med udgaaende Fragter til Rio de Janeiro a 16 sh.

Skibsfarten paa Hamburg har siden 1875 udviklet sig saaledes:

			1875.		1895.	
				1 000		1 000
			Ant.	R. T.	Ant.	R. T.
Ankomne	med Last		4 580	2 023	7 783	5 813
—	i Ballast		680	95	1 660	441
Ialt			5 260	2 118	9 443	6 254
Afgaaede	med Last		3 593	1 379	6 940	4 336
—	i Ballast		1 616	706	2 506	1 944
Ialt			5 209	2 085	9 446	6 280
			1896.		1897.	
				1 000		1 000
			Ant.	R. T.	Ant.	R. T.
Ankomne	med Last		8 459	5 944	8 727	6 170
—	i Ballast		2 018	501	2 446	538
Ialt			10 477	6 445	11 173	6 708
Afgaaede	med Last		7 452	4 320	8 200	4 616
—	i Ballast		2 919	1 980	3 093	2 236
Ialt			10 371	6 300	11 293	6 852

I 1897 kom Skibene fra følgende Lande:

Fra	Ant.	Seil- og Dampskibe.	Ant.	Dampskibe.
		1 000 R. T.		1 000 R. T.
Tyske Havne og Helgoland	3 693	617	1 193	313
Nord-Europa	1 234	396	910	375
Storbritannien og Irland:				
Kulskibe	1 319	859	1 309	855
med anden Last	2 313	1 329	2 264	1 322
Holland, Belgien	536	231	450	221
Middelhavshavne	156	158	156	158
Europa forøvrigt	425	467	412	461
Ialt: Europa	9 676	4 057	6 694	3 705

De Forenede Stater ved				
Atlantehavet	517	1 158	469	1 115
Mexicos Østkyst	62	47	21	33
Vestindien	78	85	51	75
Venezuela	11	3	—	—
Brasilien	113	151	76	142
Argentina og Uruguay . . .	110	162	62	126
Amerikas Vestkyst	165	287	63	125
Amerika forøvrigt.	34	56	25	54
Kaplandet og Natal	26	73	25	72
Afrikas Vest- og Nordkyst	126	139	126	139
— Østkyst	29	45	25	44
Ostindien og Øerne	123	252	105	220
China og Japan	38	87	38	87
Det øvrige Asien	37	53	37	53
Australien og Øerne	28	53	20	45
Udeneuropæiske Lande	1 497	2 051	1 143	2 330
Tilsammen	11 173	6 708	7 837	6 035

Den norske Skibsfart var i 1897 saaledes fordelt paa Distriktets Havne:

Ankomne til Hamburg 522 dr. 299 345 Tons, Altona 28, 18 747 T., Cuxhaven 36, 2 192 T., Harburg 38, 20 847 T., ialt 594, 341 131 T.

Afgaaede fra Hamburg 520, 298 966 T., Altona 30, 20 632 T., Cuxhaven 6, 2 192 T., Harburg 39, 20 967 T., ialt 595, 342 757 T.

De af norske Fartøier optjente Bruttofragter var:

	Ankomne Skibe.	Afgaaede Skibe.	Tilsammen.
i 1895	3 513 700 Mk.	2 170 200 Mk.	5 683 900 Mk.
- 1896	4 223 300 "	2 524 400 "	6 747 700 "
- 1897	4 147 300 "	2 705 200 "	6 852 500 "

De norske Skibe, der i 1897 anløb Hamburg, kom fra og gik til følgende Lande:

Ankomne fra:	Seilskibe.				Dampskibe.			
	Med Ant.	Ladning. Tons.	I Ant.	Ballast. Tons.	Med Ant.	Ladning. Tons.	I Ant.	Ballast. Tons.
Norge	1	56	—	—	235	110 148	6	2 675
Sverige	—	—	—	—	2	660	1	429
Danmark	—	—	—	—	—	—	2	2 191
Tyskland	—	—	10	3 673	6	2 620	3	16 406
Storbritannien . . .	1	58	—	—	86	50 496	11	13 260
Nederlandene . . .	—	—	—	—	2	880	1	1 406
Frankrige	—	—	—	—	1	212	2	2 726
Spanien	—	—	—	—	1	1 300	—	—
Rusland(Østersøpr.)	—	—	—	—	7	6 928	—	—
Do. (Sortehavet)	—	—	—	—	2	2 583	—	—
Nordamerika . . .	23	19 838	—	—	11	18 134	1	1 403
Centralamerika . . .	1	750	—	—	—	—	—	—
Mexico	22	7 564	—	—	—	—	—	—
Vestindien	8	3 522	—	—	—	—	—	—
Sydamerika	33	21 461	—	—	—	—	—	—
Madagaskar	2	608	—	—	—	—	—	—
Senegal	—	—	—	—	1	430	—	—
Ostindien	2	1 208	—	—	—	—	—	—
Australien	2	2 077	—	—	—	—	—	—
Asien	—	—	—	—	2	2 765	—	—

Afgaaede til:

Norge	1	194	32	17 638	267	123 192	13	5 549
Sverige	2	1 480	6	3 777	2	660	—	—
Danmark	4	471	—	—	4	1 166	—	—
Tyskland	1	31	—	—	—	—	—	—
Storbritannien . . .	1	58	5	3 524	3	893	99	67 882
Nederlandene . . .	—	—	—	—	2	880	—	—
Rusland(Østersøpr.)	—	—	1	290	—	—	1	889
— (Sortehavet)	—	—	—	—	3	2 801	—	—
Britisk Nordamerika	—	—	3	2 957	—	—	—	—
Nordamerika . . .	1	939	8	7 541	14	24 746	4	6 247
Centralamerika . . .	1	527	—	—	—	—	—	—
Mexico	2	1 335	—	—	—	—	—	—
Vestindien	1	276	1	283	—	—	—	—
Sydafrika	4	2 916	—	—	—	—	—	—
Australien	2	2 991	—	—	—	—	—	—
Asien (Kina.	—	—	—	—	3	2 768	—	—
Sydamerika	29	13 964	—	—	—	—	—	—

Den tyske Handelsflaade tællede:

		Dampskibe.		Seilskibe.	
I Midten af		773 000	Nettotons	676 000	Nettotons.
- — -	1892	801 000	—	667 000	—
- — -	1893	860 000	—	624 000	—
- — -	1894	936 000	—	597 000	—
- — -	1895	896 000	—	566 000	—
- — -	1896	1 034 000	—	544 000	—
- — -	1897				

Afbrydelsen i Forøgelsen af Dampskibsflaadens Tonnage for 1896 er at føre tilbage til forandret Maalesystem.

Følgende Tabel hidsættes til Belysning af de vigtigste tyske Dampskibs-rederiers Størrelse:

Rederi.	Antal Skibe.	Brutto-	Netto-
		Rumindhold i britiske Register-Tons.	
Hamburg-Amerikanske Paketfart, Aktie-Selskab i Hamburg	69	286 945	174 990
Hamburg-Sydamerikanske Dampskibsfarts Aktie-Selskab i Hamburg	32	100 646	65 422
Nordtyske Lloyd i Bremen	67	265 613	152 126
„Hansa“, Tyske Dampskibs-Selskab i Bremen	37	84 867	54 446

Blandt de tyske Søstæder er det fremfor alle Hamburg, som har tiltaget i Betydning. $\frac{3}{8}$ af den tyske Handelsomsætning falder paa Hamburg, og Byen er nu efter at have overfløiet Antwerpen Kontinentets største Søhavn.

Som jeg har omtalt i tidligere Aarsrapporter, gaar Udviklingen inden Rederiforretningen i Retning af Anskaffelse af store og hurtiggaaende Seil- og Dampskibe. Som Eksempel paa Hamburgerskibenes Hurtighed kan nævnes, at Fuldriggeren „Preussen“ i det forløbne Aar tilbagelagde Reisen Iquique—Elben i 71 Dage. De moderne tyske Kjæmpedampere har en Farthurtighed af gjennemsnitlig 20 Knob, undtagelsesvis endnu mere.

Som man vil erindre, har der i de sidste Aar gjort sig en Bevægelse gjældende for at opnaa Beskyttelse for de i den tyske Kystfart employerede tyske Skibe overfor udenlandske Konkurrenter. Der har som tidligere nævnt i Sagens Anledning endog fundet en Henvendelse Sted til Rigskantsleren fra Rigsdagens Side. De statistiske Oplysninger, som nu er tilveiebragte, har imidlertid godtgjort, at fremmede Skibes Deltagelse i Kystfarten er i stadigt Aftagende og neppe er egnet til at vække nogen alvorlige Bekymring.

Det tyske Skibsbyggeri er i stadig Udvikling. Der byggedes i Tyskland i 1892 63 681 Brutto Tons, 1893 66 473, 1894 117 621, 1895 101 402, 1896 105 078, 1897 115 369 Brutto Tons.

Herved maa mærkes, at Tonmaalet siden 1895 er forøget med ca. 10 pCt., hvorfor Tallene fra den Tid af betyder omtrent $\frac{1}{10}$ mere.

Keiser-Wilhelm-Kanalen.

Kanalen benyttedes i Driftsaaret 1ste Juli 1896—30te Juni 1897 af 8 287 Dampskibe og 11 673 Seilskibe, tilsammen 19 960 afgiftspligtige Fartøier med en samlet Tonnage af henholdsvis 1 407 435 og 441 023, tilsammen 1 848 458 Reg. Tons. Blandt disse var der af norske Fartøier 85, drægtige 47 320 Tons, hvoraf 63 Dampskibe, drægtige 43 733 Tons og 22 Seilskibe, drægtige 3 587 Tons; af svenske var der tilsammen 455, drægtige 103 844 Tons, hvoraf 262 Dampskibe og 193 Seilskibe, drægtige henholdsvis 79 318 og 24 526 Tons. De norske Skibes Andel i Trafiken udgjorde, forsaavidt Tonnagen angaar, 2.50 pCt., de svenskes 5.62 pCt. I 1895/1896 udgjorde den paa samme Maade henholdsvis 1.46 og 4.34 pCt.

Summen af de forskellige erlagte Afgifter opgik til Mk. 975 105.

Passagen af Kanalen medtog i 1896/97 i Gjennemsnit 9 Timer 33 Minutter for Dampskibe og 23 Timer 48 Minutter for Skibe paa Slæb.

De Skipsladninger, der i samme Aar passerede Kanalen, bestod hovedsagelig af:

Kul fra England og tyske Nordsøhavne til tyske Østersøhavne 454 Skibe drægtige 55 967 Tons.

Sten fra Sverige og tyske Østersøhavne til tyske Nordsøhavne (Mursten fra Elbhavne til Østersøhavne), 1 807 Skibe, drægtige 65 692 Reg. T.

Jern fra tyske Nordsøhavne til tyske Østersøhavne, 190 Skibe, drægtige 3 345 Reg. Tons.

Træ fra Sverige, Rusland og tyske Østersøhavne til Holland og tyske Nordsøhavne, 1 067 Skibe, drægtige 236 678 Reg. Tons.

Korn fra tyske Østersøhavne til tyske Nordsøhavne og omvendt, 1 711 Skibe, drægtige 134 157 Reg. Tons.

Kvæg fra Danmark til tyske Nordsøhavne, 138 Skibe, dr. 27 204 R. T.

I 1896/97 kom de Skibe, der benyttede Kanalen fra og var bestemt for følgende Havne:

	Der gik til Skibe.		Der kom fra Skibe.	
	Ant.	Reg. Tons.	Ant.	Reg. Tons.
Tyske Østersøhavne	4 426	375 805	4 395	391 896
Russiske og Finske Havne	317	159 142	529	260 965
Svenske Havne	427	116 036	692	152 533
Norske Havne	9	1 093	15	1 065
Danske Havne	916	113 741	587	82 321
Havne ved Kanalen	7 253	167 137	7 258	168 713
Havne ved Unter-Eider	781	20 198	890	22 527
Tyske Nordsø-Havne	917	130 358	732	100 134
Elb-Havne	4 102	401 868	4 335	454 193
Britiske Havne	262	121 272	187	71 263
Hollandske- og Rhinhavne	389	159 123	227	74 163
Belgiske Havne	82	42 038	79	40 152
Franske Havne	53	30 567	16	13 203
Andre vestlige og sydlige Havne .	26	10 080	18	15 330
Tilsammen	19 960	1 848 458	19 960	1 848 458

Jeg har ved tidligere Leiligheder som et formentlig tjenligt Middel til at vænne Redere og Skibsførere til stadig at tage Kanalen med i sine Befegninger ved Farten mellem Østersøen og Nordsøen nævnt Udarbeidelsen af saakaldte „Sailing Directions“, indeholdende Oplysninger angaaende Veir-, Vind-, Strøm- og Isforhold til Aarets forskjellige Tider paa de Steder, som kommer i Betragtning ved Valget mellem de to Router, om Skagen eller gennem Kanalen. Samme Øiemed vilde en i flere Sprog affattet let forstaaelig Opgave tjene over, hvad Reisen gennem Kanalen antages ialt at ville koste Seil- eller Dampskibe af forskjellig Størrelse med vedføiet Overslag over de Omkostninger, hvormed Farten om Skagen vil være forbundet for samme Skibe.

Hamburgs Trafik med søgaaende Lægttere har taget et betydeligt Opsving siden Keiser-Wilhelms-Kanalens Aabning. I Løbet af det sidste Aar anskaffede det herværende „Leichtergesellschaft“ tre Lægttere, hver paa 650 Lastetons, og det ved Fusion af dette Selskab med „Vereinigte Bugsirgesellschaft“ dannede „Vereinigte Bugsir- und Frachtschiffahrts-Gesellschaft“ har nylig bestilt fire Staallægttere à 1 200 Tons Bæreevne. Det fortjener videre at nævnes, at man her omgaaes med Planer til at bringe Lægttere ind i Kulfarten mellem Hamburg og England.

Jeg tror her at burde erindre om den i mine tidligere Rapporter omhandlede Betydning, søgaaende Lægttere muligens vilde kunne faa for vor Handel og Søfart.

Ved Hovedstationen paamønstreredes i 1897 ialt 891 og afmønstreredes 918 Mand mod henholdsvis 781 og 923 i 1896. Paa norske Fartøier paamønstreredes 797 Mand, hvoraf 341 norske, 208 svenske og 248 af anden Nationalitet, og afmønstrerede 846 Mand, hvoraf 549 norske, 125 svenske og 172 af anden Nationalitet. Paa svenske Skibe paamønstreredes 94 Mand, hvoraf 62 svenske, 6 Nordmænd og 26 anden Nationalitet, samt afmønstreredes 72 Mand, deriblandt 49 svenske, 4 norske og 19 af anden Nationalitet. Paa tyske Skibe paamønstreredes der 952 Nordmænd og Svensker.

Blandt de for norske Skibe paamønstrede var ca. 70 tyske Dæksgutter. Som Regel betalte disse Gutter Skibet en vis Sum for at medtages. Den maanedlige Hyre fastsættes oftest til 10 Mk.

For norske Gutter, som vil gaa tilsøs, er det nu paa Grund af de tyske Gutters Indtrængen omtrent bleven umuligt at faa Ansættelse paa de fra Hamburg afgaaende norske Skibe.

I 1897 hjemsendtes der gennem Generalkonsulatet i Hyrebølgeb ialt Mk. 34 198.68, hvoraf for norske Sømænd Mk. 23 902.37 og for svenske Mk. 10 296.31. Gennem den herværende skandinaviske Sømandsmission hjemsendtes i samme Aar Mk. 7 033.80 for norske og Mk. 5 166.57 for svenske Sømænd.

Opgave over Fragter.

For indgaaende Skibe:

Fra England med Kul 4 à 4½ sh. pr. Ton, Savannah, Wilmington etc. med Harpix 2½ sh., med Terpentín 3½ à 4 sh. pr. Barrel, Ship Island, Mobile etc. med Pitch Pine 96 à 97 sh. 6 d pr. Std., Laguna med Mahogany 38 à 39 sh. pr. Ton, med Logwood 29 à 30 sh. pr. Ton, Jamaica med Logwood 28 à 29 sh. pr. Ton, Buenos Ayres med Quebracho 16 til 17 sh. pr. Ton, Santa Fé med Do. 17 til 20 sh. pr. Ton, Maracaibo med Dividivi 41 sh. til 42 sh. 6 d pr. Ton, Rio de Janeiro med saltede Huder 30 sh. pr. Ton, Rio Grande med Do. 25 sh., Surabaya med Kopro 28 sh. til 35 sh. pr. Ton, Apia med Do. 39 sh., Junin med Salpeter 22 à 23 sh. pr. Ton.

A. Bødtker.

Indførsel fra Norge til Hamburgs Frihavn i 1897 af Vare-
sorter, hvoraf der er indført til Beløb af mindst 5000 Mk.

	Mængde	
	N. Kg.	Mk.
Køffe	42 780	46 060
Vin paa Fad.	39 080	14 890
Vin i Kasser.	5 770	7 200
Spiritus, raa og raffineret	1 363 200	278 030
Likører og andre Brænde- vine	24 330	25 560
Øl alle Slags.	193 430	97 450
Karve	21 000	10 690
Risaffald og Klid	4 315 870	354 100
Skibsbrød og andet Brød	19 740	5 880
Sild, saltet	11 333 770	1 938 680
Sardiner	12 680	20 010
Ansjovis	298 000	124 880
Anden tilberedt Fisk . .	129 780	143 560
Tørret Fisk	13 551 140	5 991 770
Fersk Fisk	1 855 760	641 410
Hummer	58 920	154 230
Vildt og Fjærkræ . . .	40 510	28 670
Tilberedt Kjød	4 550	6 230
Kunstigt Smør	34 410	35 760
Melk, condenseret	21 570	27 870
Conserver	7 710	10 130
Planker, Bord etc. . . .	10 747 430	513 070
Stavtræ	298 730	17 960
Sand, Granit og Gadesten	7 328 070	295 750
Gummi elasticum	19 440	6 540
Oxalsyre	19 590	10 600
Jod og Jodkalium	5 720	167 000
Kalk, fosforsur	407 930	19 580
Kaolin	792 220	30 070
Andre Jodarter	176 560	5 240
Guld- og Sølvverts . . .	135 720	36 270
Kobolt- og Nikkelerts . .	15 190	10 000
Kobbererts, sølvholdig . .	25 330	38 500
Do. anden	101 740	16 120
Svovikis	1 031 540	20 460
Andre Ertse	10 920	10 980
Bly, raat	60 490	16 290
Stang- og Smedejern . . .	190 510	34 690
Staal	11 000	8 280
Kobber, raat	20 270	18 330
Guld- og Sølvaffald . . .	12 590	19 770
Gult Metal	262 970	153 790
Andre Metaller	37 620	19 440
Kobbertraad	4 430	6 320

	Mængde. N. Kg.	Mk.
Heste og andre lev. Dyr	3 860	7 670
Hestehuder	7 800	7 790
Huder af Hornkvæg, saltede	63 500	43 220
Do. tørrede	5 760	10 370
Kalveskind	128 660	311 940
Faar- og Gjedeskind . .	61 860	137 640
Hjorte-, Raa- og Rensdyr- skind	56 560	106 220
Pelsskind, ikke af alm. Pelsdyr	300	5 600
Pelsskind, andre	9 780	112 210
Færdigt Pelsværk	2 240	25 340
Limleder	69 410	18 440
Andet Læder	3 710	21 530
Hvalfiskbarder	27 110	230 180
Ben, raa	192 360	12 170
Benmel.	238 970	17 370
Guano	4 696 290	527 980
Sengefjær	1 300	26 240
Lim	44 850	30 270
Margarin	17 800	8 500
Benfedt	19 800	5 100
Tran	5 744 030	2 541 610
Forskjellige Slags Gavn- tømmer	3 070 120	354 920
Træmasse	1 654 320	261 830
Shoddyuld	13 010	15 850
Uld- og Halvuldvarer . .	4 120	22 480
Uld-Possementvarer . . .	1 830	9 830
Bomuldsvarer	1 450	5 550
Bomulds-Possementvarer .	1 120	5 370
Seildug	2 640	6 340
Paklærred.	14 080	7 160
Herreklæder, alle Slags .	1 120	6 430
Nyt Tougværk	11 540	13 760
Kork	10 060	8 520
Tønder	271 640	31 350
Trævarer, grove	266 680	59 420
Do., fine	5 240	10 310
Papir	7 704 860	1 734 490
Bøger, trykkede	9 730	25 730
Malerier	2 430	40 240
Jernspiger	965 700	548 280
Andre fine Jernvarer . . .	22 520	31 610
Kobber- og Messingvarer .	2 160	5 670
Maskiner	105 600	84 770
Vogne og Slæder	4 180	7 400
Fyrstikker	147 710	105 560

	Mængde.	
	N. Kg.	Mk.
Gjenstande for Museer	7 420	17 420
Kortevare	2 000	6 800
Passagergoods	33 180	71 290

Udførsel fra Hamburgs Frihavn til Norge i 1897 af Vare-
sorter, hvoraf der er udført til Beløb af mindst 5000 Mk.

	Mængde.	
	N. Kg.	Mk.
Kaffe	7 290 790	9 567 110
The	69 000	129 130
Kacao	277 840	325 700
Sukker, raa	30 000	5 450
Krystalsukker	1 543 110	405 760
Raffinade	7 699 680	2 197 200
Farin	335 460	81 730
Sirup	25 750	6 020
Honning	37 040	23 980
Tobak, raa	37 350	156 780
Røgetobak	3 780	10 720
Cigarer	40 970	477 060
Cigaretter	10 000	65 220
Ris, skallet	77 170	15 190
Sago	341 940	72 540
Peber	53 620	37 940
Piment	30 210	17 030
Kardemomme	3 810	26 820
Kryddernellik	15 850	8 300
Ingefær, raa	24 320	15 210
Vanille	160	8 060
Kanel	5 780	8 880
Cassia lignea	38 060	28 310
Apelsiner	40 380	9 480
Figener, tørrede	108 500	68 390
Korinther	59 440	17 410
Rosiner	134 500	63 930
Mandler	54 120	58 780
Sukat og andre kandiserede		
Frugter	7 820	6 480
Val- og Hasselnødder	57 710	31 490
Svedsker	77 970	34 440
Arden tørret Frugt	37 460	22 520
Friske Vindruer	7 290	5 820
Frisk Frugt	61 450	27 690
Friske Grøntsager	454 190	54 520
Vin i Fad	2 212 320	844 120

	Mængde. N. Kg.	Mk.
Do. i Kasser	27 190	56 430
Champagne	3 980	11 570
Rum	13 280	5 420
Cognac	12 050	19 790
Likører og andre Brændevine	19 080	17 750
Frugtsaft	45 960	22 410
Øl, alle Slags	62 810	34 050
Eddike i Fad og Flasker	14 380	6 940
Mineralvand	8 120	5 880
Byg	1 096 530	220 240
Mais og Darre	1 362 350	92 550
Malt	184 110	72 540
Bønner	35 650	9 100
Humle	182 590	532 450
Stivelse	88 240	39 080
Hvedemel	7 835 320	1 745 710
Rugmel	13 285 100	1 635 920
Andre Melsorter	1 341 830	182 460
Fodermel	3 869 660	319 200
Gryn etc.	998 480	153 420
Risaffald og Klid	383 240	24 740
Fersk Fisk	6 480	9 480
Tørret Fisk	29 250	13 170
Vildt og Fjærkræ	14 260	23 010
Røget og saltet Kjød	727 680	697 310
Pølser	3 710	10 070
Andet tilberedt Kjød	54 920	36 030
Smør, Natur-	8 090	14 880
Do., Kunst	170 770	127 280
Smult	380 880	241 160
Ost, alle Slags	68 150	126 280
Æg	105 050	79 060
Kondenseret Melk	7 990	7 900
Salt, Sø- og Kog-	4 834 400	163 330
Kjødekstrakt	1 040	15 770
Konserver	42 340	58 720
Chokolade	19 700	43 210
Cacaomasse	6 510	14 500
Confectürer	50 720	63 630
Stavtræ	160 800	28 990
Asfalt	192 700	14 990
Cement	5 199 070	210 320
Gibe	216 980	11 210
Alabast og Marmor, raa	57 260	10 890
Møllestene	733 750	62 930
Indigo	10 040	96 780
Blaatræ	117 100	18 390
Blaatrækstrakt	15 060	11 110
Indigoekstrakt	3 060	25 470

	Mængde. N. Kg.	Mk.
Bogtrykkersvæerte	55 010	52 910
Caramel	44 250	18 650
Garvestofekstrakter	242 110	59 540
Myrobalaner	45 940	7 240
Terra Catechu	48 520	22 000
Alizarin	19 340	35 080
Anilin	13 440	18 570
Anilinfarver	76 100	329 250
Sølverglød („Glätte“)	33 300	11 420
Okker	117 940	12 630
Oljefernis	9 050	8 130
Anden Fernis	75 150	104 100
Ultramarin	8 730	5 710
Zinkhvidt	24 490	11 310
Zinnober	1 920	6 550
Maler- og Vandfarver	52 250	65 540
Andre Farve- og Garvestoffe	27 330	37 010
Vadske- og Badesvampe	1 680	14 120
Medicinske Rødder	12 630	10 200
Kamfer, raffineret	8 550	22 430
Gutapercha	9 540	34 860
Harpix og Galipot	1 065 500	100 360
Lakrits	12 220	21 280
Schellak	6 170	11 050
Gummi arabicum	3 620	6 160
Risinosolje i Kasser	8 110	7 440
Pebermynte	825	11 910
Andre ætheriske Oljer	5 930	37 780
Borsyre	12 330	8 360
Carbolsyre	11 390	11 000
Kulsyre	29 120	15 970
Salicylsyre	2 050	6 700
Svovlsyre	374 690	32 920
Vinstensyre	5 000	14 090
Salmiak	35 290	14 830
Brækvinsten	9 190	8 750
Jernalun	75 430	8 450
Jod	336	6 210
Chlormagnesium	53 130	5 500
Glaubersalt	88 070	6 000
Kalcineret Soda	1 143 440	96 060
Kaustisk Do.	27 070	6 880
Blaasur Kali	2 580	5 090
Clorsur Do.	19 280	22 770
Kaustisk Do.	197 010	45 600
Potaske	489 940	144 290
Chilisalpeter	126 620	22 670
Kalisalpeter	118 710	42 830
Renset Vinsten	5 690	8 340

	Mængde. N. Kg.	Mk.
Andre medicinske Salte	12 790	13 820
Borax	30 980	14 590
Chloroform	4 190	9 970
Renset Glycerin	70 390	72 390
Forskjellige Sorter Æther	16 520	23 440
Essenser, Ekstrakter	5 750	16 040
Andre Droger	96 940	210 150
Alunjord	124 980	6 010
Kaolin	311 740	12 350
Lithografistene	23 100	7 160
Slibestene	8 230	8 740
Andre Jordarter	523 930	10 800
Grafit	37 100	9 850
Manganerts	64 000	6 440
Valset Bly	239 170	81 200
Vinkeljern	60 060	9 370
Staal	31 670	25 580
Kobber i Stænger og Plader	7 660	20 200
Gulmetal	226 410	202 120
Raa Tin	14 990	20 920
Andre Metaller	21 680	49 360
Valset Jernblik	97 890	19 070
Messingblik	31 380	45 510
Jerntraad	250 970	84 930
Kobbertraad	65 130	114 860
Messingtraad	18 580	36 600
Hestehuder	112 800	119 540
Oksehuder, saltede	250 960	199 670
Do., tørrede	318 510	389 100
Faar-, Lam- og Gjedeskind	11 470	18 410
Andre Huder og Skind til Læderberedning	13 210	5 870
Pelsskind	9 870	218 750
Færdigt Pelsværk	8 890	152 430
Saalelæder	73 530	166 910
Andet Læder	62 780	409 980
Elfenben	130	10 540
Benmel	1 019 230	89 950
Tarmer etc.	15 930	14 020
Gjødningsalte	1 525 620	51 490
Okse-, Ko- og Kalvehaar	47 760	7 800
Hestehaar	18 990	47 050
Børster	7 690	43 880
Sengefjæder	131 760	266 800
Fjær til Pynt, tillavede	1 080	19 890
Gelatin	8 090	16 040
Lim	75 900	62 720
Parafin	42 550	23 750
Hvalrav („Wallrath“)	715 570	452 230

	Mængde. N. Kg.	Mk.
Bryggerbeg	42 420	19 780
Tran	31 740	9 480
Raffineret Petroleum	1 425 200	166 100
Raa Petroleum	61 070	21 260
Mineralske Smørøljer	1 716 550	360 910
Stenkuls-Tjæreolje	83 930	17 320
Bomuldsfrøolje	450 270	182 540
Kokusnødolje	23 960	12 690
Olivenolje i Fad	44 990	55 970
Sesamolje	102 270	52 760
Andre Spiseøljer i Fad	94 430	68 360
Palmeolje	200 510	96 580
Olein	117 780	64 760
Kanarifrø	23 290	6 190
Græsfrø	11 690	5 770
Kløverfrø	33 400	25 760
Rapsfrø	250 650	75 200
Andre Frøsorter	9 430	15 210
Oliekager	3 236 380	358 260
Nøddetræ	58 750	18 530
Andet europ. Gavntømmer	354 990	45 770
Cedertræ	99 330	13 830
Mahognitræ	93 830	28 490
Pokkenholdt	48 370	6 650
Korketræ	86 860	62 120
Andet fremmed Gavntømmer	55 330	11 790
Træ til Furnering	29 690	36 990
Piassava	14 240	7 580
Stolerør, raa	8 890	7 880
Do., bearbejdede	4 760	7 330
Bark etc.	119 080	10 100
Kurvpletning etc.	47 570	12 170
Raa Stokke	11 330	5 160
Levende Planter	84 610	78 030
Blomster etc.	6 570	8 120
Træmel	12 760	5 170
Manillahamp	77 850	29 950
Filler	69 850	27 350
Faareuld	147 400	294 060
Kamgarnsuld	18 240	28 680
Shoddyuld	89 690	162 120
Silketraad	1 074	19 590
Bomuld	294 590	259 400
Bomuldsaffald	18 480	11 440
Hamp	12 840	9 570
Jute	183 030	40 370
Blaar og Værk	60 520	7 790
Bomuldsgarn	193 290	625 030
Uld- og Halvuldsgarn	153 630	765 430

	Mængde. N. Kg.	Mk.
Kokusgarn	116 230	38 820
Lingarn	80 280	141 440
Lintraad	2 380	10 080
Silkevarer	7 688	228 630
Halvsilkevarer	25 460	384 970
Possementvarer af Silke og Halvsilke	5 898	93 330
Trikotage af do.	410	6 650
Silkebaand etc.	3 440	72 530
Silke-Kniplinger etc.	453	17 860
Filt og Filtvarer	33 310	207 720
Uld- og Halvuldvarer	832 890	6 643 170
Possementvarer af Uld	8 420	69 130
Uldtrikotage	39 540	276 470
Bomuldsvarer	320 330	1 631 380
Possementvarer af Bomuld	63 860	399 160
Bomuldstrikotage	24 780	146 390
Gardinstoffe af Bomuld	2 730	15 920
Fiskenet af Bomuld	4 840	21 570
Smergeldug	6 140	8 170
Bomuldsbroderier og Kniplinger	7 740	75 990
Væger	13 840	35 910
Kniplinger af Lin	2 730	15 750
Lin- og Bomuldsundertøi	104 950	594 460
Lintøi	35 900	221 920
Gulvmatter af Manillahamp Vævninger af Jute- og Manillahamp	7 240	11 070
Seildug	13 090	20 830
Sække	23 430	54 270
Andet Lintøi	23 260	9 500
Voksdug, Oljedug	91 600	314 650
Haardug	9 940	28 940
Herrehatte	2 320	12 370
Damehatte	8 350	88 010
Herreklæder	2 390	17 380
Andre færdige Klæder etc.	28 720	214 400
Færdige kunstige Blomster	184 940	1 387 160
Forskjellige Possementvarer	1 710	29 150
Div. Manufakturvarer etc.	760	6 180
Nyt Taugverk	99 930	623 890
Seilgarn	71 900	35 410
Andre Rebslagervarer	94 230	90 040
Straahatte etc.	20 410	50 320
Straamatter etc.	22 840	139 630
Andre Bast- og Straafletninger	19 650	28 680
Fine Kurvfletninger	1 260	5 000
	32 830	61 760

	Mængde. N. Kg.	Mk.
Grove Korkvarer	22 750	8 700
Møbler	73 300	101 890
Tønder	114 220	21 670
Grove Trævarer	21 710	10 370
Fine Do.	213 090	393 580
Paraplyer og Parasoller .	13 520	107 210
Paraplydele	5 000	13 120
Slangar og Presenninger af Gummi	6 370	25 240
Haarde Gummivarer . . .	12 710	112 060
Andre Gummivarer	32 280	125 200
Skotøi af Læder	46 530	370 960
Andre Lædervarer	62 580	419 080
Sandpapir etc	29 540	20 940
Guld- og Sølvpapir . . .	32 200	51 940
Aspestpapir og Pap . . .	19 190	14 980
Andet Papir	1 090 010	621 550
Tag- og Asfaltpap	347 610	37 910
Pap	233 440	60 640
Spillekort	3 830	16 410
Papirtapeter	9 020	14 950
Tepper og Boulinikon . .	22 140	35 750
Andet Papir og Papirvarer	174 630	310 450
Blyanter	14 370	70 610
Blæk	12 370	13 080
Andre Skrivematerialier .	3 430	7 810
Bøger, Land- og Søkartier.	55 710	247 180
Kobberstik og Litografier	24 920	117 170
Malerier og Tegninger . .	5 440	96 000
Andre Hulglasvarer	396 010	234 470
Vinduglas etc.	10 950	7 860
Speilglas, ubelagt	6 150	7 630
Do., belagt	67 400	124 610
Speil	53 010	92 830
Glasperler	3 810	17 250
Glødelamper	3 320	38 650
Lampedele af Glas og Messing	8 370	17 590
Andre Glasvarer	56 940	134 260
Lerfliser	24 360	7 560
Gibsvarer etc.	14 580	15 530
Porcelæn	129 590	146 540
Stentøi	265 060	185 800
Marmor og Alabastvarer .	11 920	7 840
Jernbaneskiner	156 480	58 710
Jernrør	266 940	87 170
Jerntraad	41 730	26 150
Amunition	2 890	7 330
Andre grove Jernvarer . .	657 490	250 700
Jernspiger	31 580	24 840

	Mængde. N. Kg.	Mk.
Knappenaale	1 170	5 900
Velocipeder	73 440	597 930
Andre fine Jernvarer . .	997 990	1 439 270
Blyrør	154 750	53 050
Blyvarer	14 640	15 250
Typer	65 510	221 840
Telegrafkabler	55 630	104 900
Zinkvarer	35 150	81 360
Tinvarer	6 720	13 470
Kobber- og Messingvarer.	309 580	839 230
Andre Metalvarer	69 160	294 830
Dampkjedler	98 640	31 540
Symaskiner	217 100	407 230
Karder etc.	2 630	12 980
Andre Maskiner	2 797 660	2 627 620
Drivremme af Bomuld . .	42 380	114 050
Do. af Gummi	7 620	28 860
Do. af Læder	5 640	29 430
Andre Slags Drivremme . .	2 410	5 550
Pianoforter	207 970	497 230
Andre Musikinstrumenter.	77 200	241 920
Briller og Kikkerter . .	1 200	15 500
Andre Instrumenter . . .	51 960	305 150
Lommeuhre	496	44 830
Væggeuhre	43 660	91 290
Uhrdele	2 410	11 480
Decauvillejernbane . . .	38 420	21 590
Rullende Jernbanemateriale	106 090	190 540
Vogne og Slæder	24 840	25 160
Geværer	201 790	1 274 630
Skydevaaben og Dele deraf	900	5 050
Andre Vaaben	4 570	41 420
Dynamit	68 520	170 050
Krudt	24 510	92 800
Messingpatroner	34 880	115 350
Andre Fængstoffer	13 500	23 700
Børstenbindervarer . . .	28 270	71 060
Knapper	41 260	197 790
Gjenstande for Museer . .	8 430	30 990
Pibevarer	8 310	44 810
Dukker	6 090	15 550
Legetøj af Gummi	7 320	24 980
Do. af Træ	71 720	146 340
Do. af Jern	7 430	15 250
Andre Kortevarer	42 470	138 420
Stearin og Parafinlys . .	5 990	6 630
Andre Lys	5 460	5 680

	Mængde. N. Kg.	Mk.
Fast Sæbe	17 670	5 960
Toilettesæbe	24 790	50 280
Parfumerier	2 410	10 400
Passagergoods	43 590	120 510

Omsætningen mellem Norge og Distriktets Vicekonsulsstationer i 1897:

Import fra Norge:

Til Altona ialt 214 620 Kg., hvoraf Potaske 77 033 Kg., fersk Fisk 126 390 Kg., Gadesten 11 200 Kg.

Til Cuxhaven Bord 38 Std.

Til Hamburg Gadesten 8 713 000 Kg., Fiskeguano 226 000 Kg., Træ 51 Std.

Export til Norge:

Fra Altona ialt 360 887 Kg., hvoraf Potaske 28 719 Kg., Saltet Kjød 1 242 Kg., Stenkul 327 000 Kg.

Fra Harburg Salt 171 000 Kg., Harpiks 226 000 Kg., Ler 405 000 Kg., Brunsten 240 000 Kg., Tungspat 10 000 Kg., Kalkspat 30 000 Kg.

Smyrna.

Aarsberetning dateret 18de Mai 1898.

Fra fremmede Havne ankom til Hovedstationen med Ladning 5 norske Dampskibe dr. 5 319 Tons, Bruttofragter frcs. 53 750, og til Vicekonsulsstationerne 1 dr. 925 Tons, Bruttofragt frcs. 23 750.

Til fremmede Lande afgik fra Hovedstationen med Ladning 3 norske Skibe dr. 3 149 Tons og i Ballast 2 dr. 2 170 Tons, ialt 5 dr. 5 319 Tons.

Ingen svenske Skibe ankom.

Erlagte Konsulatafgifter frcs. 314.45. Expeditionsafgifter, norske, frcs. 42.

I 1896 ankom 5 norske Skibe dr. 5 758 Tons og i 1895 10 dr. 9 486 Tons.

Vore Dampskibe kan ikke konkurrere med de store søfarende Nationers, da saa godt som al Varetrafik er opslugt af de regulære Dampskibslinier, som findes etableret paa de fleste større Stæder, hvormed Smyrna har indarbejdet Handelsforbindelser. Forøvrigt gjør disse Liniers Eiere Alt

for at udestænge fremmede Skibe, der maaske med Held skulde kunne optage Konkurrencen.

Dog burde der altid være Plads for endel af vore Skibe under den saakaldte Fragttid, der indtræffer i Løbet af Juli Maaned og kan ansees for at naa til Slutningen af December. De bedste Dimensioner for Skibe i saadan Fart turde være Dampskibe paa 12—1 500 Ton med „tweensdecks“.

Søfarten paa Smyrna stiller sig saaledes:

Belgiske Dampskibe 1 dr. 1 211 Tons, danske 13, 15 986 T., engelske 445, 410 353 T., franske 204, 315 087 T., græske 195, 65 079 T. og Seilskibe 84, 7 776 T., hollandske Dampskibe 32, 27 561 T., italienske 67, 95 448 T. og Seilskibe 18, 5 855, Nicaragua Dampsk. 1, 1347 T., norske 4, 4 394 T., russiske 173, 366 464 T., Samos 5, 1 551 T., tyrkiske 181, 100 498 T. og Seilsk. 324, 64 800 T., rumænske Dampsk. 195, 51 466, tyske 56, 67 592 T., østerrigske 170, 201 519 T. og Seilsk. 4, 659 T. Ialt Dampskibe 1773 dr. 1726 595 Tons, Seilskibe 430 dr. 79 090 Tons.

Fragterne paa Smyrna var i det Hele gode i 1897. Blandt Indfragter kan nævnes, at for Kul beholdtes 8—9 sh.

Da Udfragterne her paa Markedet spiller en langt vigtigere Rolle end de indgaaende, gives følgende Tabel over de fornemste Exportartikler:

Opgaver.

(pr. 1000 Kg. og pr. 20 Cwts. = 1 015 Kg.).

Varer.	Frankrige, Marseille, Middelhavet.	England, London. etc.	New-York.
	pr. 1000 Kg. frcs.	pr. 20 Cwts. sh.	pr. 20 Cwts. sh.
Rosiner	10	20	30
Figen	12.50	20	30
Valonea	15	15	—
Mineralier	8	10	10
Korn	10	10	—
Uld	20	20	30
Opium	80	80	100
Alpistes	12.50	10	20
Lakritsrod	15	20	15
Saft af do.	12.50	12/6	10
Tobak	20	25	30
Vin	20	25	—
Olje	20	20	—
Matter	80	60	100

Almindelige Forhold i 1897. Hvis man ved Aarets Slutning kaster et Blik paa Affærenes Gang, kan man med Tilfredsstillelse konstatere, at Smyrna har været begunstiget i mange Henseender. Uagtet

Krigen i de første Maaneder, og uventede Prisforandringer, der flere Gange rammede Høsten, er Export og Import ikke bleven hindret i sin Gang. Handelen er tvertimod i det Hele tiltaget, hvilket fremgaar af Mangelen paa Toldbod-plads og det usædvanligt store Antal Dampskibe, der er ankommet for at laste Jordbrugsartikler. Høsten af Byg, Bønner, Opium og Olivenolie var langt over middels. Byghøsten anslaaes til 180 000 Tons af Værdi 21 Mill. frs., Bønner 35 000 Tons, $4\frac{1}{2}$ Mill., Opium 6 Mill. frs., Olivenolie 15 000 Tons, 9 Mill. frs.

Rosiner, der er en af Landets fornemste Produkter, gav os samme gode Resultat. Figenhøsten var rig, men Kvaliteten underlegen. Ogsaa andre mindre Artikler solgtes til gode Priser.

Trævarer. Nordisk Trævirke kan her finde Anvendelse i følgende Øiemed:

For Snedkeribehov, til Gulve- og Tagbord, samt for Rosin- og Figenkasser samt Korsvirke og Bjelker.

Hele Importen af Trævarer turde kunne beregnes til ca. 70—80 000 Kbm. aarlig, fordelt til forskellige Øiemed saaledes:

Snedkerivarer ca. 40 000 Kbm., Frugtkasser (Rosiner og Figen) 20 000 Kbm., Bygningstømmer 12—15 000 Kbm.

Til Øerne Mytilene, Chios og Samos m. fl. indførtes ogsaa et Par hundrede Std. pr. Aar.

Prisen paa nordisk Virke til Snedkeribrug, Gulvbord etc. er temmelig høi i Forhold til, hvad der kommer fra Triest og Donau; dog kan endel Virke altid antages at kunne placeres i Smyrna, omend i begrændset Omfang.

Efterspørgselen efter høvlede Gulvbord bliver stedse større hvert Aar, og man kan med Sikkerhed haabe, at denne Artikel efterhaanden vil fortrænge de uhøvlede Bord.

Af Rosinkasser indførtes ikke mindre end 2 Mill. Stk. Forsøg er gjort med et Par Tusinde Kasser fra Norge, hvilket udfaldt til Tilfredshed. Rosinexportørerne fandt, at dette Virke har større Modstandskraft end det sædvanlige og lovede nye Bestillinger. Den norske Fabrik fandt det imidlertid forbundet med for store Udgifter at oprette et Snedkerværksted, uden hvilket denne Forretning neppe kan drives, og dette er Grunden til, at Affæren ikke har kunnet udvikle sig.

Meget skulde ogsaa kunne gøres i Figenkasser, hvoraf der er stor Afsætning.

Bjelker (Firkant) anvendes her i Mængde ved Bygninger.

Da de ofte tilbagevendende Jordskjælv har bevirket, at Husene maa gøres saa elastiske som muligt, opføres de i Almindelighed af Korsvirke og Sten, hvilket bevirker stor Afsætning paa nævnte Vare.

Fyrstikkker. I 1897 solgtes her 80—100 Kister svenske Fyrstikker, og Importen af denne Artikel er ikke lidet tiltaget mod 1896. Priserne paa de svenske Fyrstikker stillede sig paa 65 frcs., medens de belgiske betingede 50—57 frcs.

Kvaliteten er vistnok underlegen; men man fæster sig her fremforalt ved Prisbilligheden.

Hele Importen af Fyrstikker turde opgaa til ca. 690 000 Dusin.

Jern. Importen af forskellige Artikler under Benævnelse Jern omfattede:

Stangjern, T-Jern, Jern i Bundter, Bjelker m. m. fra Sverige ca. 3 000 Tons, England og Belgien ca. 12 000 Tons.

Stangjernet importeredes i Regelen fra Sverige.

De nuværende Priser stiller sig pr. Ton saaledes:

Stangjern af bedste svenske Qualitet £ 10. 5, engelske £ 6. 5, belgiske £ 5. 14.

Som i tidligere Rapporter fremholdt, anvendes det svenske Jern næsten udelukkende til Tilvirkning af Hestesko og til Arbejder, hvortil kræves let arbeidet Jern. Hidtil er alle Forsøg paa at indføre færdige Hestesko strandet.

Importen til Smyrna i 1897 var 80 Mill. frcs. mod $73\frac{3}{4}$ Mill. i 1896. De fornemste Artikler var:

Alkohol, alle Grader, 800 000 frcs., Bomuldsmanufaktur, Linvarer, Jutevarer m. m. 22 800 000 frcs., Cement og Kalk 400 000 frcs., Droger, kemiske og Apothekervarer 476 000 frcs., Glasvarer 1 650 000 frcs., Jern i Stænger m. m. 918 000 frcs., Kaffe 2 845 000 frcs., Kortevarer, Jernvarer etc. 4 000 000 frcs., Klæder, færdige, 556 600 frcs., Klæde 1 754 700 frcs., Klipfisk 590 000 frcs., Læder og Huder 3 317 000 frcs., Marmor 204 000 frcs., Pap og Papir 633 900 frcs., Petroleum 2 337 398 frcs., Planker, Bord m. m. 1 432 400 frcs., Silke 700 000 frcs., Soda 789 000 frcs., Stenkul fra England 1 440 400 frcs., Spiger 750 000 frcs., Smør 1 198 000 frcs., Sukker 1 266 000 frcs., Staal 250 000 frcs., Traad og Garn 5 225 000 frcs., Fyrstikker 550 000 frcs., Øl 100 000 frcs.

Af norske og svenske Artikler indførtes i 1897 fra Sverige ca. 3 000 Tons Jern, 80—100 Kasser Fyrstikker, 4 250 saakaldte „Primus“ Fotogenkjøkkener og endel Eskilstunavarer. Ligeledes gjordes Forsøg med Indførsel af Separatorer, skjönt Resultatet endnu ikke er kjendt. Da Kvægdrift i ikke ringe Grad drives i det Indre af Landet, haaber man, at nævnte Artikel efterhaanden vil finde Plads paa dette Marked.

Fra Norge indførtes samtidig ca. 250 Tdr. Medicintran. Ligesaa gjordes Forsøg med Indførsel af kondenseret Melk.

Gjenstand for Export til Norge og Sverige var især Olivenolie til Brug for Maskiner, ligesaa endel Figen, Rosiner, Smergelsten, Opium, Vallonea og Matter.

Udførselen fra Smyrna i 1897 anslaaes til en Værdi af 105 Mill. frcs. mod 98 Mill. i 1896, hvoraf kommer paa England 40 pCt., Østerrige-Ungarn og de Forenede Stater hver 10 pCt. Frankrige og Holland indtager ogsaa en respektabel Plads blandt Lande, hvortil Export fra Smyrna foregaar.

Blandt de fornemste Artikler kan nævnes:

Bomuld 33 000 Tons, Figen 30 700 T., Vallonea 70 000 T., Byg 180 000 T., Lakritsrod 14 900 T., Opium 2 100 T., Olivenolje 15 000 T., Rosiner 42 000 T., Bønner 35 000 Tons.

Herman Zethelius.

Antwerpen.

1 Juli 1898.

Som mulig af Interesse for vore Exportører af Trælaster giver jeg mig den Ære at indberette, at der under Navn af „Syndicat Belge des Importateurs de Bois de Construction“ nylig hersteds er dannet en Forening med det Formaal at ordne Forholdet mellem Importører, Agenter og Mæglere, der befatter sig med nord-europæisk og amerikansk Bygningstømmer af Gran eller Furu.

I Henhold til Syndikatets Statuter forbinder de Medlemmer af samme, der er Importører, sig til ikke at købe og til ikke at frembyde, sende Specifikationer eller sælge gennem nogen Agent udenfor Syndikatet, ligesaa lidt som de maa drive Agentur- eller Mæglerforretning af nogensomhelst Art i Trælaster. Paa sin Side forpligter Agenterne og Mæglerne sig til ikke at sælge eller frembyde Last respektive til og for nogen Importør, som ikke hører til Syndikatet. Det heder, at samtlige større belgiske Trælaster-Importører, Agenter og Mæglere har sluttet sig til den saaledes dannede Forening.

W. Christophersen.

Indhold: **Hamburg** S. 349. — **Smyrna** S. 392. — **Antwerpen.** S. 396.

Beretninger om Handel og Skibsfart.

Uddrag af Aarsberetninger fra de forenede Rigers Konsuler
for 1897 m. M.,

No. 12.

udgivet ved Departementet for det Indre.

1898.

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

Havre.

Aarsberetning dateret 30 April 1898.

Norske Fartøier.	Med Ladning.				I Ballast.				Tilsammen.		Brutto- fragter. Frcs.
	Seilskibe.		Dampskibe.		Seilskibe.		Dampskibe.				
	Ant	Tons.	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	
I. Ankomne.											
Fra Norge til Hovedstationen	6	2 452	19	8 307	-	-	-	-	25	10 759	73 870
- Norge til Vicekonsulsstationerne . . .	201	45 911	97	46 903	-	-	-	-	298	92 814	1 413 705
- andre Lande til Hovedstationen . .	87	40 465	61	45 120	-	-	1	455	149	86 040	2 208 515
- andre Lande til Vicekonsulsstationerne	108	51 757	281	174 898	2	613	26	14 666	417	241 934	4 803 010
Ialt	402	140 585	458	275 228	2	613	27	15 121	889	431 547	8 499 100
II. Afgaaede.											
Til Norge fra Hovedstationen	-	-	17	7 353	36	16 250	-	-	53	23 603	72 490
- Norge fra Vicekonsulsstationerne . .	-	-	54	19 118	140	42 783	15	4 468	189	66 369	129 600
- andre Lande fra Hovedstationen . .	2	769	28	13 742	54	25 295	36	32 787	120	72 593	59 150
- andre Lande fra Vicekonsulsstationerne	31	10 763	90	47 645	120	43 238	283	163 619	524	265 265	643 360
Ialt	33	11 532	169	87 858	350	127 566	334	200 874	886	427 830	904 600

Desuden ankom for at reparere 1 Fartøi dr. 196 Tons.

Af svenske Fartøier ankom til Distriktet 368 dr. 263 406 Tons, hvoraf Dampskibe 330 dr. 248 622 Ton.

Opgave over det samlede Beløb af de ved Generalkonsulatet i Havre oppebaarne Afgifter i 1897.

Erlagte Konsulatafgifter.				Expeditionsgebyrer (Frd. § 107).		
Ved Hovedst.	Ved Vicekonsulsst.		Ialt tilfalder Konsuls-kassen.		Ved Hoved-station-nen.	Ved det lønnede Vicekon-sulat i Bordeaux.
	Ialt erlagt.	Ialt tilf. Konsuls-kassen.				
Afnorske Fartøier				For norske		
Fr. 7 605.90	26951.60	14543.95	22149.85	Expeditioner	859.40	281.30
- svenske				svenske do.	95.60	94.30
Fartøier 3 054.80	17214.35	9171.45	12226.25	fælles do.	19.50	55.00
Ialt Fr. 10 660.70	44165.95	23715.40	34376.10		969.50	430.60

Det sidstledne Aar maa i det hele taget ansees for at have været gunstigt for Frankriges Udenrigshandel, eftersom baade Udførsel og Indførsel har tiltaget i ikke ubetydelig Grad.

Ligeledes synes ogsaa Landets egen Forbrugsevne at have tiltaget, hvorfor det franske Næringsliv turde have modtaget livligere Impulser til forøget Virksomhed saavel fra indenlandske som udenlandske Markeder.

Ifølge officielle Meddelelser, og sammenlignet med det nærmest foregaaende Aar, stiller Frankrigs Handelsomsætning med Udlandet og Kolonierne sig i Aaret 1897 saaledes, som nedenstaaende Opgave udviser, idet Tallene angiver Varerne i Millioner Franks af „le commerce special“, d. v. s. indkommende og udgaaende Varer med Undtagelse af Transit og Kreditoplagsvarer.

	Indførsel.		Forøgelse i 1895.
	1897.	1896.	
Næringsmidler . . .	1 036 Million Fr.	1 007 Mill. Fr.	29 Mill. Fr.
Raastoffe for Industrien	2 343 — „	2 174 — „	169 — „
Fabrikartikler . . .	621 — „	618 — „	3 — „
Tilsammen	4 000 Million Fr.	3 779 Mill. Fr.	201 Mill. Fr.

	Udførsel.		Forøgelse
	1897.	1896.	i 1897.
Næringsmidler . . .	729 Mill. Fr.	652 Mill. Fr.	77 Mill. Fr.
Raastoffe for Industrien	944 " -	836 " -	108 " -
Fabrikartikler og Postpakker	2 003 " -	1 913 " -	90 " -
Tilsammen	3 676 Mill. Fr.	3 401 Mill. Fr.	275 Mill. Fr.

Det fremgaar heraf, at alle Varegrupper viser Tilvæxt i 1897, og det ikke mindre ved Import end ved Export.

Navnlig synes her at maatte fremhæves den bemærkelsesværdige Stigning i Indførselen af Raamateriel for Industrivirksomheden, en Foreteelse, der, sammen med den ligeledes betydelig forøgede Export af Manufakturartikler, tør antages at tilkjendegive, at den franske Fabrikvirksomhed synes at have indtaget en efter Forholdene gunstig Stilling i det sidste Aar.

Anstiller man endvidere Sammenligning med Handelsomsætningen i tidligere Perioder, vil det findes, at sidste Aars Resultat med Hensyn paa Indførselen ikke adskiller sig meget fra Middeltallet i Femaarsperioden 1887—1891 og 1892—1896 eller den Tid, som gik umiddelbart foran og efterfulgte Antagelsen af den nuværende Toldtarif, medens paa den anden Side, ved Spørgsmaalet om Udførselen, Udbyttet for 1897 idetheletaget viser sig at være større end under begge førnævnte Perioder.

Følgende Opgaver kan anføres til Belysning heraf:

	Indførsel.	
	1887—1891.	1892—1896.
	Middelværdien pr. Aar i Mill. Fr.	Middelværdien pr. Aar i Mill. Fr.
Næringsmidler	1 493.7	1 140.1
Raastoffe for Industrien .	2 239.1	2 156.1
Fabrikartikler	597.6	585.8
Tilsammen	4 330.4	3 882.0

	Udførsel.	
	1887—1891.	1892—1896.
	Middelværdien pr. Aar i Mill. Fr.	Middelværdien pr. Aar i Mill. Fr.
Næringsmidler	786.3	675.7
Raavarer for Industrien .	858.2	814.2
Fabrikartikler	1 859.5	1 819.8
Tilsammen	3 504.0	3 309.7

Tages atter Hensyn til den Omstændighed, at Vareværdien, i den Tid som omfattes af den her opstillede Oversigt, stadig har været synkende, maa Sammenligningen stille sig betydelig fordelagtigere for det sidstledne Aar.

Naar man ser hen til denne Prisaftagen, saa skulde, efter officiel Beregning, Middelværdien af Frankrigs Handel i de to ovennævnte Perioder stille sig som følger:

Middelværdien i Mill. Fr., beregnet efter

	Aarets Pris.	Prisen for 1896.
	Indførsel.	
1887—1891	4 331	3 745
1892—1896	3 882	3 728
	$\div 449$	$\div 17$
	Udførsel.	
1887—1891	3 504	3 174
1892—1896	3 310	3 210
	$\div 194$	$+ 36$

Og hvad specielt angaar Omsætningen af Raamaterialer for Industrien samt Manufakturartikler, skulde, naar man gaar ud fra de samme Forudsætninger, Stillingen blive som følger:

Indførsel af Raamaterialer til Industrien.

	Aarets Pris.	Prisen for Aar 1896.
1887—1891	2 247*)	1 862*)
1892—1896	2 154*)	2 095*)
	$\div 93$	$+ 233$

Udførsel af Manufakturartikler.

	Aarets Pris.	Prisen for Aaret 1896.
1887—1891	1 859	1 703
1892—1896	1 820	1 760
	$\div 39$	$+ 57$

*) Det vil sees, at disse Tal udviser nogen Forskjel sammenholdt med de foran anførte; dette beror paa, at Opgaverne er hentet fra forskjellige Kilder.

Med Udgangspunkt fra de saaledes nedsatte Vareværdier, skulde da, i Sammenligning med Middelomsætningen i den Femaarsperiode, som gik nærmest foran Indførelsen af den nugældende Toldlovgivning i Frankrig, eller med andre Ord Aarene 1887—1891, Landets Handelsomsætning i 1897 udvise:

Indførsel overhovedet: Forøgelse af	255	Mill. Francs.
Udførsel — — — —	502	" —
Indførsel af Raamaterialer for Industrien	481	" —
Udførsel af Fabrikartikler	300	" —

Heraf skulde man saa kunne drage den Slutning, at den protektionistiske Toldpolitik ikke har været meget ufordelagtig for Frankrig, med mindre man tror sig berettiget til at forudsætte, at Handelsudviklingen skulde være bleven endnu større under et friere System, eller med mindre det kan bevises, at dette ubetinget var Tilfældet med andre Lande, som netop havde havt et saadant System.

I nævnte Henseende turde det imidlertid ikke være ubeføiet at erindre, at Frankrigs Export naaede sit Kulminationspunkt allerede i 1875, saaledes at Nedgangen i Vareafsætningen til Udlandet indtraadte længe før Antagelsen af den nuværende Toldtarif

Derhos maa man heller ikke overse, at visse andre Lande, som før afgav et omfattende Marked for Frankrigs Manufakturprodukter, lidt efter lidt har seet deres egen Industri udvikles under Beskyttelsen af en indskrænkende Toldpolitik, hvorfor disse under alle Omstændigheder gradvis vilde have formindsket sin Indførsel, ligesom det ogsaa bør tages i Betragtning, at Kjøbe- evnen paa flere af Frankrigs mere betydningsfulde Markeder er bleven be- grændset af andre Aarsager, saasom politiske og kommercielle Kriser.

Paa den anden Side mangler der vel heller ikke Exempler paa, at andre Lande med langt friere Toldsystem ligeledes har faaet føle væsentlig Ind- skrænkning i sin Exporthandel, hvilket synes at tyde paa, at Vexlingen i et Lands Vareomsætning hidrører fra en Mangfoldighed af ganske forskellige Omstændigheder og ikke alene af dets Toldpolitik.

I det foregaaende er antydnet, at Frankriges indre Marked i den senere Tid skulde være bleven udviklet, eller at franske Produkter skulde have fun- det en forøget Afsætning paa dette. At anføre Tal som Bevis for denne Paastand turde være vanskeligt; men det er ubestrideligt, at Landets indu- strielle Anlæg i høi Grad er vokset i Omfang, og da disses Produktion ikke har kunnet exporteres i samme Forhold, saa maa Produkterne til Gjengjæld være bleven forbrugt indenfor Landet selv.

Det har alligevel tildels kunnet konstateres, at Tilvirkningen paa denne Maade har oversteget Afsætningen, hvad der f. Ex. har været Tilfældet inden- for Bomuldsindustrien, hvor Maskinkraften steg fra 25 000 Hestekræfter i 1876 til ikke mindre end 105 000 Hestekræfter i 1895, saa at man endog ved Begyndelsen af forrige Aar hørte Tale om, at der maatte tages Forholds- regler til Produktionens Begrænsning.

I denne Sammenhæng turde det fortjene at fremholdes, at Frankrig altid

har sin Opmærksomhed henvendt paa at finde Udveie til Udvikling af sin udenrigske Handel. Til de Foranstaltninger, som før har været truffet med dette Maal for Øie, og som er bleven omtalt i tidligere afgivne Indberetninger, er nu føiet Loven af 3die Marts d. A., ifølge hvilken der skal oprettes et saakaldt „Office national du Commerce extérieur“. Denne Institution har til Opgave at forskaffe den franske Handels- og Industriverden alle mulige Oplysninger, som kan bidrage til Fremme af Landets udenrigske Handel og til Udvidelse af dets Afsætningsomraade i Udlandet, i Frankrigs Kolonier og Protektorater.

Denne Indretning forvaltes under Overindseende af den franske Handelsminister, og de til dens Drift nødvendige Udgifter forskaffes bl. a. dels ved et aarligt Statsbidrag, dels ved Medvirken af Paris's Handelskammer, der har paataget sig at skaffe det nødvendige Lokale.

Den nye Institution har dog ikke fra de Interesseredes Side mødt ubetinget Anerkjendelse. Man har snarere stillet sig tvivlsom overfor dens Evne til at opfylde sin Bestemmelse, idet man har antaget, at den blot vilde blive en ny „rouage administratif“, hvis Virksomhed skulde vanskeliggøres af den Formalisme, som maa ansees for at være uadskillelig forbunden med Rutinen i et Regjeringskontor.

Man mente, at det skulde have været heldigere, om Handelskammeret i Paris alene havde haft Kontrol med denne Indretning.

Indeværende Aar har heller ikke vist sig at være gunstigt for Frankrigs Vareomsætning med Udlandet.

Sammenlignet med det tilsvarende Tidsrum f. A. er visselig Landets Indførsel i de 3 første Maaneder af dette Aar tiltaget med 117 876 000 Fr.; men denne Tilvæxt beror blot derpaa, at betydelige Kvantiteter Hvede maatte importeres paa Grund af Fjoraarets feilslagne Høst.

Derimod har Importen af Raastoffet til Industrien undergaaet en Formindskelse af 20 339 000 Francs, ligesom ogsaa alle Varekategorier for Udførselens Vedkommende udviser en Tilbagegang, der for mange Manufakturartikler og Postpakker (sic) tilsammen anslaaes til det ikke ubetydelige Beløb af 12 712 000 Francs.

Det turde ikke være let at forudsige, hvorvidt dette mindre tilfredsstillende Resultat bliver kompenseret ved en Opblomstring senere hen i Aaret. Heller ikke lader det sig for Øieblikket angive, hvad der har været Aarsag til Nedgangen i Vareomsætningen. Men for Udførselens Vedkommende synes det i Almindelighed at være konstateret, at de franske Industriartikler faar mere og mere vanskeligt for at holde sin Plads paa de udenlandske Markeder, idet Hovedvægten ikke lægges paa gedigent Arbeide, Kunstfærdighed og smagfuld Udførelse, men meget mere paa Prisbillighed. Medens konkurrerende Lande som Tyskland, England, Nordamerika og Belgien her har vundet et Fortrin, som er Frugten af en længere Tids fortsatte Stræben efter at anlægge sin Produktion netop i denne Retning, synes Frankrige endnu ikke at have fundet det hensigtsmæssigt at følge disse Landes Exempel.

Hvad nu specielt angaar de forenede Rigers Handel med Frankrig, saa kan man først senere erholde nøiagtige Oplysninger herom.

I sin Helhed udgjør Gjennemsnittsværdien af de respektive Landes Omsætning i „commerce special“ i nedenanførte Perioder følgende Beløb:

Indførsel fra Norge	1877—1886.	1887—1896.
til Frankrig . . .	27 916 305	26 739 516 Fr.
Udførsel fra Frankrig til Norge .	8 163 796	6 552 594 „
Tilsammen	36 080 101	33 292 110 Fr.

Indførsel fra Sverige	1877—1886.	1887—1896.
til Frankrig . . .	65 687 265	54 519 028 Fr.
Udførsel fra Frankrig til Sverige .	7 527 968	8 411 849 „
Tilsammen	73 215 233	62 930 877 Fr.

Sammenligner man begge disse Tiaarsperioder, viser det sig, at medens den norske Import til Frankrige har holdt sig næsten uforandret, er den svenske aftaget med ca. 17 pCt. Paa den anden Side udviser den franske Import til Norge nogen Aftagen i Tiaaret, medens den har tiltaget en Del til Sverige.

Betræffende Handelsomsætningen i begge de Femaarsperioder, som gaar nærmest foran og følger efter Indførelsen i Frankrig af den nugældende Toldtarif, kan nedenstaaende Opgaver anføres, udvisende Middelværdierne:

Indførsel fra Norge	1887—1891.	1892—1896.
til Frankrig . . .	30 588 618	22 890 415 Fr.
Udførsel fra Frankrig til Norge .	6 697 691	6 407 498 „
Tilsammen	37 286 309	29 297 913 Fr.

Indførsel fra Sverige	1887—1891.	1892—1896.
til Frankrig . . .	54 333 742	54 704 315 Fr.
Udførsel fra Frankrig til Sverige .	8 586 114	8 237 584 „
Tilsammen	62 919 856	62 941 899 Fr.

Efter disse Tal skulde Handelsforbindelsen mellem Norge og Frankrig i begge de anførte Perioder vise en Tilbagegang i Norges Indførsel til Frankrig af ca. 25 pCt., medens Sveriges Varebytte med Frankrig i samme Tidsrum, til Trods for de forandrede Toldsatser, har holdt sig uforandret.

Den Handelsomsætning, som det her er Spørgsmaal om, er imidlertid blot den, som har foregaaet direkte og søværts, hvorfor Resultatet turde have blevet noget anderledes, hvis ogsaa Transitvarer var blevne medregnede.

De nordiske Produkter, over hvilke specificeret Opgave over Indførselen til Frankrige allerede nu foreligger for forrige Aars Vedkommende, er i Lighed med tidligere Aar blot Havre og Træprodukter.

Den første af disse Artikler er imidlertid blot af Interesse for Sverige, da Havreimporten fra Norge til Frankrig er af forholdsvis mindre Betydning.

Af saget Furu- og Granvirke indførtes i „commerce special“:

Over 35 Millimeters Tykkelse.			
	1897.	1896.	1895.
Norge	53 847 Tons	42 143 Tons.	27 018 Tons.
Sverige	337 435 "	327 674 "	302 018 "
Belgien	319 "	157 "	148 "
Rusland	229 667 "	217 387 "	196 534 "
Tyskland	1 123 "	1 206 "	1 559 "
Schweiz	1 813 "	959 "	643 "
Andre Lande	60 544 "	49 951 "	32 047 "
Tilsammen	684 748 Tons	639 477 Tons	559 967 Tons.

35 Millimeters Tykkelse og derunder.			
	1897.	1896.	1895.
Norge	9 000 Tons	6 286 Tons	6 631 Tons
Sverige	204 042 "	206 510 "	199 877 "
Belgien	683 "	593 "	120 "
Rusland	118 726 "	119 129 "	107 218 "
Tyskland	2 462 "	2 901 "	3 644 "
Schweiz	2 688 "	2 428 "	2 346 "
Andre Lande	64 783 "	63 702 "	58 446 "
Tilsammen	402 384 Tons	401 549 Tons	378 282 Tons

Totalindførselen af Bygningsvirke til Frankrige udgjorde:

1897	1896.	1895.
1 321 550 Tons	1 255 377 Tons	1 136 006 Tons

der altsaa udviser en stadig Stigning i de sidste tre Aar. Det kan ogsaa tilføies, at Zifrene for Aaret 1897 var høiere end noget tidligere i hele den sidste Tiaarsperiode med Undtagelse af Aar 1891 eller det Aar, som gik nærmest forud for det, da Artiklen blev belagt med Told, og i hvilket der selvsagt foregik en exceptionel Import.

Af ovenstaaende Opgaver fremgaar, at Frankrig henter sit sagede Furu- og Granvirke navnlig fra Rusland og Sverige. Egetræ indføres derimod mest

fra Østerrig, fra hvilket Land ogsaa tages Tøndestav. Det sidste Produkt importeres ogsaa i stor Mængde fra Nordamerikas forenede Stater, medens den tidligere Indførsel af Granstav fra Norge synes at have gaaet tilbage.

Derimod har Import af saget Trævirke af større og mindre Dimensioner fra Norge voxet i mærkbar Grad i det sidste Aar. De Ladninger, som saaledes er ankommet, angives for største Delen at være gode Mærker. I Almindelighed gjør den stærkeste Efterspørgsel efter norsk Trævirke sig gjældende ved Skibningsaarets Begyndelse, inden endnu Østersøfarten er aabnet. En Artikkel, som kjøbes i store Kvantiteter fra Norge, er Celluloseved, af hvilken der indførtes 30 833 Tons norsk Vare i 1896 og sandsynligvis en større Kvantitet i 1897.

Den største Import af denne Artikkel foregaar dog fra Rusland, som i 1896 exporterede 67 068 Tons til Frankrig.

Det franske Træmarked var i det sidste Aar præget af en Fasthed, der virkede i høi Grad heldigt paa Afsætningen. Priserne steg ogsaa næsten uafbrudt og viste en ikke ubetydelig Stigning over Vaarnoteringerne, da det nærmede sig Slutningen af Aaret. Som sædvanligt søgte herværende Importører at virke hæmmende paa Prisstigningen ved at holde sig tilbage; men da dette ikke førte til noget Resultat, fandt de sig omsider foranlediget til at opgive denne Holdning, hvorefter Forretningerne fortsattes med Livlighed under hele Skibningstiden.

Man har søgt at gjøre gjældende, at franske Importører i den senere Tid har vakt mange Klagemaal over Beskaffenheden af modtagne Ladninger, men at Besigtningerne har godtgjort, at Klagerne i en Del Tilfælde har savnet Grund eller har været overdrevne. Dette erkjendes dog ikke af Ladningsmodtagerne, som tvertom paastaar, at Aarets Skibninger ofte har ladet noget tilbage at ønske, og at Afsenderne af de klandrede Ladninger har villet benytte sig af de gunstige Konjunkturer for at berige sig paa Kjøbernes Bekostning.

For at modvirke Prisernes Stigen har man fundet paa at indføre „spruce“ fra Canada for dermed at erstatte det nordiske Granvirke, og det meldes, at anseelige Kjøb af denne Artikkel har været afsluttet i Paris for Skibning dette Aar. Overhovedet turde man dog være enig om, at „Spruce“ ikke kan opveie Gran, eftersom Ladninger af førstnævnte Træsart i Almindelighed leveres med lidet omhyggelig Sortering, og man saaledes ikke har Sikkerhed for at erholde den Vare, man ønsker.*) Imidlertid skal der være en Prisdifference af 30 Francs pr. Standard i Sprucens Favør, hvor det dreier sig om lavere Kvaliteter og grovt Tømmer, hvorfor man har forbrugt forholdsvis ikke saa ubetydelige Kvantiteter heraf.

Det synes dog at være bleven konstateret, at Sprucevirket af daarligere Kvalitet, som f. Ex. Kassebord, er behæftet med den Mangel, at Kvisterne falder ud og efterlader Huller, ligesom at Træet ikke fastholder Spiger. Man har derfor fundet, at tiltrods for den billige Pris, vil der i Længden

*) De senest ankomne Ladninger opgives dog at have været bedre sorterede.

ikke blive nogen videre Fordel ved at anvende Sprucen, hvorfor det neppe kan antages, at Konkurrencen fra dette Hold skal vise sig at blive synderlig farlig for nordiske Produkter.

Hvad kvistfri og vel sorteret Spruce angaar, saa skal denne stille sig dyrere end Gran, hvorfor den ikke skal kunne vinde større Indpas paa Markedet.

Pitchpine, som fremdeles er Gjenstand for nogen Import til Frankrig, kan heller ikke gjøre det nordiske Furuvirke Rangen stridig. Tømmer af denne Sort efterspørges dog meget til større og kostbarere Bygværker paa Grund af dets Holdbarhed, og fordi det kan leveres i større Dimensioner end det nordiske. Som Mastetræ vil det altid blive foretrukket.

Skibningen af dette Virke opgives at være bedre og mere omhyggelig fra Savannah og Brunswick end fra den mexikanske Bugt, endskjønt selve Træet er af samme Beskaffenhed, ligesom Fragten almindeligvis er billigere fra førstnævnte Havne.

Sidste Aars høie Trælastpriser har naturligvis ogsaa foranlediget øget Afsætning fra Frankrigs egne Skogbygder, Jura og Vogeserne, samt Doubs og Landes, men Anvendelsen af dette Virke turde dog altid forblive begrænset.

I Sammenhæng hermed kan det ogsaa nævnes, at nogle Ladninger af Eucalyptustræ fra Australien er bleven indført, for, saasom det heder, at bruges til Brolægning, for hvilken Anvendelse dette Produkt skal have vist sig særdeles heldigt.

Omendskjønt, som af det foranførte turde fremgaa, nogen alvorligere Konkurrence paa det franske Marked vel ikke er at befrygte for det nordiske Trævirke, antager man dog her i Landet, at et Prisfald skal være forestaaende, og det opgives til og med, at man paa visse Hold allerede har accepteret lavere Noteringer. Denne Meddelelse turde dog maatte modtages med Varsomhed. Visseligen synes for nærværende Transaktionerne at være begrænsede; men dette har i Regelen ogsaa været Tilfældet under foregaaende Aar, ved Skibningstidens Begyndelse, idet de franske Importører har villet trykke Priserne ved at indtage en reserveret Holdning.

Nogen anden Grund, end at Lagrene her i Landet skulde være vel forsynte, har vel heller ikke været anført for Sandsynligheden af et Prisfald; men om man blot gaar ud fra denne Omstændighed, kan i ethvert Fald Prisfaldet ikke blive saa stort, da Lagrene nok kommer at tømmes hurtigt for at tilfredsstille Efterspørgselen. Og at Forbruget iaar ikke kan ventes at blive mindre end tidligere, maa vel kunne forudsættes, blandt andet paa Grund af Arbejderne ved Pariserudstillingen.

En anden Sag vilde det naturligvis være, om enkelte af Afskiberne selv ikke i Længden skulde kunne sidde inde med sine Lagre men blive nødt til at kaste dem ind paa Markedet paa en hovedkuls Maade ved Saisonens Begyndelse. Thi paa denne Maade er Priserne tidligere blevet aldeles omstyrket; men det maa dog erindres, at Samholdet mellem Exportørerne den Gang ikke var det samme som nu. For Øieblikket stiller Forholdene sig saaledes, at der ikke synes at være synderlig Grund til at frygte for, at en saadan Eventualitet virkelig skulde indtræffe.

I foregaaende Indberetninger har været omtalt, at et svensk Forretningshus har anlagt et Sagbrug i Calais efter nordisk Mønster. Da denne Virksomhed har vist sig at være udviklingsdygtig, kommer nok herved adskilligt Afbræk til tilføies vore Trælastexportører, men intet tyder endnu paa, at det saaledes givne Exempel kommer at efterfølges paa andre Hold. Imidlertid er Foreteelsen i og for sig selv af Interesse, da den beviser, at den nye Toldbestemmelse har ført til et Resultat, som nok til en vis Grad var beregnet,

nemlig, at overflytte til Frankrig saa godt som alt Forædlingsarbejde af et udenlandsk Produkt, medens dette blot skulde indføres fra Udlandet i sin oprindelige Form, nemlig som Raastof.

Et Sidestykke hertil frembydes forøvrigt af den, ogsaa efter den nye Toldbestemmelses Ikrafttræden, oprettede norske Hestekosømfabrik i Duclair, dog med den Forskjel, at denne neppe nu længere tager alt sit Raamateriale fra Norden.

En Artikel, hvis Import mod Forventning er aftaget i det forløbne Aar er Grovtømmer fra Norden; dette kommer hovedsagelig ind til Frankrig over Calais.

Af denne Artikel exporteres ogsaa fra Frankrig endel, hvoraf det meste gaar til England. Denne Udførsel foregaar, som bekjendt, over Havne i Bretagne og Gascogne, og det opgives endog, at Ladninger derfra har fundet Vei til Norge. Ligeledes udføres af og til Tøndebånd fra Bordeaux og nærliggende Havne.

Importen af bearbejdet Træ til Frankrig gaar jevnlig tilbage. Af Møbler og Træarbejder indførtes i sin Helhed i Dcitons (commerce special):

1897.	1896.	1895.
106 020	123 681	125 255

De Artikler inden denne Varegruppe, som er af særskilt Interesse for de forenede Rigers Exporthandel, har ogsaa i det hele taget lidt under denne Tilbagegang, hvad der ogsaa fremgaar af følgende Oversigt over Indførselen i „commerce speciale“ angivet i Kilogram.

	1897.	1896.	1895.
Træfad med Træbånd	367 500	560 392	708 778
Virke til Tømmermands-			
arbejder	437 000	404 385	601 726
Høvlede Gulvplanker .	1 701 200	2 352 148	3 076 512
Vinduer, Døre og Panel	352 300	322 189	205 531
Traadsneller, mindre .	344 000	508 468	532 031
Arbejder af Træ, ikke			
angivne	644 500	819 910	783 523

Det er saaledes blot af Vinduer, Døre og lignende Snedkerarbejder, at Aar 1897 viser en højere Import end begge de forudgaaende Aar. Derimod har Nedgangen været betydelig, specielt for høvlede Gulvplanker, hvilket synes at antyde, at Frankrig er paa Vei til næsten helt og holdent selv at dække sit Behov for denne Artikel.

Af de forenede Riger var det Norge, som tidligere udførte den største Kvantitet høvlede Bord til Frankrig, men dette Forhold synes nu ikke at raade længer. I 1896 androg nemlig den norske Export af dette Produkt blot til 4 582 Kg., medens Sveriges androg til 136 243 Kg. De Lande,

som afsætte mest af denne Artikkel til Frankrig, er, som det vil vise sig, Østerrige og Tyskland, fra hvilke Lande Indførselen i 1896 beløb sig til respektive 930 566 Kg. og 718 358 Kg. Hvad angaar de øvrige Artikler af denne Kategori, angiver Toldstatistikken for Aar 1896 en vis Udførsel fra Sverige af Træfad (?), Vinduer og Døre samt mindre Traadsneller og andre ikke opgivne Træarbeider, medens Norge ikke særskilt angives at have deltaget i denne Import.

I Sammenhæng hermed kan fremholdes, at de franske Statsmagter i de senere Aar har interesseret sig, og det med stor Iver, for at fremme Skogskjøtselen i Landet selv, og disse Bestræbelser har da fundet sin Støtte i Loven af 1882. Som en Følge af disse Foranstaltninger opgives det, at medens der i 1850 var ca. 12 Millioner Hektar øde og ubevoxet Terrain, er denne Flade nu blot 6 Millioner Hektar. Skovsaaning har med Fremgang været drevet paa Gascognes og Solognes Heder samt paa Myrstrækningerne i Brenne og Dombes.

For Træmasse og Cellulose har det franske Marked i sidstledne Aar i det hele været gunstigt, omendskjönt Kjøberne ogsaa her fra Tid til anden har forsøgt at trykke Priserne ved at holde sig tilbage. Navnlig under Høstmarkedet forekom Stillingen noget usikker, hvilket dog særlig synes at have beroet paa, at der netop paa den Tid fandt Sted en forøget Indførsel fra Canada og Nordamerikas forenede Stater.

De to sidste Aars Indførsel af denne Artikkel udgjorde i „commerce special“ i Kilogram:

	1897.	1896.	1895.
Mekanisk Træmasse	74 083 600	74 738 282	89 203 930
Kemisk —	41 686 200	41 834 375	35 847 991

Det fremgaar heraf, at Importen af mekanisk Masse er i Aftagende i Frankrig. Størstedelen af de indkomne Kvantiteter er fra Norge og Sverige, medens den kemiske for Størstedelen indføres fra Tyskland.

Antagelig kommer Frankrig at tilbyde de forenede Riger et fordelagtigt Marked for Træmasse fremover.

Den af mange saa frygtede Konkurrence fra Canada og Nordamerika har, ialfald ikke endnu, naaet noget større Omfang, ligesom heller ikke den indenlandske Produktion af Varen har antaget saadanne Dimensioner, at deraf bør opstaa farlige Følger for Importen fra Norge og Sverige.

Paa den anden Side turde Papirfabrikationen i Landet selv være i betydelig Fremvæxt og følgelig altid kræve det Raamateriale, som Træmassen frembyder.

Det bør formentlig ogsaa nævnes, at Frankrig selv forrige Aar udførte 81 300 Kg. mekanisk Træmasse til Udlandet og næsten lige meget af kemisk.

Ismarkedet i Frankrig var i 1897 livligere end i de to foregaaende Aar. Indførselen udgjorde nemlig i Decitons:

1897.	1896.	1895.
630 810	468 041	255 014

Naturisen har stadig at kæmpe med Konkurrencen fra den kunstige Is, hvilket navnlig er Tilfældet i den vestlige og sydlige Del af Landet, hvorhen Transporten af Naturisen stiller sig dyrere. Det opgives ogsaa, at Isfabrikkerne paa disse Kanter af Landet tiltager i Antal. Paa de Steder, hvor den naturlige Vare kan erholdes til rimelig Pris, synes den dog at foretrækkes fremfor den kunstige, og navnlig er dette Tilfældet ombord i Fiskefartøjerne, hvor Isen anvendes til Fangstens Forvaring. Ligeledes er Naturisen eftersøgt paa Passagerskibe, med mindre disse anvendes paa saa fjerne Farvande, at man da finder det fordelagtigere at anbringe Fryseapparater ombord.

I den forløbne Vinter har nogen Ishøst i Landet selv ikke kunnet finde Sted, hvorfor Importen af Naturis maa antages i indeværende Aar at skulle tiltage, hvilken Forøgelse da først og fremst bør komme Norge til gode.

Af Fisk (morues et autres poissons) indførtes til Frankrig i Decitons (commerce special):

1897.	1896.	1895.
784 008	788 136	732 665

Inden samme Vareklasse turde særskildte Opgaver fortjene at angives for efterfølgende Artikler i Kilogram:

	1897.	1896.	1895.
Torsk & Klipfisk fra det franske Fiske . . .	54 541 800	55 171 750	49 113 254
Do. af anden Oprindelse . . .	33 200	34 035	29 024
Stokfisk	882 600	399 891	403 363
Sild	82 400	67 911	117 788
Sardiner	1 125 800	1 101 954	2 498 083
Anden konserveret Fisk . . .	582 700	605 692	572 274
Torsk og Makrelrogn . . .	7 250 700	5 979 192	5 857 984
Torsketræn	2 860 100	2 853 392	3 266 288
Hvaltræn	924 700	1 298 596	1 309 023
Hvalbarder, ubearbejdet . . .	135 500	183 684	135 569
Sælskind, —	13 500	35 473	35 096

De Produkter, som det her dreier sig, om og af hvilke Indførsel i Almindelighed finder Sted fra de forenede Riger, er Stokfisk, saltet Sild, Ansjos og anden konserveret Fisk, ligesom Tran, Rogn, Hvalbarder samt Sælskind; af disse kommer blot Stokfisk, Ansjos og Tran baade fra Norge og Sverige, medens Indførselen ellers i Regelen er af norsk Oprindelse. Af og til forekommer ogsaa Tilførsel af Sildeguano til det nordlige Frankrig fra Vestlandet (Norge) og fra Bohuslän.

Paa Grund af de i Frankrig raadende høie Toldsatser paa de fleste Fiskeriprodukter, maa den udenlandske Indførsel af disse Artikler med Nødvendighed blive begrændset. Dette gjælder bl. a. saadanne Varer som Fiskekonserver, hvilke ellers, efter hvad der tør antages, skulde kunne finde Afsætning paa det franske Marked baade fra Norge og ogsaa fra Sverige. Som Exempel herpaa kan nævnes, at røget Lax i Olje fra Norge sælges i detail her i Havre; men uagtet Produktets erkjendte udmærkede Beskaffenhed, er ikke Afsætning af større Qvantiteter mulig, da Prisen er saa høi som Fr. 2.50 for en Kvartbox.

Ogsaa Ansjos er en skattet Artikkel fra vore Lande; men heller ikke om denne kan det siges, at den vinder større Udbredelse med Aarene.

Derimod forekommer Hummer og Laxkonserver fra Amerika og England i forholdsvis stor Mængde, samt Sardiner fra Portugal og Spanien.

Om det franske Marked for norsk Torskerogn kan siges i Korthed, at det sidstforløbne Aar, paa Grund af Sardinfiskets daarlige Udfald, var meget uheldigt. Saaledes gik Forbruget af denne Artikkel i de første tre Maaneder af Fisket ned til i det mindste to Trediedele under det normale Forbrug. Imidlertid synes der ikke at være stor Beholdning af Varen i Frankrig, hvorfor Afsætningen af Rogn i indeværende Aar vel kan ventes at ville blive god, om Fisket blot falder nogenlunde gunstigt ud.

Angaaende den Konkurrence, som den norske Rogn maa udholde af den nordamerikanske, den islandske og den newfoundlandske, saa kan det siges, at denne har været temmelig kjendelig i det sidste Aar. Dette synes i ikke uvæsentlig Mon at have beroet paa den Omstændighed, at, da Sardinfisket mod Slutningen af Saisonen begyndte at slaa til og Efterspørgselen efter Rogn som en Følge heraf tiltog, Tiden ikke tillod at indforskrive ny Vare fra Norge, efterat de forhaanden værende Lagere var udtømte, hvorimod man maatte nøie sig med det, som stod til Raadighed af Varen af anden Oprindelse.

Prisen paa Rogn var i hele Saisonen mere fluktuerende, end hvad der almindelig er Tilfældet, idet Noteringerne varierede mellem Fr. 52—32 pr. Tønde alt efter Beskaffenhed og Oprindelse. I 1896 androg Rognindførselen til Frankrig i det Hele til 5 090 000 Kg. Nettovægt. Heraf kom ikke mindre end 4 294 106 Kg. fra Norge.

Frankriges eget Fiske var i sidstledne Aar ikke videre begunstiget af Omstændighederne. Dette gjælder for Storsøfisket dog mere Torskefangsten under Island end ved New Foundland. Idetmindste hjemførte fra dette sidste Fiske de fra Fecamp udrustede Fartøier et Udbytte, som anslaaes til over et godt Middelaars. Derimod opgives Islandsfisket fra Nordfrankrig blot at have givet et middels Udbytte. Af før meddelte Opgaver over Indførselen af Torsk fremgaar det ogsaa, at Frankrig fra sit Storsøfiske i 1897 i det Hele modtog en noget mindre Kvantitet raasaltet Torsk og Klipfisk end i 1896, omendskjønt dog Resultatet for sidstforløbne Aar var gunstigere end i 1895.

Om Sardinfisket paa Kysten af Bretagne er allerede anført, at det var mindre heldigt i flere Henseender, hvilket ogsaa i endnu større Grad kan siges om Makrelfangsten i Kanalen.

Angaaende Sildefisket fra Nordfrankrig opgives det dog, at dette for saavidt var fordelagtigt, som vedkommende Rhederier erholdt høi Pris for den hjembragte Fangst, medens paa den anden Side Salterne fik Tab, eftersom de Priser, som disse erholdt, ikke dækkede deres Arbeids- og Driftsomkostninger.

Ifølge officielle Opgaver anslaaes Udbyttet af det franske Kystfiske og Østersavlen for Aaret 1897 til en Værdi af 1 010 522 248 Fr. mod 988 508 51 Fr. i 1896, hvilket saaledes viser en Forøgelse af 220 139 7 Fr. for 1897.

Af Saltvandsfisk samt Fiskekonserver udførtes fra Frankrig i Decitons:

1897.	1896.	1895.
369 834	362 919	217 243

Udførselen af Klipfisk anslaaes fra Frankrig, angivet i Kilogram til:

	1897.	1896.	1895.
Spanien . . .	7 272 400	6 855 443	2 075 007
Italien . . .	7 688 100	5 358 091	3 560 853
Algier . . .	1 464 300	1 454 219	1 302 163
Andre Lande	6 150 000	5 030 444	2 960 149
Tilsammen	22 574 800	18 698 197	9 898 172

Jernindførselen til Frankrig udgjorde i sin Helhed i Decitons (commerce speciale):

	1897.	1896.	1895.
Jernmalm . . .	21 379 013	18 620 430	16 513 690
Rujern . . .	634 809	221 738	372 310
Stangjern og Staal	445 753	368 374	325 434

Den betydeligste Import af Jernmalm hidrører fra Tyskland, som i 1897 importerede 14 646 279 Decitons. Dernæst kommer Spanien. Sverige importerede i 1896 ca. 207 270 Decitons til Frankrig. Af øvrige Produkter inden denne Kategori, saasom Stangjern, Baandjern, Jern og Staalplader samt Stangstaal turde endel, omend i mindre Kvantiteter, ogsaa være indført fra Norge.

Det franske Jernmarked er vedblivende mindre fordelagtig for vore Produkter, idet nemlig det billige, bløde Staal af fransk Tilvirkning gjør Konkurrencen saa vanskelig.

Ved Anordning af det franske Ministerium af 19 Juli f. A. er der for Rujerns vedkommende blevet bestemt, at denne Artikkel, forsaavidt den ved Indførsel fra Udlandet skal kunne nyde Begunstigelse af Minimumstariffen, maa være ledsaget af et af den franske Consul legaliseret Bevis for Tilvirkning i et Land, som er berettiget til i Frankrige at komme ind under denne Tarif.

Af Metalarbeider indførtes der til Frankrig i de tvende sidste Aar, angivet i Decitons (i commerce special):

	1897.	1896.	1895.
Maskiner og Maskindele (Machines et mécaniques)	583 275	537 346	522 665
	344	364	299
Værktøi og andre Metalarbeider	227 398	203 532	209 933

Det maa desværre konstateres, at den Del, som vore Lande tager i denne Import, er helt ubetydelig. I Aaret 1896 indførtes nemlig fra Norge:

Maskiner og Maskindele	59 022 Kgr.
Søm til Skoning af Dyr	1 253 281 —

Fra Sverige indførtes samme Aar:

Maskiner og Maskindele (Machines et mécaniques)	39 436 Kgr.
Snørelivsspiler af Staal (Buses et ressorts pour toilette en acier)	4 001 —
Søm til Skoning af Dyr	9 979 —
Jern og Staalrør	8 170 —

I Betragtning af det ypperlige Fabrikat, som vore Lande producerer inden Jern- og Staalindustri, kan det synes eiendommeligt, at der ikke kan beredes disse Produkter nogen større Afsætning i Frankrig. Hermed menes dog ikke Søm til Skoning af Dyr; Importen fra Norge af denne Artikel er langt større end alle andre Landes tilsammenlagt, og nogen Forøgelse kan neppe finde Sted i dette Tilfælde, idet Landets egen Produktion er bleven saa betydelig forbedret. Men hvad der med Rette turde fremhæves som indebærende en Mulighed for Forøgelse af vor Import er, at medens Agerbrugsmaskiner og Værktøi af forskjellig Slags indføres til Frankrig i ikke ubetydelig Mængde fra England, Tyskland, Belgien og i Særdeleshed Nordamerikas forenede Stater, saa skal vore Landes Produkter i denne Branche finde saa faa Kjøbere. Ligeledes kan det synes mindre let at forklare, at vor Konkurrence paa det franske Marked for Mejeriredskaber ikke er syn-derlig mærkbar, naar vor Tilvirkning af disse staa paa saa høit et Trin. Aarsagerne hertil turde være af forskjellig Art, men synes ikke at hvile paa Spørgsmaalet om Prisen, hvorfor man vel kunde opnaa et for vore Interesser mere fordelagtigt Resultat ved at anstrenge sig noget.

Frankriges egen Jern- og Staalproduktion udgjorde, angivet i Tons:

	1897.	1896.
Rujern	2 472 143	2 339 537
Stangjern	828 273	828 758
Bessemer og Siemens—Martinstaal } i Stænger og Bearbejdet Staal . . .	1 281 595	1 180 743
	959 254	916 817

Ilighed med hvad der tidligere har været Tilfældet, er der ogsaa i 1897 fra Interesserede i vore Lande til Generalconsulatet fremkommet Henstilling om at formidle Import til Frankrig af levende Faar og Slagtedyr. Noget andet Resultat af de forberedende Skridt, som i denne Anledning har kunnet tages herfra, har ikke kunnet erfares, end at Leiligheden blev bekendtgjort, hvorfor efter dette ethvert Forsøg i denne Retning maa være bleven opgivet. Det er imidlertid ikke meget sandsynligt, at større Foretagender af denne Art kunne iværksættes med Haab om lykkeligt Udfald. Specielt for Faars vedkommende gjælder, at Importen af disse for den aller største Del foregaar fra Algier, hvorfra der i 1897 importeredes 1 076 369, medens den samlede Indførsel af Faar blot udgjorde 1 360 661 Stykker. Det kan tilføjes, at andre Lande, saasom Tyskland og Østerrige, der ogsaa synes i Besiddelse af gunstige Betingelser for Faarexport til Frankrig, har seet denne gaa betydelig tilbage, ligesom ogsaa et Forsøg, som gjordes i Sommer med at forsende en Ladning Faar fra Island til Markedet i Paris, blot gav et negativt Resultat.

Der forekommer som bekjendt paa det franske Marked ogsaa en Del andre Artikler fra vore Lande, blandt hvilke kunde nævnes:

Af norsk Oprindelse:

Uberedede Huder, organiske Gjødningsstoffer, Pap og Papir, Stene og Jordarter til industrielt Brug, Kemikalier, (Oxalsyre m. m.), urensset Svovl samt Øl m. m.

Af svensk Oprindelse:

Organiske Gjødningsstoffer, uberedede Huder og Skind, Zinkmalm, Sirup til Destillation, Træbjerge, Kobbervitriol, Pap og Papir m. m.

Nogen Udsigt til fra det ene Aar til det andet at oparbejde Markedet saaledes, at vor Indførsel derved skulde kunne komme til at indtage en dominerende Stilling, synes for Flertallet af disse Produkter utvivlsomt forbunden med Vanskeligheder, forsaavidt der ikke er Spørgsmaal om saadanne Raamaterialer, som Frankrig ikke selv frembringer. Thi man søger her i Landet mere og mere at beskytte sig mod al udenlandsk Konkurrence ved Toldforhøielser, medens man paa den anden Side ved Hjælp af Præmier støtter de Næringsveje, som endnu maa taale Udlandets Konkurrence. I denne Henseende synes her ikke mere at være nogen Grændse, idet man endog har gaaet saa langt som til at fremsætte Forslag om Indførselstold paa en Artikel som Sand.

Om den Del af de forenede Rigers Indførsel til Frankrig, der foregaar med direkte Dampskibsforbindelse paa Havre, meddeles herved nedenstaaende Opgaver, som er erholdt af det her paa Stedet værende Toldkammer.

Indførsel fra Norge (commerce général) 1897:

Vildt 547 Kg., Huder, uberedede 97 199, Margarin 6 783, konserveret Fisk 1538, Hvaltran 490 187, Forsketran 804, Tran, andre Slags 14 580, Hvalbarder 74 105, Sælkind 5 640, Havre, umalet, 700, Gryn 588 Kg.

Bygningsvirke: saget, fra 35 til 80 m. m. 1707000 Kg., Tømmermands- og Hjulmagerarbeider 450, Hamp 2000, Taugværk, gammelt, 500, Træmasse, mekanisk, 131375, Øl 4910, Is 3478000, fede Olier m. m. 502, Stangjern 1063, Kobber, gammelt, 3930, Fiskelim 459, Flasker, fyldte, 240, Papir 5180, Pap m. m. 5318 Kg.

Indførselen i 1897 udgjorde tilsammen 6038705 Kg.

Indførselen fra Sverige udgjorde 28670676 Kg. med de direkte Forbindelser.

I Almindelighed er disse Artikler, med Undtagelse fornemmelig af Trævarer og en Del Jern, bestemte for Videreforsendelse til Paris og det indre af Frankrig. Paa Grund heraf foregaar denne Import fornemmelig over Rouen, hvortil der ogsaa findes direkte Dampskibsforbindelse baade fra Norge og Sverige.

Havre synes imidlertid paa Vei til at udvikle sig til et Fabrikcentrum og kan derfor muligvis i Fremtiden blive et Konsumtionssted for vore Produkter.

Hvad Udførselen fra Frankrig til vore Lande angaar, saa omfatter den en Mangfoldighed af Artikler, af hvilke maa nævnes Vin, Likører og Sprit, Frugt, Smør, Oliekager, Farvetræextrakt, Metal og Læderarbeider, raffinerede Olier, Konserver, Textilvarer, Modevarer m. m.

Imidlertid turde en stor Del af denne Udførsel foregaa over Tyskland og England, siden den officielle franske Toldstatistik blot angiver forholdsvis ringe Kvantiteter som udført direkte til de forenede Riger.

Vinhøsten i Frankrig i 1897 blev anslaaet til 32350722 Hl. med en gjennemsnitlig Afkastning af 20 Hl. pr. Hektar, hvilket repræsenterer en Formindskelse af 6 Hl. pr. Hektar i Forhold til det nærmest foregaaende Aar.

Dette uheldige Resultat beror først og fremst paa, at Nattefrosten i Mai paa flere Steder herjede Vinhaverne. Men dertil kom Sommerens kjølige Veir, hvorved Druerne ikke kunde naa fuld Modenhed, ligesom ogsaa det vedholdende Regn under Vinhøsten indvirkede skadeligt paa denne.

Ifølge Indberetning fra de forenede Rigers Vice-Consul i Cognac, er under disse Omstændigheder Aarets Vin inden Distriktet blevet stærkt syrlig uden videre „Bouquet“ og med svagt Alkoholindhold, hvorfor Produktet egnede sig lidet til Destillering.

Imidlertid fortsætter man energisk med Omplantning af Vinhaverne i Trakten og med ved alle mulige Midler at beskytte Rankerne mod deres talrige Fiender.

Prisen paa Vin af Aarets Høst varierer efter Beskaffenheden mellem 30 og 100 Francs pr. „Barrique“ à 200 Liter.

Ogsaa Prisen paa Cognac steg, men dog ikke i saa høi Grad, som man kunde ventet, og Afsætningen syntes ikke at have undergaaet den ringeste Indskrækning.

Af Rosinvin tilvirkedes i Frankrig i 1897 ca. 451422 Hl. mod 888810 Hl. i 1896.

Vinfabrikationen af Druemask med Tilsætning af Sukker androg i 1897 til 1049061 Hl. mod 1426531 Hl. i 1896. Endelig udgjorde Tilvirkningen af „Piquette“ til Husholdningsbrug 3742188 Hl.

Tilvirkningen af Cider i 1897 anslaaes til 6788715 Hl. eller 1285677 Hl. mindre end i 1896.

Af Alkohol er der i 1896 i Frankrig tilvirket ca. 2022134 Hl., hvorefter 58652 Hl. destilleredes af Vin. Samtidig udførtes i 1896 ca. 297299 Hl. I 1897 androg hele Frankrigs Indførsel af Brændevin, Sprit og Likører til 131220 Hl., medens der i samme Aar heraf udførtes en Kvantitet, som beregnedes til 286241 Hl. ren Alkohol.

Skibsfarten

paa Frankrig androg, hvad ankomne, lastede Fartøier angaar, til:

Franske Fartøier:

1897.		1896.		1895.	
Antal.	Tons.	Antal.	Tons.	Antal.	Tons.
7746	4484501	7644	4210683	7604	4000823

Udenlandske Fartøier:

1897.		1896.		1895.	
Antal.	Tons.	Antal.	Tons.	Antal.	Tons.
17747	10440722	17451	9865925	16770	9220572
Tils. 25493	14925223	25095	14076608	24374	13221395

Heraf fremgaar, at baade de franske og de fremmede Landes Søfart stadig har voxet i de to sidste Aar.

Af franske Fartøier anvendtes:

I Fart paa Kolonierne:

1897.		1896.		1895.	
Antal.	Tons.	Antal.	Tons.	Antal.	Tons.
2208	1728108	2103	1556670	2116	1508984

Til Storsøfiske:

1897.		1896.		1895.	
Antal.	Tons.	Antal.	Tons.	Antal.	Tons.
597	57 267	617	57 062	582	57 544

Til Lande i Europa:

4 341	1 739 212	4 333	1 688 737	4 312	1 551 074
-------	-----------	-------	-----------	-------	-----------

Til Lande udenfor Europa:

600	959 914	591	908 214	594	883 221
-----	---------	-----	---------	-----	---------

Af den i 1896 til franske Havne ankomne Tonnage udgjorde den franske Del deraf 29.9 pCt., medens Udlandets Del af denne udgjorde 70.1 pCt. fordelt paa efterfølgende Nationaliteter:

England 45.8 pCt., Tyskland 6.2, Spanien 3.4, Norge 2.8, Holland 2.6, Italien 2.0, Danmark 1.5, Sverig 1.3, Rusland 0.7, Belgien 0.5, Portugal 0.1. Andre Nationer 3.2, Tilsammen 70.1 pCt.

Dette Forhold mellem de forskellige Landes Søfart paa Frankrig turde ialfald for det væsentligste have holdt sig konstant i 1897, idet det dog maa antages, at det norske Flag har formaaet at gaa op og forbi det spanske, dels fordi flere større norske Dampere har deltaget i Fragtfarten paa franske Havne i det sidstledne Aar, dels fordi at en ikke ubetydelig Del af de spanske Handelsfartøier paa Grund af Oprøret paa Kuba maatte anvendes til Militærtransport.

I Begyndelsen af Aaret 1897 androg den franske Handelsflaade til 15536 Fartøier med en samlet Drægtighed af 894071 Tons, hvilket i Forhold til samme Tidspunkt i foregaaende Aar udviser en Formindskelse af 62 Fartøier, men en Forøgelse af 6993 Tons. Formindskelsen rammer udelukkende Seilfartøier, hvis Antal nemlig aftog med 85 Fartøier, hvorimod Seilflaadens Drægtighed i det heletaget tiltog med 3884 Tons.

Hvad Dampskibsflaaden angaar, saa har atter Forøgelse fundet Sted baade i Antal Skibe og i Tons med respektive 23 og 3109.

I Finansloven for indeværende Aar anvises følgende Beløb til Præmier og Subventioner for den franske Handelsflaade:

Storsøfisket 3875000 Francs, Bygnings- og Fartpræmier 11575000, Linien Frankrig—Corsica 355000, Middelhavslinierne 1351666, Linien Calais—Dover 250000, Linierne New York og Antillerne 11258000, Linien Indo—China & Japan 6083688, Linierne Algier, Tunis, Tripolis & Marocco 1692055, Australien & Ny Caledonien 3107936, Østafrika og Indiske Ocean 1924640, Linierne paa Vestafrika 500850, tilsammen 41973835 Francs.

Foruden ovennævnte Opmuntringspræmie for det franske Storsøfiske er der ved ministeriel Forordning af 5 December 1895 oprettet en Belønning, som skal uddeles til de Befalingsmænd paa Fiskefartøierne ved New Found-

land og Island, som har udmærket sig ved at holde Fartøi og Besætning i god Orden og renslig Stand (primes de propriété). I 1897 uddeltes heraf 3300 Francs.

I det sidste Aar har der været ikke faa Nybygninger for den franske Handelsflaade; navnlig er der ved franske Værfter bleven bygget en Del store Seilfartøier af Jern eller Staal, hvorfor det samlede Antal Tons turde udvise nogen Forøgelse ved Aarets Slutning. Lignende store Seilskibe er særlig bleven bygget ved Værfter i Havre og Rouen. Paa Grund af at Fartspræmien fremdeles blot tildeles fransk byggede Fartøier, et Forhold som neppe turde have Udsigt til at blive forandret, saa har de franske Værfter ikke seet sig nødsagede til i nogen videre Grad at nedsætte sine Priser. Deraf følger den Omstændighed, at de Kapitaler, som i Frankrige maa anvendes til Anskaffelse af præmieberettigede Fartøier, er forholdsvis saa store. Det oplyses ogsaa, at Værfterne selv, til Trods for sine høie Priser og Bygningspræmierne, ikke altid kunne undgaa Tab paa de Fartøier, de leverer, fordi baade Arbeidskraften og Bygningsmaterialet er saa dyr. Saaledes skal Bygningen af et Staalseilskib paa 2000 Tons Drægtighed, som bestiltes i Rouen forrige Aar, tiltrods for en Bygningspræmie paa over 125000 Francs have givet et Tab af 150000 Fr. De Vanskeligheder, som i denne Henseende synes at være at overvinde, er antagelig Aarsagen til, at Bygningen af franske Handelsfartøier endnu ikke er blevet saa omfattende, som Premieringen har havt til Hensigt at gjøre dem.

Alligevel er Værfterne ikke uden Sysselsættelse, idet de har Bestillinger paa Krigsskibe for saavel indenlandsk som udenlandsk Regning.

Paa den anden Side synes det, som man her i Frankrig ikke er tilbøielig til ogsaa at udstrække Præmierne til Fartøier, bygget i Udlandet. Denne Omstændighed antages at være til væsentligt Hinder for Udviklingen af Skibsfarten under fransk Flag.

Det turde være af særskilt Interesse at bemærke, at man her i Frankrig i den sidste Tid er begyndt at bygge og udruste Fiskedampere af Jern, samt at Aktieselskaber er bleven dannet flere Steder for at drive Fangst med Damp-Trawlere efter engelsk Mønster.

De forenede Rigers Søfart paa Frankrig udviser for sidste Aars vedkommende, med Hensyn til Fartøier, som er ankommet til Havne, hvor der findes norske og svenske Consulartjenestemænd, følgende Tal:

	Seilskibe.		Dampskibe.		Tilsammen.	
	Antal.	Tons.	Antal.	Tons.	Antal.	Tons.
Norske Fartøier . . .	429	151 829	530	316 188	959	468 017
Svenske — . . .	44	16 971	353	265 242	397	282 213
Tilsammen	473	168 800	883	581 430	1 356	750 230

Jevnfører man sidstledne Aar med de to nærmest foregaaende Femaarsperioder, saa faar man følgende Resultat:

		I Gjennemsnit i Femaarsperioderne		
		1897.	1892—96.	1887—91.
		Tons.	Tons.	Tons.
Norske Fartøier . .	468 017		442 681	643 890
Svenske — . .	282 213		226 965	255 184
Tilsammen		750 230	669 646	899 074

Som heraf fremgaar, var den norske Søfart i 1897 vistnok større end i Femaarsperioden 1892—96, men derimod paa langt nær ikke saa stor som Gjennemsnitstonnagen i 1887—91. Den svenske Søfart i 1897 var større end Middeltonnagen i begge de forudgaaende Femaarsperioder.

Norske Seilfartøier kommer endnu til franske Havne i ikke ringe Antal, medens den svenske Søfart blot undtagelsesvis repræsenteres af Seilskibe.

Begge Landes Seilskibsflaader finder Anvendelse i Farvetræ, Korn og Isfarten. Det maa dog bemærkes, at Seilfartøier under norsk og navnlig under svensk Flag almindeligvis ikke er af større Drægtighed. Følgelig deltager de ikke ofte i den Fragtfart, der kræver stort Skibsrums, saasom f. Ex. Kornfarten fra Californien og Oregon.

Derimod har i de sidste Aar adskillige norske Dampere af betydelig Drægtighed været anbragte i Time-charter mellem franske Havne og Amerika i Konkurrence med Fartøier under engelsk Flag.

Forøvrigt anvendes Dampskibe fra begge Lande i mere eller mindre regelmæssig Fart paa Havne i det nordlige og vestlige Frankrig samt til Vinfart. Den sidstnævnte Fart er nu blevet forholdsvis meget begrændset, dels fordi for nogle Aar siden Jernbanefragterne i Frankrig nedsattes specielt med denne Transport for Øie, dels ogsaa fordi franske Dampere nu selv i større Udstrækning opretholder Forbindelsen mellem Frankrig og de Lande, fra hvilke Vinexporten foregaar.

Angaaende de forenede Rigers Skibsfart paa Distriktet i Aaret 1897 henvises til de Opgaver, som i denne Henseende forefindes i den ovenfor meddelte Tabel. Derimod kan der ikke nu anstilles nogen Sammenligning med Forholdet mellem foregaaende Aar, idet Generalconsulatets Distrikt først forrige Aar erholdt sin nuværende Udstrækning.

For Skibsfarten paa de mere betydelige Havne inden Distriktet findes Meddelelser i vedkommende Viceconsulers Specialrapporter, der vedlægges.

For Hovedstationens vedkommende kan nævnes, at den norske Skibsfart paa Havre i 1897, sammenlignet med det foregaaende, har voxet, idet Antallet af Fartøier er forøget med 20, medens den samlede Drægtighed er tiltaget med ikke mindre end 23 097 Tons. Derimod udviser den svenske Søfart paa Havre i samme Tidsrum en Formindskelse af 7 Fartøier og 2 782 Tons, en Tilbagegang, der turde tilskrives, at Flagget har deltaget mindre i Transporten fra Østersøhavnene. Aarsagen til Forøgelsen i den norske

Skibsfart paa Havre turde væsentlig søges i den ovenfor antydede Omstændighed, at et Antal større norske Dampskibe er bleven anbragt i Fragtfart (Time-charter) mellem Amerika og Havre. Foruden den norske Skibsfart er ogsaa den engelske tiltaget betydelig, siden Frankrigs Hvedehøst slog fejl, og de for Landets Behov nødvendige Kvantiteter Hvede maatte hentes fra Nordamerikas Vestkyst, hvilken Transport hovedsagelig besørgedes af store, firmastede engelske Staalseilskibe.

Den russiske Søfart er ogsaa gaaet noget fremover.

Paa den anden Side er, i Lighed med den svenske Søfart, ogsaa den franske, danske, tyske, italienske og hollandske gaaet mere eller mindre tilbage.

At vor Søfart paa Havre ikke er gaaet mere op staar formentlig i Forbindelse med Havnens Skibsfart, idet denne i det hele taget ikke har udviklet sig saaledes i de senere Aar, som Tilfældet har været med flere andre Havne i Europa.

Til Belysning heraf kan anføres, at medens Skibsfarten paa London ifølge meddelte Opgaver voxede fra 2.9 til 8.9 Millioner Tons fra 1860 til 1896, paa Hamburg i samme Tidsrum fra 0.9 til 6.4, paa Rotterdam fra 0.5 til 4.8 samt paa Antwerpen fra 0.5 til 5.8 Millioner Tons, saa er Havre i samme Tidsrum blot gaaet op fra 1.0 til 2.7. Aarsagerne til denne relative Stilstand er forskellige, men turde maaske væsentligst bero paa, at Havre ikke saaledes som ovennævnte Havne blev forsynet med lette og billige indre Kommunikationsmidler, samt at man heller ikke lagde rigtig an paa at gjøre Havnen til en Transitplads, hvad man dog i den sidste Tid synes at gjøre visse Anstrængelser for at opnaa.

De Bruttofragter, som i Aarets Løb opseiledes i Fart paa Distriktet, udgjorde for:

Norske Fartøier,	ankomne:	8 499 100 Francs
	afgaaede:	904 600 —

Tilsammen	9 403 700 Francs
-----------	------------------

Svenske —	ankomne:	4 562 748 Francs
	afgaaede:	584 418 —

Tilsammen	5 147 166 Francs
-----------	------------------

For begge Flag sammenlagt 14 550 866 Francs.

Uagtet Fragtmarkedet vel var noget bedre sidstledne Aar i Sammenligning med tidligere Perioder, turde dog Fortjenesten for vore Rhederier ikke have været stor efter at Assurance, Driftsomkostninger og Amortisation var dækket.

Heller ikke er der, saavidt det kan skjønnes, indtraadt nogen Forandring i det uheldige Forhold, at Rhederierne ikke selv, ialfald hvad vor

Fart paa Frankrig angaar, gennem Dannelse af Foreninger eller paa lignende Maade søger at indvirke paa Fragterne. Det gaar næsten i Almindelighed saa, at betænker en Rheder sig paa at antage en Fragt, fordi den er tabbringende, saa melder strax en anden sig i den førstes Sted. Paa denne Maade kommer imidlertid Befragtere og Mæglere til at beherske Stillingen, medens Rhederierne faar tage til takke med, hvad der velvilligen bydes dem.

Paa den anden Side lader det sig fuldt vel konstatere, at Bestemmelser, som det har været fordelagtigt for Befragterne at faa vedtaget, i Strid med Rhedernes Interesser, inden kort Tid gennem Overenskomst mellem Befragterne er blevet Rhederne paatvunget som en Lov, mod hvilken Protest ikke engang var tænkelig.

Som Exempel herpaa kan nævnes, at der sidste Aar blev indført en Clausul i Farvetræcertepartierne, som særlig i Havre forøger Fartøiets Losningsudgifter betydeligt, uden at der til Gjengjæld er givet det ringeste Vederlag ved Forøgelse af Fragten.

Det besynderlige er, at denne Ændring har kunnet gennemføres, omendskjønt Rhederne, baade i Aviser og Tidsskrifter, blev advaret mod at indgaa paa en saadan Betingelse.

Det for vore Rhederiinteresser mindre tilfredsstillende i dette Forhold formindskes ikke ved den Omstændighed, at Transporten af Farvetræ, som forud antydet, for største Delen besørges af Fartøier under norsk eller svensk Flag, idet Fragterne i denne Trade, efter hvad der oplyses, er saa reducerede, at de ikke er Gjenstand for nogen synderlig Efterspørgsel fra andre Nationaliteters Rhedere.

Som en Forbedring af Trafikforholdene kan anmærkes den ved Loven af 23 December 1897 indførte Forandring i Oppebørselen af „droit de quai“ i Frankrig, en Forbedring, der særskildt kommer de regelmæssige Linier til gode.

I det forløbne Aar er der atter igjen opstaaet Vanskeligheder ved Toldklarering af Fartøi uden Bistand af Skibsmægler. Dette har navnlig været Tilfældet i Bordeaux. Den derværende Tolddirektør har nemlig officielt erklæret, at han fordrer, at Besætningen skal forhøres som Vidner ved Fartøiers Toldklarering, saa ofte som Lasten udgjøres af Varer, for hvilke der ved indirekte Indførsel maa erlægges Tillægsafgift (surtaxe d'entrepôt); dette er, i Forbigaaende sagt, Tilfældet med næsten alle Varer og blandt dem ogsaa de, der udføres fra vore Lande. Følgen heraf bliver den, at, hvis Besætningen ikke taler fransk, og det gjør den jo i Almindelighed ikke paa vore Fartøier, saa maa den, der klarerer Skibet, tilkaldes som Tolk, i hvilken Egenskab han, ifølge franske Domstoles Afgjørelse, er berettiget til fuldt Klareringshonorar, selv om han forøvrigt ikke har havt den aller ringeste Befatning med Klarerings-Forretningen. Da denne Fremgangsmaade synes at stride mod det gjældende Toldreglement, ligesom ogsaa mod Brugen i andre franske Havne, har man ansøgt den franske Regjering om Forandring heri, og der er Anledning at vente et godt Resultat af disse Bestræbelser.

Klagenmaal er ogsaa fremkommet i den Anledning, at franske Skibsmæglere følger forskjellige Fremgangsmaader ved Beregning af Mæglercourtagen, navnlig med Hensyn til Trælastladninger, i hvilket Tilfælde en Standard sættes lig med snart 3.24 Tons, snart 3.30, snart atter med (saaledes som tidligere i Rouen) 2 616 Kg. Her har man ogsaa fra forskjellige Hold søgt at opnaa Enhed, men saavidt vides, endnu uden Resultat.

I denne Forbindelse synes ogsaa at kunne bemærkes, at en Skibsmægler i Havre nylig krævede særskilt Kurtage for Udklarering af et norsk Fartøj i Ballast, omendskjøndt han havde indklareret samme Fartøj med Last og saaledes, ifølge Reglementet var pligtig til at forrette Udklareringen gratis. Han angav som Grund for denne Beskatning, at Indklaringsafgiften betales af Befragteren (Fartøjet var i time-charter), hvorfor det, efter hans Opfatning, og da Befragtningen ophørte inden Fartøjet udklareredes, da maatte være Rhederiets Pligt at betale denne Operation, eftersom Rhederiet vel ikke kunde forlange at erholde gratis Hjælp hertil. Skibets Fører var imidlertid mindre villig til at anerkjende denne Betragtningssmaade, og Spørgsmaalet blev derfor forelagt herværende Mæglersyndicat med det Udfald, at Fordringen opgaves.

I Aarets Løb er der ligeledes fremkommet Indvendinger mod Coutumer, som skal være raadende i visse franske Havne ved Losning af Trælastladninger, og som have vist sig mindre fordelagtige for Skibsfarten. Imidlertid har det ved nærmere Undersøgelse vist sig, at saadanne Coutumer i egentlig Forstand ikke eksisterede, medens det paa den ene Side beroede paa tilfældig Tilgang af Fartøier i Havnen og Tilstrømning paa Arbeidere og paa den anden Side paa Overenskomst Parterne imellem.

Blandt Retstilfælde, som angaar vor Skibsfart, kan nævnes, at en norsk Skibsfører i Aarets Løb er bleven indstævnt for Domstol i Havre for Ansvar i Anledning af, at han havde undladt at efterkomme det franske Stuvningsreglement af 1 December 1893, da han indtog Last i New York for herværende Havn.

Ved Dom af 26 Juli f. A. erklærede dog Retten, at den paa Lasten forefundne Skade, som gav Anledning til Stævningen, var foraarsaget af Varernes egen daarlige Beskaffenhed, hvorfor der ikke kunde gjøres gjældende noget Ansvar mod Skibets Fører. Under disse Omstændigheder fandt man det unødvendigt at undersøge, hvorvidt det paaberaabte Reglement var anvendeligt eller ikke paa det foreliggende Tilfælde. Imidlertid kan det dog tilføies, at Appellinstansen i Rouen tidligere har afgjort, at det franske Stuvningsreglement af 1893, ikke kunde ansees at gjælde for et engelsk Fartøj, som laster i amerikansk Havn for Frankrig.

Blandt de i sidstledne Aar i Frankrig udkomne Lovbestemmelser turde følgende fortjene at nævnes:

1) Dekret af 9 Februar til Nedsættelse af en Komité for Undersøgelse af Udveie til Ophjælp af den franske Handelsflaade.

2) Lov af 6 April om Tilvirkning og Salg af kunstig Vin.

3) Lov af 17 April om Udførselspræmier paa Sukker, Skat paa Sukker-tilvirkning, Indførselsafgift paa Melasse og Chokolade samt Tillægsafgift paa udenlandsk Sukker.

4) Lov af 16 April om den franske Toldtarifs Anvendelse paa Madagascar.

5) Lov af 16 April om Bedrageri i Handel med Smør og i Tilvirkning af Margarin.

6) Lov af 14 Juli om Forhøielse af Indførselstolden paa Sirup.

7) Forordning af 28 Juli angaaende Modifikationer i Anvendelsen af den franske Toldtarif paa Madagascar.

8) Dekret af 9 August angaaende Ophævelse af Zoneinddelingen i Frankrig ifølge Dekretet af 29 Juli 1896 angaaende provisorisk Toldfrihed for Hvede.

9) Lov af 14 December om Forum for Kollisionssøgsmaal og Preskriptionstid for Krav paa Udleverelse af Gods og paa Erstatning for Skade eller Forsinkelse ved Vareforsendelser eller Reisendes Befordring.

10) Lov af 13 December angaaende provisorisk Ikrafttræden af den franske Regjerings Forslag om Forhøielse af Tolden paa Kornvarer, deraf fremstillede Produkter, Vin, Slagtekvæg og ferskt Kjød (den saakaldte Hængelaaslov „loi du cadenas“).

11) Lov af 23 December angaaende Forandring i Oppebørslen af „droit du quai“ i Frankrig og Algier.

Alle disse Lovbestemmelser have i sin Tid været Gjenstand for særskildte Indberetninger fra herværende Generalconsulat.

Daniel Danielsson.

Meddelelser

angaaende Norges og Sveriges Søfart og Handel paa Bordeaux
i Aaret 1897.

1. Søfarten.

Ifølge det herværende Toldkammers Opgaver er Bordeaux i Aaret 1897 besøgt af følgende Antal Fartøier, fordelt paa de forskjellige Nationaliteter, saaledes som nedenstaaende Tabel udviser:

Engelske 627 Fartøier paa 456 149 Tons, franske 523, 389 964, spanske 75, 42 537, norske 56, 33 391, hollandske 55, 20 406, svenske 27, 16 416, østerrigske 23, 17 761, danske 21, 12 749, tyske 16, 10 796, italienske 15, 6 676, belgiske 12, 5 171, græske 7, 7 875, tilsammen 1 457 Fartøier paa 1 019 891 Tons mod et samlet Antal af 1 584 Fartøier med en Drægtighed af 1 027 181 Tons i 1896. I ovenstaaende Tabel er for den franske Søfart dog ikke opgivet de Fartøier, som er gaaet i Kystfart mellem Bordeaux og andre indenlandske Havne.

Det fremgaar af foregaaende Oversigt, at den norske Skibsfart er tiltaget baade i Antal og Drægtighed og indtager nu i begge disse Henseender den fjerde Plads i Rækken.

Ligeledes viser det sig, at den svenske Skibsfart paa denne Havn har fra i Aaret 1896 at være den syvende med Hensyn til Fartøiernes Antal og den ottende i Tonnage under sidstledet Aar rykket frem til henholdsvis den sjette og syvende Plads.

Tages de norske og svenske Skibe, som i 1897 har besøgt Bordeaux, under et, udgjorde de tilsammen 83 Fartøier med en total Drægtighed paa 49 807 Tons, og de forenede Riger kommer da i Forhold til de øvrige i denne Trafik konkurrerende Nationer i tredje Række eller nærmest efter Frankrig, saavel hvad Antal som Tonnage angaar.

Nedenstaaende Oversigt angiver den norske Skibsfarts vekslede Omfang hvad Bordeaux betræffer, i de sidste 10 Aar.

Norske Fartøier.

Aar.	Dampskibe.		Seilskibe.		Tilsammen.	
	Antal.	Tons.	Antal.	Tons.	Antal.	Tons.
1888	67	29 529	61	28 888	128	58 417
1889	52	25 275	42	17 813	94	43 088
1890	91	47 160	47	22 802	138	69 962
1891	88	51 786	33	16 618	121	68 404
1892	101	51 540	14	6 520	115	58 060
1893	75	41 761	21	11 061	96	52 822
1894	43	27 633	18	11 388	61	39 021
1895	23	12 532	6	3 739	29	16 264
1896	28	15 418	12	4 549	40	19 967
1897	43	28 289	13	5 103	56	33 391

Fra 1896 igjenlaa desuden til det følgende Aar et norsk Skib paa 421 Tons Drægtighed.

En Granskning af ovenstaaende Tabel viser, naar bortsees fra den i sidstledne Aar indtrufne ikke ubetydelige Stigning for norske Skibes vedkommende, en i det hele uafbrudt Tilbagegang i Søfarten paa Bordeaux. Aarsagerne hertil er efter al Sandsynlighed at søge i et Sammenstød af en

Mængde for Søfarten paa denne Havn mindre gunstige Forholde, hvilke dels øver sin Indflydelse paa alle de fremmede Flag, som her er repræsenterede, dels virker hemmende paa Udviklingen af særskilt vore Landes Skibsfart.

Blandt Ulemper af første Slags maa nævnes: drøie Lods- og Havneafgifter, høit opskruet Mæglerkurtage samt faa og utidsmæssige Indretninger til Fartøiernes Betjening. Denne sidste Mangel føles især, naar Losning eller Lastning skal foregaa ude paa Floden, noget, som ofte bliver en Nødvendighed, idet blot den ene Side af Havnen er forsynet med Kai, hvor der dog ikke altid levnes det for Behovet nødvendige Rum.

Fartøier, som det er om at gjøre at expederes saa hurtigt og bekvemt som muligt, bør derfor til Forebyggelse af de med Losning og Lastning ude paa Havnen sædvanlig forbundne Vanskeligheder i sine Certepartier lade indføre Bestemmelse om Expedition ved Kai eller endnu bedre i Dok, hvor tilstrækkelig Plads næsten stadig forefindes. De extra Omkostninger, som dermed forbindes, opveies sikkerlig ved den forøgede Lettelse og formindskede Resiko. Disse Fordele frembyder sig dog ikke ved Losning af Kulaster, der altid maa ske ude paa Floden.

Indseilingen fra Havet til Byens Havn er ogsaa af en ganske vanskelig Beskaffenhed, i Særdeleshed for de store og dybtgaaende Fartøier, som nu begynder at komme alt mere i Brug. Garonnefloden er nemlig, især ved Munden, opfyldt af talrige Banker, hvor Tidvandet ofte løber med temmelig stærk Strøm, hvilken stundom paa en ganske generende Maade lader sig føle helt op i Havnen. For at formindske disse Besværligheder for Seiladsen har man vistnok begyndt paa, ved Panillac, beliggende omtrent halvveis mellem Havet og Bordeaux, at berede Anledning til de største Fartøiers Expedition; men endnu turde adskillige Aar hengaa, inden man bliver istand til i nogen større Udstrækning at ordne Varetrafikken.

Med Hensyn paa Lodsningen i Garonnefloden fortjener særskilt et Forhold at omtales, hvilket undertiden for det lodsede Fartøi viser sig at være Ophav ikke alene til drøie Omkostninger, men ofte endog til ligefrem Fare. Ved Udgaende fra Bordeaux er man nemlig forpligtet til, før man passerer Flodmundingen og det med Grundinger opfyldte Farvand nærmest udenfor denne, at bytte Lods i Verdon, en Plads beliggende et lidet Stykke op for Floden. Lodsens sættes der ombord ved Hjælp af en Kutter paa ca. 20 Tons Drægtighed, og denne er vedkommende Fartøi nødt til at tage paa Slæb, til det aabne Hav naaes, og Lodsningen slutter. Ikke alene under denne Bugsering, men særskilt i det Øieblik, Lodsens atter skal gaa i sin Baad efter endt Tjenestegjøring, er Faren for at lide Havari for begge Fartøier ganske overhængende allerhelst, naar Søen er oprørt, i det man ei sjelden er ude af Stand til at forebygge alvorlige Sammenstød i det Øieblik, Lodskutteren holder ind til Skibssiden. Lodsens har vistnok ogsaa en mindre Robaad til sin Disposition; men han synes i Almindelighed at nære en vis Utilbøielighed til at anvende den, maaske for en stor Del af den Grund, at en Bestemmelse i gjældende Lodsreglement beskytter ham saa godt som i hvert Tilfælde af Uheld mod Forpligtelse til at erstatte opkommen Skade. Omhandlede Bestemmelse indebærer nemlig, at al Skade, som ved Ulykkeshændelse under Tjenesten rammer Lodsbaaden, skal erstattes af det lodsede

Fartøi, og som en Følge af Ulykkeshændelse ansees naturligvis ethvert Havari, som indtræffer under ovennævnte Omstændigheder, selv om man ofte nok skulde være tilbøielig til at anse det som foraarsaget ved Uduelighed hos Lodsens, der jo er den, som leder Manøvrerne. At Fartøiet under alle Omstændigheder maa bære Ansvaret for egne Skader ved deslige Tilfælde, behøver ikke særskilt at paapeges. Der reiser sig da ogsaa tidt og ofte Klagemaal over disse besværlige Forholde, og man maa i Sandhed forundre sig over, at ikke vedkommende gennem lempeligere Anordninger ved Indløbet til en Havn med saa stor Trafik som Bordeaux forstaar at gjøre Ende paa en saa upraktisk Fremgangsmaade som den ovenfor skildrede.

Ved Siden af disse rent lokale Forholde, som maa siges at udøve en hemmende Indflydelse paa Trafiken i Almindelighed paa Bordeaux, har under de senere Aar ogsaa andre Aarsager bidraget til at formindske særskilt den norske og den svenske Skibsfart i disse Farvande, hvor den før i Tiden indtog en ganske betragtelig Plads blandt de øvrige Nationers. Ved nemlig at udstrække de Lovbestemmelser, som udestænger fremmede Fartøier fra Kystfarten mellem franske Havne, til Farten mellem Algier og Frankrig, har det lykkedes vedkommende at bevare for sin egen Handelsflaade hele den nu saa betydelige Vintransport fra nævnte Koloni til Moderlandet, og derved er det ret anseelige Antal af de forenede Rigers Skibe, som, inden denne Lov traadte i Kraft, sysselsattes i nævnte Fragtfart paa Bordeaux, helt og holdent udelukket fra samme. Men herigennem er ogsaa vore Fartøier efterhaanden næsten fuldstændig bleven udrængt fra Deltagelsen i den ingenlunde ubetragtelige Vinindførsel fra Spanien, hvilken nu næsten udelukkende besørges af de franske Dampskibslinjer mellem Algier og Bordeaux, idet Fartøier tilhørende disse Linjer paa Tilbageveien anløber den pyrenæiske Halvøes Exportpladse, hvorfra de mod billigere Fragter uden synderligt Tidsspilde kompletterer sine Ladninger og saaledes paa en bekvem Maade tilfredsstiller det franske Markeds Behov for spansk Vare.

Men ogsaa i Søfartsforbindelserne mellem Bordeaux og Havnene i Nord-europa, særskilt ved Østersøen, Kattegat og Skagerak, er Forandringer indtraadte, som ikke i alle Henseender kan siges at have havt en fordelagtig Indflydelse paa den skandinaviske Søfart paa Bordeaux. De store Handelssteder i det nordvestlige Tyskland og Belgien, saasom Hamburg og Antwerpen, hvilke i den senere Tid har naaet en særlig høj Grad af Udvikling, har nemlig ved de talrige Fordele, de bereder den mellemfolkelige Samfærdsel og Vareombytning, alt mere og mere draget den almindelige Trafik til sig, og dette ikke mindst gennem regelmæssige Dampskibslinjer fra de nærliggende Lande. I Betragtning af de lave Fragter samt den Hurtighed og store Bekvemhed, disse Linjer pleier at frembyde endog ved Godsbefordring, og for en stor Del ogsaa paa Grund af den overordentlige Letthed og Hastighed, hvormed Fartøierne nu for Tiden kan lastes og losses i Havne med moderne Materiel, stiller det sig ei sjelden fordelagtigere at forskaffe, især naar det ikke gjælder altfor store Partier, sine Varer over saadanne Steder, ogsaa naar Spørgsmaalet er om temmelig lang Afstand, istedetfor at anvende en direkte Forbindelse, hvilket muligens i mange Tilfælde bliver dyrere og heller ikke saa ofte tilbyder sig. Paa denne Maade gaar nu en ikke ubetydelig Mængde Gods fra Østersølandene over de store Transithavne til Bordeaux, hvorhen Varerne sædvanlig ankommer i franske, engelske eller belgiske Linjers Dampskibe.

Der gives imidlertid Produkter, som f. Ex. Træ og Jern, hvilke ikke lempelig lader sig befordre paa andet Vis end direkte i samme Fartøi, og ved hvis Transport idetmindste fra egne Havne den svenske Handelsflaade burde være uden Medkonkurrent. Af de 5898 St. Trævarer, som sidstledent Aar indførtes til Bordeaux fra Sverige, ankom alligevel blot omkring 3000 St. med svenske Fartøier. En Maade, hvorpaa man i nogen Mon kunde søge at vinde tilbage for vore Landes Søfart paa denne Havn, hvad den i senere Tider har tabt, vilde derfor være med Støtte i ovennævnte Omstændigheder at søge at henlede vore Rederiers Opmærksomhed paa de Fordele, Fragterne hid virkelig skulde frembyde. Det er sandsynligt, at moderne for Transport særskilt konstruerede Dampskibe paa mellem 900 og 1100 Registertons og med en Bevægelseshastighed af 10 à 11 Knob skulde med store Udsigter til Fremgang kunne optage Konkurrancen med de Fartøier, som for nærværende anvendes i denne Trade. For et Dampfartøi af ovennævnte Slags skulde i Udfragt herfra let erholdes saadanne Laster som f. Ex. fersk Frugt til England. Under alle Omstændigheder findes hersteds altid Grubetømmer at overføre til engelske Kulhavne, fra hvilke jo stedse Last tilbage til Østersøen var at erholde.

Følgende Fragtsatser er under Aaret 1897 noteret for norske og svenske Fartøier hersteds:

Fra Kristianiafjorden: Vaad Træmasse pr. Ton Fr. 12, tør Do. 23, Skosøm 20, Sprit 50, Kalveskind 50, Sparrer pr. St. 48.

Fra Gøteborg: Jern pr. Ton Fr. 12, Zinkmalm 12, vaad Træmasse 11, tør Do. Fr. 22.

Fra Stockholm: Jern pr. Ton Fr. 12 à 13.

Fra Havne ved den botniske Bugt: Træ pr. St. Fr. 48 à 55.

Fra Havne ved den finske Bugt: Træ pr. Std. Fr. 49 à 57.

Fra tyske Østersøhavne: Eg pr. St. Fr. 28 + 15 pCt. af Fragten.

Fra Bristolkanalen: Kul pr. Ton 4 sh. 9 d à 4 sh. 6 d.

Fra Alicante: Vin pr. Ton Fr. 17.

Fra Triest: Stav pr. Ton Fr. 10.13.

Fra Pensacola: Pitch-pine pr. St. 100 à 107 sh. 6 d.

Fra Martinique og Guadeloupe: Sukker og Rhum pr. Ton Fr. 28 à 32.

Fra Dakar: Arachider pr. Ton Fr. 25.

Til Bristolkanalen: Pitprops pr. Ton 5 sh. à 5 sh. 9 d.

Til Norge (efter Tarif): Stykgods Fr. 30 à Fr. 65 + 15 pCt.*)

*) Fragtbeløbs Størrelse vexlende efter Afstanden.

Til Sverige (efter Tarif): Stykgods pr. Ton Fr. 35 à 55 + 15 pCt.)*

Til tyske Østersøhavne: Stykgods Rm. 36 + 15 pCt.

Til Finland: Stykgods Fr. 65 à 55.

Til Petersburg: Vin i enkle Fade Fr. 42, Vin i dobb. Fade samt Kasser Fr. 51.70, Stykgods Fr. 50.

Den norske Søfart paa Bordeaux opseilede i 1897 et samlet Beløb i Bruttofragt af omkring 750 000 Francs, hvoraf i indgaaende Fragter omtrent 534 000 Francs samt i Udfragter ca. 216 000 Fr.

Hvad Sverige angaar, fortjente dettes hersteds sysselsatte Fartøier ligeledes i Bruttofragter tilsammen omkring 376 000 Franks, hvoraf i indgaaende Fragter omtrent 263 000 Francs og i udgaaende ca. 113 000 Francs.

I Konsulatafgifter indbetaltes under sidstledne Aar: af norske Fartøier Fr. 2 136.30 samt af svenske do. Fr. 1 128.55, hvilket ialt udgjør et Beløb af Francs 3 264.85 mod en Totalsum af Fr. 2 465.20 i 1896.

I Expeditionsafgifter erlagdes til Vicekonsulatet under sidstledne Aar: i norske Anliggender Fr. 281.30, i svenske do. Fr. 94.30 samt i fælles do. Fr. 55 eller tilsammen Fr. 430.60 mod et samlet Beløb af Fr. 376.50 i Aaret 1896.

Hele Beløbet af de under sidstforløbne Aar indbetalte Afgifter gaar saaledes op til Fr. 3 695 45 mod Fr. 2 841.70 i 1896.

Af indsparet Hyre indsendtes Aar 1897 af Vickonsulatet til Generalkonsulatet i Havre et Beløb af 100 Fr. for en svensk Sømands Regning. Under det nærmest foregaaende Aar indsendtes derimod af opsparede Hyrer en Sum af 1 695 Francs. Den store Forskjel mellem de to Aar i denne Henseende beror sandsynligvis paa, at de fleste Sømænd, som afmønstedes herfra i 1897, reiste umiddelbart hjem, i hvilket Tilfælde de gjerne helst medfører sine Sparepenge selv. Saa var idetmindste Forholdet under den sidste Halvdel af det forløbne Aar.

Fra norske Fartøier har under det foregaaende Aar været afmønstret 33 Sjomænd, medens Paamønstringernes Antal udgjorde 32. Fra svenske Fartøier er i samme Tidsrum derimod kun 2 Sømænd afmønstrede, medens lige mange er paamønstrede. Hele Antallet Afmønstringer gik saaledes op til 35 og Paamønstringer til 34.

Af Rømninger blev for Vicekonsulatet under sidstledent Aar anmeldt to Tilfælde. Vedkommende Befalhavere begjærede dog ikke Eftersporing af Rømlingerne, der var den ene af svensk, den anden af engelsk Nationalitet.

I Afgifterne for Sjøfarten paa herværende Havn fandt ingen Nedsættelse Sted under Aaret 1897.

Sundhedstilstanden kan under samme Tid i Almindelighed siges at have været tilfredsstillende.

*) Fragtbeløbets Størrelse vekslende efter Afstanden.

Inden disse Meddelelser angaaende de forenede Rigers Søfart paa denne Havn afsluttes, mener jeg ikke at burde undlade at omtale det uforfrødne Arbeide, som den herværende Repræsentant for den svenske Sømandsmission, Hr. Pastor Axel Boman, udøver til stort Gavn ikke alene for de Nordmænd og Svensker, som udgjør Besætningerne paa vore egne Landes Fartøier, men ogsaa til Fordel for alle de Skandinaver, Danskerne ingenlunde undtagne, som i ikke ringe Antal besøger Havnen under fremmede Nationers Flag. Pastor Boman har til Plads for sin Virksomhed valgt en for Sømændene let tilgængelig Beliggenhed ved en af Havnens Kaier, indeholdende foruden særskilt Lokale for Gudstjenesten, der forrettes saa meget som muligt i Overensstemmelse med den svenske Kirkes Vedtægter, ogsaa Læseværelse, hvor Aviser og deslige for en stor Del skaffet tilveie ved privat Imødekommenhed, bydes de Besøgende.

2. Handelen.

Blandt de Produkter, som i 1897 hovedsagelig var Gjenstand for Indførsel til Bordeaux fra de forenede Riger, mærkes især: Trævarer, Papirmasse — kemisk og mekanisk — samt Jern og Staal, dels forarbejdet fortrinsvis til Skosøm, dels i Form af Stænger.

Med Hensyn til ovennævnte Artikler kan man sige, at næsten alt Jern og Staal, som i forarbejdet Tilstand under det sidste Aar er indført hertil, var af svensk Oprindelse, hvorimod den overveiende Del af herværende Papirindustries Behov af Træmasse tilfredsstilledes ved norsk Vare. Dette sidste gjaldt ogsaa Skosøm, hvorefter Importen for de øvrige Lande er temmelig ubetydelig, ganske med Undtagelse af den tyske.

Hvad angaar Trævaremarkedet, er en ganske betydelig Formindskelse at mærke i sidste Aars Indførsel, idet samme ifølge Toldkammerets Opgave blot udgjorde 25 460 Standard mod 32 229 Std. under det nærmest foregaaende Aar, hvilken Nedgang sandsynligvis forårsagedes af den Stigning i Priserne, som i Begyndelsen og Midten af Aaret 1897 gjorde sig gjældende paa Produktionsstederne.

De Lande, som i første Række fik føle Virkningerne af den formindskede Efterspørgsel her paa Stedet efter nævnte Artikel, er i Besynderlighed Sverige, som i sidstledent Aar blot hidsendte Halvparten saa meget Træ som under 1896 eller 5 898 St. samt Rusland, hvis samlede Udførsel til Bordeaux i 1897 udgjorde 12 632 St. mod 15 963 St. under det nærmest foregaaende Aar.

Følgende Tal giver en Oversigt over de Kvantiteter, hvilke fra de forskjellige træproducerende Lande tilførtes det herværende Marked i Aaret 1897.

Fra Norge 111 Std., Sverige 5 898 Std., Rusland og Finland 12 632 Std., Tyskland 1 317 Std., Nordamerikas forenede Stater 2 201 Std., Canada 3 050 Std., Østerrig 251 Std. Tilsammen 25 460 Std.

Af Træmasse indførtes i 1897:

Fra Norge mekanisk 6 718 Tons, kemisk 1 661 T., Sverige mekanisk 594 T., kemisk 505 T., Danmark kemisk 10 T., Tyskland mekanisk 10 T., kemisk 119 T., Nederlandene kemisk 10 T., Belgien mekanisk 77 T., kemisk 500 T. Tilsammen mekanisk 7 399 Tons, kemisk 2 805 Tons.

Med Hensyn paa disse Opgaver bør alligevel bemærkes, at den større Del af det Kvantum, som angives at være af belgisk Oyrindelse, efter al Sandsynlighed er svensk eller kanske snarere norsk Produktion, som i Antwerpen omlastes for Bordeaux.

Nedenstaaende Oversigt udviser den Indførsel af Træmasse (mekanisk og kemisk), som under de sidste fem Aar har fundet Sted over Bordeaux; deraf fremgaar, at i Tilførselen fra Norge er indtraadt en Forøgelse af over 25 pCt. for 1897.

	Fra Norge.	Fra Sverige.	Fra andre Lande.	Tilsammen.
1893 . .	2 793 Tons	1 245 Tons	572 Tons	4 610 Tons
1894 . .	6 455 —	280 —	1 081 —	7 816 —
1895 . .	5 205 —	258 —	1 625 —	7 088 —
1896 . .	5 227 —	2 416 —	1 052 —	8 695 —
1897 . .	8 379 —	1 099 —	726 —	10 204 —

Følgende Tal angiver Jern- og Staalimporten til Bordeaux under den forgangne Femaarsperiode. Betræffende nævnte Artikler indtager Sverige, som det synes, en betrygget Stilling paa det herværende Marked, medens dog denne Import ikke kan siges at være af noget særdeles stort Omfang.

Af Stangjern indførtes:

	Fra Sverige.	Fra andre Lande.	Tilsammen.
1893 . .	1 693 Tons	7 Tons	1 700 Tons
1894 . .	1 728 —	112 —	1 840 —
1895 . .	1 790 —	190 —	1 980 —
1896 . .	1 564 —	0.5 —	1 564.5 —
1897 . .	1 383 —	11 —	1 394 —

Af Staal i Stænger indkom i samme Periode:

	Fra Sverige.	Fra andre Lande.	Tilsammen.
1893 . .	96 Tons	62 Tons	158 Tons
1894 . .	153 —	21 —	174 —
1895 . .	186 —	77 —	263 —
1896 . .	152 —	11 —	163 —
1897 . .	47 —	6 —	53 —

Af Skosøm, i hvilken Artikel blot Tyskland for en ringe Del kan optage Konkurrencen med Norge, hvis Fabrikat synes at vinde alt større Efterspørgsel, indførtes:

	Fra Norge.	Fra Tyskland.	Fra andre Lande.	Tilsammen.
1893 . . .	155 Tons	214 Tons	17 Tons	386 Tons
1894 . . .	198 —	95 —	0.5 —	293.5 —
1895 . . .	282 —	33 —	14 —	329 —
1896 . . .	250 —	22 —	12 —	284 —
1897 . . .	315 —	20 —	29 —	355 —

Is indførtes under sidste Aar i blot en Ladning paa 206 Tons. De fire nærmest foregaaende Aars Import stiller sig saaledes:

Aar 1893	(3 Ladninger)	865 Tons
— 1894	(2 —)	650 —
— 1895	(1 —)	470 —
— 1896	(1 —)	350 —

Fra andre Lande end Norge fandt under Aaret 1897 ingen Import af Is Sted, om man undtager et lidet Parti paa 50 Tons, som indtoges fra Nederlandene.

Den stadige Formindskelse i denne Indførsel, som angives af ovenstaaende Tal, synes at varsle om, at inden en ikke altfor fjern Fremtid kommer al Anvendelse af naturlig Is til at ophøre i disse Egne, og Aarsagen hertil maa ligge i den høje Grad af Fuldkommenhed, som man nu kan give den fabrikerede Vare, samt den lave Pris, hvorunder den kan føres i Markedet. Den betales nemlig hersteds med Fr. 0.04 pr. Kg. af Konsumenter, hvilke ved Kontrakt med Fabrikerne har forbundet sig til at modtage et betydeligere Kvantum pr. Aar. I Bordeaux findes for nærværende fem eller sex Isfabriker, hvoraf særskilt to driver Tilvirkning i ganske stor Skala.

Sprit indførtes til Bordeaux fra Norge i Aaret 1893 til et Kvantum af 36 488 Liter, 1894 61 805 L., 1895 27 000 L., 1896 60 469 L., 1897 110 847 Liter.

Af disse Partier forbliver dog blot en helt ubetydelig Del inde i Landet, saasom til Exempel for sidstledent Aar blot 41 Liter, medens Størstedelen passerer Bordeaux som Transitgods.

Af øvrige Produkter, som under 1897 var Gjenstand for Indførsel fra de forenede Riger, kan anføres:

Varernes Art.	Fra Norge.	Fra Sverige.	Fra andre Lande.	Tilsammen.
Stokfisk . . .	3 107 Kg.	—	126 142 ¹⁾ Kg.	129 249 Kg.
Tran	9 367 -	—	714 661 ²⁾ -	724 028 -
Sild (røget & saltet . . .	50 -	10 Kg.	129 ³⁾ -	189 -
Fisk (anden presset) . .	1 310 -	1 489 -	2 749 710 ⁴⁾ -	2 752 509 -
Vildt	695 -	— -	172 -	867 -
Øl	1 975 -	— -	473 259 ⁵⁾ -	475 234 -
Fyrstikker . .	— -	13 -	217 -	230 -
Kobbervitriol .	— -	22 -	13 677 ⁶⁾ -	13 699 -
Zinkmalm . .	— -	2 200 -	20 730 ⁷⁾ -	22 930 -
Likører . . .	36 Liter	217 Liter	31 552 Liter	31 805 Lit.

1) Fortrinsvis norsk Vare, indført fra Tyskland.

2) — fransk „ — „ New-Foundland.

3) — engelsk „

4) Sardiner, hovedsagelig fra Spanien og Portugal; de øvrige Fiskepreserver fra England.

5) Fortrinsvis fra England, Tyskland og Nederlandene.

6) — engelsk Vare.

7) Hovedsagelig fra Italien.

Af det sidstforløbne Aars øvrige Import, hvori hverken Norge eller Sverige har deltaget, men hvoraf en Del Artikler kanske med Fordel skulde kunne fra vore Lande hentes over Bordeaux til det franske Marked, maa følgende Slags særskilt anføres med Angivelse af saavel Indførselen i sin Helhed som ogsaa den Del deraf, som hidrører fra de førnævnte Produktionssteder.

Spiger:	Fra Belgien.	Fra andre Lande.	Tilsammen.
	14 951 Kg.	3 067 Kg.	18 018 Kg.

Skind:	Fra England.	Fra andre Lande.	Tilsammen.
	7 445 Kg.	669 Kg.	8 114 Kg.

Fiskerogn:	Fra Nordamerika.	Fra andre Lande.	Tilsammen.
	94 151 Kg.	689 604 Kg.	783 755 Kg.

Fiskelim:	Fra England.	Fra andre Lande.	Tilsammen.
	100 Kg.	232 Kg.	332 Kg.

Kons. Melk:	Fra Schweitz.	Fra andre Lande.	Tilsammen.
	22 144 Kg.	100 Kg.	22 244.

Træ tjære:	Fra Tyskland.	Fra andre Lande.	Tilsammen.
	3 188 Kg.	40 Kg.	3 228 Kg.

Havre:	Fra Nordam.		
	Foren. Stater.	Fra andre Lande.	Tilsammen.
	91 824 Decitons.	13 677 Decitons.	105 501 Decitons.

V i n h a n d e l e n .

Det er ingen Tvivl om, at 1897, betragtet som Vinaar, har været et af de mindst gunstige, som Frankrig eller i det mindste Gironde og nærliggende Vindistrikter har havt at gennemgaa siden meget lang Tid tilbage, idet Høsten ikke alene blev saare ringe, men ogsaa, hvad der lidt efter lidt har begyndt at vise sig, i Henseende til Kvalitet saa daarlig, at den deraf indvundne Vin kommer til at blive saagodtsom uanvendelig.

Under saadanne Omstændigheder maatte selvfølgelig Manglerne i den indenlandske Høst erstattes ved udenlandsk Vare, navnlig hvad betræffer de billigere Sorter, som anvendes til dagligt Brug af den store Almenhed. Men ogsaa for at opbæjle Kvaliteten ved den dyrere Vin, der naturligvis ogsaa har lidt saavel med Hensyn til Mængde som Beskaffenhed af de for Høsten i sin Helhed ugunstige Forhold, maatte der tyes til fremmede Kilder. Den øgede Indførsel af udenlandsk Vin, som den daarlige Høst i Bordeaux-Distrikterne 1897 gjorde nødvendig, har alligevel ikke strax taget sin Begyndelse samme Aar; thi dels var de anseelige Forraad fra 1896 Aars rige og, saavidt man nu kan dømme, efter sin Beskaffenhed ganske gode Høst, endnu langt fra forbrugte, dels sad Stedets større Vinfirmaer inde med Lagere fuldt tilstrækkelige til at imødekomme den nærmeste Fremtids Behov. Imidlertid maa det ringe Udbytte for sidste Aar før eller senere kompletteres gennem Import af fremmed Vin, hvilken paa Forhaand anslaaes til omkring

900 000 000 Liter, et Tal saa betydeligt, at det antageligt kommer til at udøve Indflydelse inden mange Omraader, saaledes ogsaa paa Søfarten, ved de øgede Krav paa flere Transportmidler.

Efter det herværende Toldkammers Opgaver fordeler det sidstforløbne Aars Vinindførsel til Bordeaux sig med Hensyn paa Varens Oprindelse saaledes mellem de forskellige Lande:

Fra Spanien 98 575 000 Liter, Algier 44 410 000 L., Tyrkiet 1 839 000 L., Grækenland 1 207 000 L., Portugal 218 000 L., Tunis 206 000 L., Italien 77 000 L., Østerrig 32 000 L., Argentina 21 000 L., andre Lande 6 000 L., tilsammen 146 591 000 Liter mod 148 831 000 Liter i Aaret 1896, 124 000 000 L. i 1895, 76 000 000 L. i 1894, 103 000 000 L. i 1893.

Ikthvorvel saaledes efter ovenstaaende Oversigt Indførselen af Vin i 1897 har været noget mindre end i det nærmest foregaaende Aar, har alligevel, hvad angaar den fra Algier indkomne Kvantitet, et modsat Forhold fundet Sted, idet den i 1897 forefaldne Import overstiger den i 1896 med lige til 15 050 000 Liter. Den hurtige Udvikling, som Vinavlen i Algier under de senere Aar har kunnet opvise, har naturligvis i det mindste hvad Afsætningen paa Frankrig betræffer, udøvet en stor Indflydelse til Skade for de øvrige vinproducerende Lande i Europa, hvis Export til dette Land tydeligvis formindskes mer og mer.

Saasom allerede nævnt, faldt sidste Aars Vinhøst i Departementet Gironde og tilgrænsende Trakter særlig uheldig ud, et Forhold, som hidrørte fra et for Væxtligheden høist ugunstigt Veirlag. Foruden talrige og stærke Frostnætter, som under den første Del af Sommeren i nogle Trakter spredte sine Herjinger, bidrog ogsaa det kolde og fugtige Veir, som lige fra Vaarens Slutning til Høsttidens Begyndelse var fremherskende, at Druerne udviklede sig mindre vel, hvorfor hverken et godt eller rigeligt Produkt kunde erholdes. Udbyttet af Aarets Vinhøst i dette Departement udgjorde saaledes blot 133 627 000 Liter, et Resultat, som ikke kan betegnes anderledes end som meget daarligt.

De nærmest foregaaende fem Aars Høst gik op til følgende Kvantiteter angivne i Liter:

Aar 1896 335 455 000, 1895 209 487 000, 1894 233 400 000, 1893 492 800 000, 1892 184 380 000.

Mængden af de fra Bordeaux Søveien udførte Vine under den sidstforløbne Femaarsperiode betegnes af nedenstaaende Tal, hvilke er hentede fra det herværende Toldkammers Opgaver:

Aar 1897 udførtes 87 570 707 Liter, 1896 84 473 800 L., 1895 69 834 300 L., 1894 91 959 400 L., 1893 82 117 000 Liter.

Desuden maa nævnes, at Udførselen af Likører under sidstledent Aar steg til 520 142 Liter, hvoraf særskilt til Norge afsendtes 3165 Liter samt til Sverige 5382 Liter.

Af det fra Bordeaux Aar 1897 udskibede Kvantum Vine og Li-

kører transporteredes i Fade 81916939 Liter, hvoraf 372192 Liter gik til Norge og 465626 Liter til Sverige, samt paa Flasker 6173910 Liter, hvoraf 69397 Liter falder paa Norge og 92421 Liter paa Sverige.

Den samlede Vin- og Likøreksport herfra til Norge udgjorde saaledes i 1897 441589 Liter mod 658836 Liter under Aar 1896; til Sverige gik samme Export i 1897 op til 558047 Liter mod 659489 Liter i 1896.

Af fransk Druebrændevin udførtes herfra Søveien sidstledent Aar paa Fad 1619501 Liter samt paa Flasker 989142 Liter eller tilsammen 2608643 Liter mod 2928883 Liter under det foregaaende Aar.

Deraf ankom ifjor til Norge 320232 Liter, hvoraf paa Fad 314920 Liter og paa Flasker 5312 Liter, samt til Sverige 59246 Liter, hvoraf paa Fad 50974 Liter og i Flasker 8272 Liter.

Foruden de nævnte Udførselsartikler kan følgende Varer opgives som Gjenstand for Export over den herværende Havn under sidstforløbne Aar med Bestemmelse for de forenede Riger:

Varernes Art.	Til Norge.	Til Sverige.
Frukt { fersk . . .	7 632 Kg.	52 003 Kg.
{ tørret . . .	18 432 -	432 117 -
{ preservevet . .	1 314 -	6 269 -
Ferske Grønsager . .	20 -	— -
Preserverede Do. . .	19 616 -	46 621 -
Tøndebaand . . .	997 265 -	202 500 -
Terpentinolie . . .	— -	36 550 -
Sengefjær . . .	— -	64 329 -

Desuden maa nævnes, at Exporten af Grubetømmer, hvoraf antagelig hele den opgivne Kvantitet gik til engelske Kulhavne, androg i 1897 til 419748 Tons.

W. A. F. Ekengren.
fung. Vicekonsul.

Beretning

fra de forenede Rigers Vice-Consul om Handelen og Søfarten
paa Dunkerque i Aaret 1897.

(Oversættelse).

Handelen paa Dunkerque udviser for 1897 følgende Omsætning:

Indførsel	1 562 215 Tons
Udførsel	1 554 628 —

Tilsammen 3 116 843 Tons,

hvilket er 118 066 Tons mere end i 1896, 355 308 Tons mere end i 1895 og 200 887 Tons høiere end Middeltallet for de sidste fem Aar.

Progressionen er ikke stor men konstant, og Dunkerque er, saavidt bekjendt, efter Tonnagen den 3die i Rækken af de franske Havne.

De forskjellige Nationers Skibsfart paa Dunkerque stiller sig, ifølge Toldvæsenets Opgaver, som følger:

England 1 132 Skibe, 807 658 Tons, Franskrig 367, 222 618 T., Danmark 105, 84 615 T., Tyskland 77, 58 184 T., Norge 79, 57 455 T., Sverige 41, 26 073 T., Holland 74, 16 732 T., Østerrige og Ungarn 12, 14 378 T., Rusland 22, 14 089 T., Grækenland 6, 8 613 T., Spanien 7, 8 529, Belgien 33, 8 023 T., Italien 4, 4 682 T., Nordamerikas forenede Stater 2, 2458 Tons.

Det fortjener at bemærkes, at den Navnefortegnelse, der hører til foran anførte Opgaver, som angiver den norske Tonnage til 57 455 Tons og den svenske til 26 073 Tons, ikke stemmer med dette Vice-Consulats Skibsregister, der føres med streng Nøjagtighed, og som udviser følgende Tal:

	Seilskibe.	Dampskibe.	Tilsammen.
Norske	22 7 604 Tons	59 50 917 Tons	81 Skibe 58 521 Tons
Svenske	2 583 —	39 29 353 —	41 — 29 936 —

Denne Forskel kan ikke forklares paa anden Maade end saaledes, at der til Toldklareringen benyttes engelske eller tyske Maalebreve med formindsket Maal for herved at forringe Havneafgifterne, istedetfor at benytte de forenede Rigers officielle Maalebreve, der forlanges produceret paa Consulatet.

Efter dette skulde den norske Tonnage indtage Tysklands Plads som den 4de i Rækken, medens den svenske beholder sin Plads som den 6te.

Aaret 1897 udviser i Forhold til det foregaaende Aar følgende Bevægelser i de forenede Rigers Skibsfart paa Dunkerque:

10 norske Seilskibe med 7 509 Tons mindre end i 1896.

17 — Dampskibe - 13 549 — mere - - —

4 svenske Seilskibe - 1 848 — mindre - - —

5 — Dampskibe - 3 005 — mere - - —

hvoraf fremgaar, at medens Seilflaaden ialt er gaaet tilbage med 14 Skibe og 9 357 Tons, saa er til Gjengjæld Dampskibsflaaden gaaet frem med 22 Skibe, udgjørende tilsammen 16 554 Tons.

Det samme Forhold kan konstateres i andre Nationers Handelsflaader, idet ogsaa der Dampskibsflaaden tiltager hurtigt paa Seilskibsflaadens Bekostning samtidig som Dampskibenes Tonnage forøges.

De kommercielle og maritime Forbindelser mellem Dunkerque og de forenede Riger har i 1897 ifølge Opgaver fra Toldvæsenet og Importhusene stillet sig som følger.

Først kommer Trælasten, som udgjør de forenede Rigers fornemste Exportartikkel:

Fra Norge . . .	3 049 Stds.	Fragtet under fremmed Flag	- Stds.
„ Sverige . . .	20 872 —	— „ —	9 169 —
„ Rusland . . .	10 908 —	— „ —	8 796 —
„ Amerika . . .	1 097 —	— „ —	348 —

Tilsammen 35 926 Stds. Fragtet under fremmed Flag 18 313 Stds.

Bruttoimporten af Bord, som indgaar i ovenstaaende Opgave, udgjør, særskilt angivet:

Fra Norge . . .	- Stds.	Fragtet under fremmed Flag	0 Stds.
„ Sverige . . .	805 —	— „ —	392 —
„ Rusland . . .	369 —	— „ —	242 —
„ Amerika . . .	49 —	— „ —	0 —

Tilsammen 1 223 Stds. Fragtet under fremmed Flag 634 Stds.

I 1897 er der ikke bleven importeret hverken Gulvbord eller høvlet. Last, idet de herværende Sagbrug selv foretager Høvlingen. De forskellige Sorter Trælaster var:

	Bjælker.	Planker.	Battens.	Bord.	Planchettes
Fra Norge . . .	—	843	2 206	—	—
„ Sverige . . .	1 322	4 704	9 336	4 705	805
„ Rusland . . .	1 253	1 811	5 897	1 578	369
„ Amerika . . .	193	456	298	101	49

Tilsammen 2 768 Std. 7 814 Std. 17 737 Std. 6 384 Std. 1 223 Std.

Ialt 35 926 Stds.

Skibningen af denne Last er foregaaet under følgende Flag:

	Seilskibe.	Dampskibe.	Tilsammen.
Norske	1 514 Stds.	4 168 Stds.	5 682 Stds.
Svenske	127 —	11 804 —	11 931 —
Franske	— —	1 670 —	1 670 —
Russiske	825 —	422 —	1 247 —
Engelske	— —	9 863 —	9 863 —
Danske	— —	4 394 —	4 394 —
Tyske	— —	1 139 —	1 139 —

Tilsammen 35 926 Stds.

Halvparten af den importerede Trælaster er saaledes skibet med Fartøier fra de forenede Riger, og det er første Gang paa mange Aar, at det engelske Flag har taget saa liden Del i denne Fart, hvoraf engelske Dampskibe ellers i Almindelighed har besørget Halvdelen. Aarsagen hertil siges at være Fragternes Ringhed. Disse har imidlertid været omtrent de samme som det foregaaende Aar, 31—32 Frc. pr. Std. i Begyndelsen af Saisonen, hvorefter den har gaaet gradvis opover til 38—40 Frc. ved dens Slutning.

Omtrent 1 600 Stds. Celluloseved og Minetømmer er bleven importeret under fremmed Flag fra Finland.

De andre Hovedartikler, som er bleven importeret, er:

Træmasse fra Norge 5 113 089 Kgr., Sverige 650 000 Kgr., forskellige Lande 314 979 Kgr.

Jernmalm fra Luleå 33 984 415 Kgr., Spanien 91 876 200 Kgr., Grækenland 10 000 000 Kgr.

Fiskeguano fra Norge 546 000 Kgr., Sverige 470 000 Kgr.

Is fra Norge (Kragerø) 3 526 036 Kgr.

Torsketran fra Norge er ikke opgivet paa Toldboden, fra Holland 688 138 Kgr., England 261 313 Kgr., Tyskland 2 887 Kgr., Frankrig (Islandsfisket) 131 820 Kgr.

Torsketran fra Norge kommer fra Bergen ad indirekte Vei med Dampskibe fra Hull og navnlig med dem fra Rotterdam, som underholder ugentlig Rute paa hver Havn; de 950 000 Kgr., som er importeret med disse to Linier, kan altsaa ansees som importerede fra Bergen.

Tjære fra Sverige 1 659 336 Kgr., Finland 2739 Kgr.

Faar fra Argentina 63 170 Stkr., 3 370 079 Kgr., Danmark og Island 12 164 Stkr., 584 550 Kgr., de russiske Østersøprovindser 1 388 Stkr., 57 321 Kgr., England 203 Stkr. 9 563 Kgr.

Torskefiskerierne ved Island.

100 Skonnerter, Luggere og Slupper med en samlet Drægtighed af 9 271 Tons og med en Besætning paa 1 713 Mand blev udrustet til Fiskeri ved Islands Kyster i Februar og Marts 1897.

Six Skibe forliste under Fisket, deraf plykkeligvis to, en Brig og en Slup, med hele deres Besætning paa tilsammen 27 Mand, medens Besætningen paa de andre Skibe blev reddet.

94 Skibe med en samlet Drægtighed af 8937 Tons med 1 625 Mand Besætning er kommet hjem igjen og har medbragt:

22 101 Tønder saltet Torsk, brutto	6 611 533 Kgr., netto	5 247 479 Kgr.
Fisketran	— 131 820 -	— 116 175 -
Rogn	— 54 795 -	— 41 011 -

I 1896 gav Fisket 20 418 Tønder, hvilket er 1 683 Tønder mindre end i 1897.

Desforuden er to Skønnerter fra Binic ankommet hertil med 97 000 Stkr. Torsk, som de solgte til ca. 75 Francs pr. Tønde. Nogle af de først-ankomne Fiskelaster solgtes ved Skibenes Ankomst til en Pris af 98 Francs pr. Tønde, saaledes som den var bleven pakket ombord; men Kjøberne trak sig tilbage fra Markedet, og dette Salg standsede, da disse ved Ompakningen opdagede, at Tønderne indeholdt 30 pCt. meget smaa Fiske eller ca. 130 saadanne pr. Tønde.

Priserne stillede sig derefter pr. ompakket Tønde, efter Fiskens Størrelse, som følger:

Extra stor 140 Frc., en Pris, som holdt sig hele Saisonen.			
Stor 118—120 „ ved Saisonens Begyndelse, ved Slutningen (i Januar)			125 à 110 Frc.
Middels 100 „	— „	— „	108 à 128 „
Liden 70—75 „	— „	— „	80 „
Meget liden 70—100 Frc.	— „	— „	60 „
„Voltigeurs“ 40—45 „	— „	— „	48 „

Tranpartiet, som slet ikke var stort, 700—800 Tønder ialt, betaltes med 27—28 Frcs. pr. staaende Tønde, hvorved menes urensset. Det siges, at en Rheder ikke skal have faaet mere end 51 Tønder Tran fra 9 Skibe.

Rognpartiet, som udgjorde 150 Tønder ialt, blev solgt til 22 à 24 Frc. pr. Tønde à 130 Kgr. netto.

I det hele taget har Fisket i 1897 været middelmaadigt, og blot nogle faa Skibe er kommet hjem med god Fangst.

Kystfisket har givet omtrent 690 000 Kgr. fersk Fisk, anslaaet til en Værdi af 552 986 Francs, mod 680 000 Kgr. af Værdi 544 675 i 1896.

Sidstledne Aar er her bleven dannet to Aktieselskaber, som vil drive Havfiske ved Hjælp af Trawlere, Dampfartsier, som er bleven bygget i England. Da disse Selskaber netop har begyndt sin Virksomhed, er det vanskeligt at sige, om de vil gjøre det godt. Imidlertid berettes det fra Ostende, at dette Slags Fiskeri har givet smukke Resultater, hvilket ogsaa skal være Tilfældet i Boulogne s/M., hvor der findes en af disse Fiske-dampere.

Dunkerque er paa Grund af sin geografiske Beliggenhed den naturlige Havn for Nordfrankrig. Den er den nærmeste Havn for de industrielle Centrer, i Lille, Roubaix, Tourcoing og Fourmies, og dens Trafiksfære strækker sig lige til den østlige Del af Frankrig. Det er følgelig ikke en tilfældig Omstændighed, Byen skylder sin Fremgang. Denne er den logiske Følge af Byens Beliggenhed ved Nordsøen, og Havnen vil sikkerlig vedblive at gaa fremover efter Tilendebbringelsen af de nu paagaende Havnearbeider, og Fuldførelsen af Havnens Udstyr, som man ogsaa er paa Vei med.

I denne Forbindelse kan nævnes de i 1897 udførte Arbeider, og navnlig Aabningen af den nye Sluse, Trystram kaldet, som har en Længde af

210 Meter, et Slusekammer med en effektiv Længde af 177 Meter og en Bredde af 25 Meter, en Vandstand paa 9.90 M. ved Niptid og paa 10.90 ved Springtid.

Paa samme Tid har man fortsat Opmudringen af Kanalen paa en saadanne Maade, at Dunkerques Havn i Aarets Løb har kunnet modtage 211 Skibe med et Dybgaaende af 6—7 Meter og derover. I 1898 vil Kanalens Bredde ved Udløbet blive 130 Meter, istedetfor at den nu blot er 70 Meter, og overfor Fyret vil Løbet mellem Jettéerne blive 210 Meter bredt, hvilket vil være tilstrækkeligt for Manøvrering af de største Skibe.

Kaierne rundt Bassin de Freycinet, som skal blive forsynet med elektrisk Lys, er udstyret med 16 hydrauliske Kraner med 1 500 Kg.s Haandkraft hver og med 5 lignende, der kan løfte 3 000 Kgr. hver. Dertil forefindes en flydende Kran, som kan hæve 40 Tons.

Desuden lader Handelskammeret nu bygge et stort Pakhus til Sukker paa Kaierne, i hvilket skal kunne magasineres 700 000 Sække, ligesom det studerer Planerne til et andet Oplagshus, bestemt til Lagring af Uld, hvis Import øges for hvert Aar.

Dette er i Korthed, baade de Foranstaltninger, som er planlagt, og de Forbedringer, som er udført for at gjøre Dunkerque til en stor Havn, som kan tilbyde Trafikken og Handelen alle mulige Lættelser.

Ch. Collett,
Viceconsul.

Aarsberetning

fra de forenede Rigers Vice-Consul i Nantes.

(I Uddrag).

Søfarten. De forenede Rigers Skibsfart paa Nantes stiller sig saaledes, som efterfølgende Opgaver udviser:

Fra Norge med Last	13 Skibe,	drægtig	6 706 Tons.	
Til — i Ballast	1 —	—	295 —	
Fra Sverige med Last	18 —	—	9 160 —	
Til Sverige i Ballast	3 —	—	1 564 —	
Fra andre Lande med Last	19 Skibe, dr.	9 396 —		
Til — — —	7 —	2 098 —		
— — i Ballast	39 —	21 305 —		
Heraf er 25 norske Dampere,	drægtig	12 625 —		
— - 10 svenske —	—	6 585 —		

Ialt er ankommet lastet:

33 norske Skibe, drægtig	15 642 Tons.
17 svenske — —	9 620 —

Ialt er afgaaet lastet:

6 norske Skibe, drægtig	1 997 Tons.
1 svensk — —	101 —

Totalsum, ankommet lastet:

50 Skibe, drægtig 25 262 Tons, afgaaet lastet 7 Skibe, drægtig 2 098 Tons.

Fragtbeløbene er:

For ankomne norske Skibe 350 350 Frc., for afgaaede norske Skibe 27 700 Frc. Tilsammen 378 050 Frc.

For ankomne svenske Skibe 287 650 Frc., for afgaaede svenske Skibe 1 750 Frc. Tilsammen 289 400 Frc.

Ingen Skibe fra de forenede Riger er i Aarets Løb ankomne her til Havnen for Ordre eller Reparation, men blot for Losning eller Lastning.

Ingen Skibssulykke vedrørende vore Flag er forekommet i dette Vice-Consulats Distrikt i 1897.

Intet Kjøb eller Salg af Fartøi for Regning af norsk eller svensk Undersaat er forekommet.

Den norske Skibsfart viser Tilbagegang imod forrige Aars. Den svenske viser paatagelig Fremgang. Nedenstaaende Oversigt over de sidste tre Aars Skibsfart udviser dette:

Nantes	1895	38 norske Skibe,	18 615 Tons,	8 svenske	4 250 Tons.
	1896	44 — —	21 202 —	9 —	4 460 —
	1897	33 — —	14 642 —	17 —	9 620 —

De Ladninger, der indførtes hertil med Skibe under vore Flag, har hovedsagelig bestaaet af Celluloseved og Træmasse til Papirfabrikationen, Bygnings-tømmer, svensk Jern, engelske Kul til Dampskibene, Sukker fra Kolonierne, Oliensødder samt saget Last fra Canada.

Udfragter fra vor Havn er vedblivende yderst sjældne. Da Kornhøsten slog feil, har Exporten som en Følge heraf været indstillet i 1897. De faa Skibe, som det lykkedes at faa Udfragt herfra, har maattet tage Last til fremmed Land. To eller tre Seilskibe har taget Stykgodslast til Antillerne, med en Lumpsumfragt tilbage. Dampskibene har accepteret en miserabel Fragt af Tøndebaand til England, akkurat nok til Dækning af Reisens Kostende.

Ved Vice-Consulatet har i Aarets Løb været paamønstret 3 norske, 5 svenske og 5 fremmede Sømænd, og afmønstret 5 norske, 9 svenske og 3 fremmede.

Ingen Forbrydelse, ingen Desertion er bleven anmeldt paa Vice-Consulatet vedrørende Besætningerne paa de forenede Rigers Fartøier.

Importen.

Fra Norge: Celluloseved, Træmasse, Bygningstømmer, Is, nogle smaa Partier Hesteskøsm, Apatit til Gødning og Vitriol.

Fra Sverige: Jern, saget Last, Cellulose og Træmasse.

Bygningstømmer. Totalimporten heraf til Nantes har været 10 620 Standards (Pt.burg). Fra Norge 1 195 Ptb. Std., fra Sverige 5 910 Ptb. Std., fra Finland 3 515 Ptb. Std.

Denne Import har delvis foregaaet med skandinaviske Dampskibe, men navnlig med engelske, som vedbliver at føre en haard Konkurrence med vore Flag.

Saget Last fra Amerika er i 1897 maaske ankommet i noget mindre Kvantitet end vanligt, men man forudser større Import dette Aar, navnlig paa Grund af dennes langt billigere Indkjøbspris, der tillader den at bære Transportomkostningerne fra Amerika i Konkurrencen med os.

Fragterne fra Norden har holdt sig temmelig stabile gennem hele Saisonen. De har været 45 Frc. pr. Ptb. Std. fra den botniske Bugt og 30—32 Frc. fra Sydkysten af Norge.

Celluloseved og Træmasse. Disse Artikler foranlediger altid en betydelig Import med engelske og norske Dampskibe. Papirfabrikken Gouraud i Chantenay, drevet af et Aktieselskab, udvider og øger stadig sit Materiel. Men i 1897 er det Finland, som har furneret den med Raastof, ialfald for Størstedelen.

Til Nantes er af Celluloseved ankommet fra Norge 7 688 500 Kgr., Sverige 1 231 700 Kgr., fra Finland 17 687 600 Kg.

Nantes har desuden fra Norge og Sverige faaet 10 989 900 Kgr. Træmasse og fra Finland 861 700 Kgr.

Fragterne holdt sig uden nævneværdig Forandring i 12—13 Frc. pr. Ton vaad Træmasse og 17—18 Frc. pr. Ton tør fra Christianiafjorden og Gøteborg.

For sin finske Træmasse og Cellulose havde Gouraud & Co. opnaaet en betydelig Fragtreduktion, idet de havde fragtet store engelske Dampskibe for flere efter hinanden følgende Reiser.

Is. Denne Artikkel har allerede været gjort til Gjenstand for en speciel Rapport. Til Nantes kommer sjelden mere end en Last om Aaret, og da consigneret til en Handlende, der samtidig med sit Isoplæg besidder en Fabrik for kunstig Is her. Dette Aar har han fra Christianiafjorden modtaget 800 Tons Is til en Fragt af Frcs. 10 pr. Ton.

Kul. Da flere engelske Selskaber har oprettet Kuldepoter i Nantes til Konkurrence med Kompagniet Blanzv-Ouest, har Importen af denne Artikkel tiltaget betydeligt i den sidste Tid. De Skibe, som gaar til Sydkysten af Spanien, udlosser, naar de passerer Nantes, en Kullast og accepterer herfor en Minimumsfragt af 5—5.50 Frc. pr. Ton; de norske Dampskibe synes mere og mere at interessere sig for denne Transport.

Sukker. Raffineringsindustrien er altid heldig her, og Sukkeret fra Antillerne er fremdeles en Kilde til Returfragt for Seilere fra Amerika til Nantes. Man anslaaer deres Fragt til 30—35 Frc. pr. Ton netto af Sukker, Emballage fradraget efter Fradrag af tara 13 pCt.

Export.

Som ovenfor nævnt vedblev Exporten fra Nantes at være ubetydelig. Der udførtes ingen Kornvarer dette Aar. Den har forøvrigt sjelden bestaaet i andet end Kastanie-Tøndebaand og Skifer for England og af forskellige Varer til Kolonierne. Hvad angaar Mel, som syntes at love endel Export, saa blev denne stanset ved en Handelskrise, som har hjemsøgt vor Plads med et Slag ligesaa knusende som uventet. Det betydelige Selskab, „les grands moulins de Nantes“, har maattet standse, og Selskabet er blevet nødt til at likvidere. To eller tre mindre Huse har siden besørget Mel-handelen; men deres Produktion consumeres i Distriktet, og de synes neppe tilbøielige til at begynde Export.

Vice-Consulatets Adresse er nu indtil Juni 1898 rue Crébillon 20. Efter den Tid Quai d'Orleans 17 II.

A. Backmann.

Aarsberetning

for 1897 fra de forenede Rigers Vice-Consul i Rouen.

(in extenso).

Skibsfarten.

Rouens Havn har i Aaret 1897 været besøgt af 163 svenske og norske Fartøier af tilsammen 105 732 Tons Drægtighed, hvilket er 3 Fartøier og 2 143 Tons mindre end i 1896.

Den svenske Skibsfart udgjorde 74 Fartøier med 57 372 Tons.

Den norske Skibsfart udgjorde 89 Fartøier med 48 360 Tons.

Disse Zifre udviser, i Sammenligning med det foregaaende Aars, for svenske Fartøier en Formindskelse af 14 Fartøier med 4 247 Tons, og for

norske Fartøier en Forøgelse af 11 Fartøier med 2 104 Tons. Aarsagen til den svenske Søfarts Nedgang er, at et ringere Antal svenske Dampkibe har været anvendt under dette Aars Vinfragtfart end under foregaaende Aars.

Vinimporten fra Algier, der foregaar hele Aaret med franske Fartøier, synes at tiltage og gjøre et ikke ubetydeligt Skaar i Importen fra Spanien. Algiervinen har imidlertid en lav Alkoholgehalt, hvorfor der alligevel hvert Aar kommer at fordres et vist Kvantum spansk Vin for Blandingsprocessens Skyld. Vinfarten mellem Rouen og spanske Havne turde derfor komme at vedvare, om end mange Omstændigheder bidrage til, at den vexler i Betydning i de ulige Saisoner.

Endskjønt man, paa Grund af den Frost, som i Vaar skadede en stor Del af de franske Vinfelter (Tabet ansloges til ca. 20 Millioner Francs), skulde have troet, at der under indeværende Vinter skulde have blevet god Anledning til Maanedsbefragtning for vore Dampere, har dog Befragtningerne i Vinfarten været ganske begrændsede, saa at blot 4 norske og 1 svensk Dampere er bleven befragtet i indeværende Saison. En ganske betydelig Import af spanske Vine foregaar ikke destomindre iaar, men hovedsagelig med franske og spanske Dampskibe.

En anden Artikkel, for hvilken Maanedsbefragtningen af Dampskibe synes at blive mere almindelig, er Stenkul. Ikke mindre end 5 norske Dampere fra 300 til 650 Tons, alle maanedsbefragtede af Kjøbmænd i Havne i Wales, er ankomne hertil med Kullast i sidstledne December og Januar Maaned.

Naar det saaledes kan lønne sig for Engelskmænd at fragte Dampere for Maaned samt paa anden Haand fragte dem hid fra Havne i Wales, viser det sig, at det var fuldt berettiget, naar jeg i min forrige Aarsberetning fandt at burde fremholde, at Fragterne fra Havne i Wales til franske Kanalhavne undertiden kan være fordelagtige.

Trælastfragterne fra norrlandske Havne har under Saisonen varieret mellem mellem Fr. 35—45 pr. Standard.

Foruden den Trælast, som sammen med Træmasse, Jern, Huder og Skind ssmt Stykgods indførtes med de Dampere, som underholde regelmæssig Forbindelse mellem Rouen og Gøteborg, samt Rouen og Kristiania, har med 26 svenske og 6 norske Dampere hidkommet Ladninger af sagede Trævarer fra svenske Østersøhavne. Disse Fartøiers Drægtighed har vexlet mellem 500 og 1 954 Tons.

Men desto værre har ikke vore Flaader (Skibe) paa langt nær været tilstrækkelige til Befragtning af Rouens og Paris's Træbehov; jeg mener den Del af vor Handelsflaade, som var disponibel herfor. Et betydeligt Antal af saavel danske, engelske som tyske Dampere have ligeledes under det forløbne Aar været engagerede i Farten. Da man maa antage for givet, at de svenske Aflastere foretrække at befragte svenske eller norske Fartøier, og Erfaringen ogsaa viser, at saavel i Vin som Træfarten den franske Befragter ved Valget af udenlandsk Tonnage hidtil har givet skandinaviske. Fartøier Fortrinet, kan man i Betragtning af de ganske gode Fragter, som

har været gjældende under Saisonen, ikke paastaa, at Engelskmænd og Tyskere har taget, hvad Svensker og Nordmænd ikke har fundet lønnende.

Nei, Aarsagen maa helt enkelt søges i den Omstændighed, at vore Lande ikke har havt tjenlig eller tilstrækkelig Tonnage at frembyde til denne Fragtfart. Aar 1896 ankom hertil 38 danske Dampere, drægtig 38 132 Tons. I 1897 steg dette Ziffer til 43 Dampere med 40 685 Tons. De danske Fartøier, som alle er af en ny for denne specielle Fragtfart anordnet Konstruktion, er altsaa de farligste Konkurrenter, navnlig af den Grund, at disse Fartøiers Kapteiner i Almindelighed ere Mænd, som vel ved at konkurrere med vore Kapteiner i at gjøre sig populære hos Trælast-importørerne hersteds.

Det fortjener navnlig at fremhæves, at ved Trælastbefragtninger spiller, ved Valget af Fartøi, dets Kapteins Duelighed, Nøiagtighed og praktiske Omdømme i det hele taget en væsentlig Rolle.

Hvorvidt skulde en skandinavisk Befragtningsforening kunne dannes og virke med Fordel?

I Sammenhæng med det foregaaende skulde jeg ville opstille det Spørgsmaal: er den nuværende Forbindelse mellem vore Rederier og Udlandets Befragtere af den Natur, at den skjænker vore Rederier den mest tilfredsstillende Garanti for hurtige Meddelelser om Fragtbehov, samt om den beskytter mod den Eventualitet, at lønnende Fragter ved udenlandske Befragtningsagenters Partiskhed Gang paa Gang gaar dem forbi?

Er Antallet af skandinaviske Befragtningsagenter i Udlandet tilstrækkeligt til at skaffe vore Fartøier deres rette Andel af den lønnende Verdens-Fragtfart? Mange anser maaske en Befragtningsagents Nationalitet for at være af liden Betydning. Dette er ikke aldeles sikkert. Det kommer meget an paa Forholdene paa det Sted, hvor han har sin Virksomhed. Man maa imidlertid anse det for givet, at naar en ikke skandinavisk Befragtningsagent, f. Ex. et engelsk Firma, har to Dampere paa Haanden, en engelsk og en norsk eller svensk, samt en god og en daarlig Fragt, saa gaar den gode Fragt til Englænderen og den daarlige til Nordmanden eller Svensken.

Exporthandelen i de forskellige Lande har, paa Grund af Nutidens skarpe Konkurrence, fundet det nødvendigt, for at søge at komme bedre ind paa fremmede Markeder, at slutte sig sammen i „Foreninger“ og at udsende specielle Agenter.

Mon ikke en Foranstaltning i samme Retning, navnlig med Hensyn paa at øge Antallet af skandinaviske Befragtningsagenter i Udlandet, var værd at tænke paa?

Jeg har her blot villet udkaste denne Idé til vore Rederes Overveielse. Satsen „Enighed gjør stærk“ turde muligens kunne finde Anvendelse endog inden Befragtningsomraadet.

Trælastbefragtningerne paa Rouen.

Eftersom et Par norske Befragtningsagenter i foregaaende Aar forlangte Oplysninger af Vice-Konsulatet om de fornemste Trævare-Importører hersteds, turde det være paa sin Plads at opgive disses Navne her: Montreuil & Cie, Deglatigny & Larcher samt Marcell & Loisel. De to førstnævnte turde være de største Trævarerfirmaer i Frankrige. De foretager sine Befragtninger dels gennem Korrespondenter i Sverige og dels gennem de kjendte skandinaviske Befragtningsagenter i Paris, Huset C. W. Boman & Co., 7 rue de Cha-teaudun, samt J. Sylvain (Olson, Wright & Co.), 3 bis rue Labruyère. Og det maa bemærkes, hvad jeg heller aldrig undlader at fremholde for dem, der henvender sig til Vice-Konsulatet for at erholde Oplysninger om Fragtforholdene paa Rouen, at det er i Paris, for hvem Rouen er den fornemste Importhavn, at største Delen af Befragtningerne af alle Slags for Rouen opgjøres, og da navnlig gennem begge de ovennævnte Mæglerfirmaer.

Foruden disse findes i Paris følgende Firmaer, der sysselsætter sig med Befragtning af skandinaviske Fartøier: Henry Johnson & Sons, 57 rue d'Hauteville, Langstaff, Ehrenberg & Pollak, 14 rue d'Enghien, samt Chalot & Co., 23 rue Lavoisier.

Befragtning af Kornvarer.

Det Behov, Frankrige i indeværende Aar har for Kornvarer, foranlediger i denne Saison en ikke ubetydelig Fragtfart paa Rouen, dels fra Sydamerika og dels fra Rusland. Men trods de gode Fragter har endnu intet norsk eller svensk Fartøi deltaget deri.

Paa Grund af Mangelen paa Havre har Indførselen hertil fra Sverige af denne forskaffet Fragter for nogle svenske Dampere til 1 sh. 4½ d pr. Quarter fra Kalmar, Vesterwik og Gøteborg, og til 1 sh. 7½ d fra Norrköping.

Skibsfarten i sin Helhed.

Hele Skibsfarten paa Rouen under sidstledne Aar udgjorde 1 544 Fartøier, som indførte 1 822 546 Tons Varer, en Øgning af 124 560 Tons i Sammenligning med Aar 1896.

Da det turde være af særskilt Interesse for vore Redere at faa en Oversigt over det Forhold, efter hvilket de forskjellige Nationer deltager i Skibsfarten paa Rouen, hid sættes følgende Opgave:

Britiske 684, dr. 345 430 Tons, franske 539, 337 761 T., norske 89, 48 360 T., svenske 74, 57 372 T., danske 43, 40 685 T., tyske 37, 22 803 T., spanske 31, 34 369 T., østerrigske 26, 28 511 T., russiske 9, 6 884 T., belgiske 7, 4 927 T., italienske 3, 3 309 T., græsk 1, 1 251 T., amerikansk (Yacht) 1, 166 Tons.

Ifølge denne Opgave er dette Aars Skibsfart paa Rouen i Forhold til foregaaende Aars øget med 35 350 Tons.

Indførsel.

Trævarer. Uagtet herværende Importørers Lagere ved Begyndelsen af dette Aar er vel fyldte, og skjønt Priserne er gaaet op over Fjoraarets, der allerede betragtedes som sjelden høie, forudsiges for Skibningssaisonen i Aaret 1898 en fuldt ud lige stor Trævareimport som i 1897 at ville finde Sted.

Importen til Rouen af sagede Trævarer i 1897 fra alle træexporterende Lande var noget mindre end foregaaende Aars, med Undtagelse af Indførselen fra Rusland, hvis Import i 1897 overgik foregaaende Aars med 11797 Tons.

Herværende Importører have endnu ikke (ved Begyndelsen af Februar) dækket mere end Halvdelen af sit Behov for Saisonen. Det er naturligvis de nu fordrede høie Priser, som for en stor Del holder dem tilbage. Hvorvidt denne Venten kommer at falde ud til Importørernes Fordel, faar Fremtiden vise.

Jeg finder mig imidlertid foranlediget til her at nævne en skadelig Følge af de forhøiede Noteringer, som nu raader paa det svenske Marked. Disse har nemlig foranlediget, at en ny Konkurrent har vundet et ikke saa ubetydeligt Indpas paa det nordfranske Trævaremarked, nemlig Kanada. Jeg kalder Kanada en ny Konkurrent, fordi Indførselen af $2\frac{1}{2}'' \times 7''$, $6\frac{1}{2}''$ og $6''$ Furubattens derfra tidligere har været saa ubetydelig, at den knapt behøvede at tages med i Beregningen. Iaar gestalter Sagerne sig anderledes. De to førpævnede Importhuse hersteds have nemlig af ovenfor nævnte kanadiske Vare allerede kontraheret 1000 Standard hver; og fra troværdigt Hold er det blevet mig opgivet, at man for Saisonens Skibning har solgt tilsammen ca. 30 000 Standard at leveres til Frankriges nordlige Havne.

Af dette synes at fremgaa, at idetmindste ovenberørte Dimensioner af Kanadabattens kommer til i en vis Grad at konkurrere med samme Dimensioner fra Sverige.

En Prisnotering maa her anføres som Exempel: $2\frac{1}{2}'' \times 7''$ fra Sverige noteres f. o. b. til 165 à 170 Francs pr. Standard; om hertil lægges Fragt og Assuranceomkostninger kommer Middelprisen at udgjøre 205 Francs pr. Standard i Rouen. Samme Dimension fra Kanada (spruce og Quebec) noteres i 175 Francs pr. Standard cif Rouen, altsaa en Forskjel af 30 Francs pr. Standard.

Træmasse.

Indførselen af Træmasse saavel fra Sverige som Norge holdt sig paa samme Maalestok som i 1896.

Betræffende Træmassemarkedets Stilling og Udsigter kan jeg ikke udtale mig, da denne Artikel ikke kan studeres her paa Pladsen. Importen til Rouen af denne Vare er betydelig; men Paris er Varens Hovedmarked, medens Rouen blot er Transithavnen.

Træmasseagent i Paris.

En i Paris bosiddende og der for længe siden etableret svensk Forretningsmand, som har et af ham selv oparbejdet, lønnende Agentur, og som er vel fortrolig med Forretningsforholdene i den franske Hovedstad, ligesom han er energisk og dygtig, har udtalt Ønsket om at erholde Agenturet for en norsk eller svensk Træmassefabrik, som kan tilvirke Træmasse, passende for det franske Marked. Den Fabrikeier, som ønsker at reflektere herpaa, anmodes da blot om at henvende sig til dette Vice-Consulat.

Havreindførselen.

Frankriges formindskede Høst sidstledne Aar, hvorom jeg allerede før har talt, fremkaldte mod Slutningen af Aaret en ret god Efterspørgsel efter svensk Havre. Adskillige Laster for Pariserhuse er ogsaa allerede indførte tilligemed et mindre Parti, importeret med Gøteborgerlinien, destineret til Kjøbere her paa Pladsen. Svensk Sorthavre noteredes fra Frc. 15.50—17.50 pr. 100 Kg., medens Børsprisen i Paris og Rouen er Frc. 20.25 for Leve-rance til og med April. Det er at antage, at denne Indførsel kommer at vedvare, til Aarets indenlandske Høst kommer i Markedet. Tolden er som bekjendt Frc. 3 pr. 100 Kg.

Importstatistik.

Følgende Opgaver udviser Indførselen til Rouen 1897 af de fornemste Importvarer fra Norge og Sverige og angiver tillige de Kvantiteter, som af samme Varer indførtes hertil fra andre Lande:

Fra	Sagede Træ- varer. Tons.	Usagede Træ- varer. Tons.	Papir- masse- ved*) Tons.	Smede- jern. Tons.	Tack- jern. Tons.	Staal. Tons.	Havre. Tons.	Træ- masse. Tons.
Sverige .	79 047	158	3	4 359	4 009	482	310	13 792
Norge .	7 830	1 022	108	—	—	—	—	23 383
Rusland .	64 568	1 382	57 892	—	—	—	—	839
Preussen.	2 223	—	—	—	—	—	2 023	20
Østerrige	25 342	104	79	—	—	—	—	—
Amerika .	7 348	14	—	—	—	—	14 696	—

Andre Varer importerede fra Norge og Sverige:

Specificering.	Fra Norge.	Sverige.
Forarbejdet Træ	— Tons.	137 Tons.
Hesteskosøm	561 —	5 —
Huder og Skind	59 —	207 —
Maskiner og Værktøi . .	32 —	8 —
Døre og Vinduer	— —	6 —
Tjære	— —	5 —
Diverse	2 651 —	336 —

*) Cellulosekub.

Den samlede Import overhovedet til Rouen stiller sig som følger:

Stenkul 469 931 Tons, Træ 264 828 T., Cellulose 38 075 T., Vin- og Spirituosa 206 383 T., Kornvarer 175 005 T., Mel 10 595 T., Petroleum 111 401 T., Mineralier og Metaller 33 309 T., Kaolin 17 461 T., Frugt 2 940 T., Salt 4 392 T., Diverse 74 651 Tons.

Opgaven skriver sig fra herværende Toldkammer.

Importforholdene.

I Anledning af de mange Forespørgsler, som indløber til Vice-Konsulatet fra Kjøbmænd og Agenter i Hjemlandene med Begjæring om Oplysninger angaaende de forskjellige Importører af ulige Produkter, hvilke Forespørgsler formodentlig foraarsages ved Formodningen om, at den betydelige Import til Rouen af skandinaviske Varer sker for Regning af Importører paa Pladsen, skal jeg endnu en Gang tillade mig at oplyse, at med Undtagelse af Trævarer og Is er blot en ubetydelig Del af Importen destineret til Kjøbere her paa Pladsen, samt at det er i Paris, at Forbindelserne bør søges for at faa istand en større Afsætning. Rouen kaldes ikke uden Grund for Paris's Havn.

Om Rouen havde været Pladsen for større Afsætning af skandinaviske Produkter, skulde her sikkert have slaaet sig ned skandinaviske Agenter, saaledes som det sker paa de Steder, hvor skandinaviske Varer har et betydeligere Marked. Men her gives ikke et eneste skandinavisk Firma. Heller ikke eksisterer her, saaledes som Tilfældet er i engelske Kystbyer, hvad vi forstaar ved Importhuse i de forskjellige Brancher. Jeg undtager da naturligvis Trævarefirmaerne samt tilfældige mindre Kjøbere af Havre, Jern og Is, hvilke har sine direkte Forbindelser for sine smaa tilbagevendende Behov. I forskjellige Tilfælde har unge Skandinaver her forsøgt at oprette Importagenter; men det har ikke lykkedes for dem.

Sidste Aar havde en meget energisk og dygtig ung Forretningsmand af norsk Nationalitet til Hensigt at aabne Agentur her; men han fandt meget snart, at Pladsen her ikke var den rette og begav sig til Paris, hvor han, ifølge senere modtagen Underretning, har gjort det godt som Import- og Exportagent i forskjellige Produkter.

Seinefloden og dens Regulering.

Udførelsen af den store Plan, som fastsloges for Seineflodens Forbedring, paagaar uafbrudt med store Omkostninger og under Ledelse af „l'ingenieur en chef des ponts et chaussées“ for dette Distrikt. Ganske omfattende Arbejder i denne Hensigt, altfor vidtløftige til at kunne beskrives her i sin Helhed, er bleven udført i 1897. Saaledes Opføring af flere vigtige Damme og Dæmninger o. s. v., foruden Opmudringer efter den nye Methode „dragage par succion“, som skal have haft meget godt Resultat. Skibsfarten paa Rouen foregaar derfor nu under gunstigere Omstændigheder end før.

Seineflodens Mundings Beskaffenhed er nu i det store og hele taget gunstigere, end den var i 1896. Det har vist sig, at fra Marts Maaned til November 1897 sank den høieste Sandbanke 1.40 Meter. Samtidig har selve Hovedløbet indtaget en for Skibsfarten meget gunstig Retning. Disse gode Resultater tilskrives for en stor Del Opmudringsarbejderne „par succion“, som udførtes i Marts Maaned.

Blandt Arbejder under Udførelse mærkes navnlig Opmudringer af Farvand ved Bardouville, hvilket, naar Arbeidet fuldbyrdes, kommer til at aabne en Rende for Fartøjerne af mindst 100 m. Bredde samt en Dybde af mindst 1.50 under Søkartets Angivende.

H. O. son Gyllenram.

Quebec.

Norske Skibe.	Med Ladning		I Ballast.		Tilsammen.				Brutto- fragter. £
	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Deraf Damp- skibe.		
							Ant.	Tons.	
I. Ankomne.									
Fra Norge til Hovedsta- tionen	-	-	7	5 873	7	5 873	-	-	
Norge til Vicekonsuls- stationerne	-	-	25	16 638	25	16 638	-	-	
- Sverige til Hovedsta- tionen	-	-	1	680	1	680	-	-	
andre Lande til Hoved- stationen	27	24 007	25	22 238	52	46 245	-	-	-
andre Lande til Vice- konsulsstationerne . .	121	106833	310	286657	431	343490	-	-	-
Ialt	148	130840	368	282086	516	412926	146	156500	11 805 + Maanedsf.
II. Afgaaede.									
Til andre Lande fra Hoved- stationen	53	47 241	6	4 877	59	52 118	-	-	51 536
* andre Lande fra Vice- konsulsstationerne . .	400	295721	58	65 158	458	360879	-	-	200 664
Ialt	453	342962	64	70 035	517	412997	146	156500	252 200 + Maanedsf.

For Havari eller Ordre ankom 4 Skibe dr. 4 185 Tons.

Af svenske Skibe ankom 10 dr. 7 788 Tons.

Erlagte Konsulatafgifter af norske Skibe ved Hovedstationen § 874.38, ved Vicekonsulsstationerne § 5 088.18, hvoraf tilfaldt Konsulen § 2 544.09. Af svenske Skibe ved Hovedstationen § 11.66, ved Vicekonsulsstationerne § 120.90, hvoraf tilfaldt Konsulen § 60.45. Ialt tilfaldt Konsulen § 3 490.58.

Aarsberetning dateret 25 April 1898.

Handel. Den i tidligere Aarsberetning omhandlede af Hr. Emanuel Øhlen i Montreal etablerede Forretning til Import af skandinaviske og Export til de skandinaviske Lande af kanadiske Produkter er fremdeles bestaaende og fortsætter sin Virksomhed, men hvorom savnes nærmere Indberetning fra Indehaveren, og da de samme Vanskeligheder for en Udvidelse af Samhandelen fremdeles er vedvarende, antages det ikke, at Forbindelsen i det store taget har nydt nogen nævneværdig Fremgang. Imidlertid forlyder det, at der under det nu forsamlede Parlament vil blive foretaget betydeligere Nedsættelser i den for Tiden gjældende Toldtarif; men om disse for nogen Del vil komme Exportartikler fra de forenede Riger tilgode, er uvist, maaske til en vis Grad den svenske Export af Jern- og Staalvarer.

Under Finantsaaret fra 1ste Juli 1896 til 30te Juni 1897 har ifølge de nu udkomne officielle Handelstabeller Samhandelen mellem de forenede Riger og Distriktet, fraseet Newfoundland, hvorfra ingen Indberetning om Samhandel af nogen Slags foreligger, og hvortil begge Landes hovedsagelige Produkter vistnok ei heller giver Anledning, omfattet nedennævnte Artikler og Værdier.

Export.

1. Manufakturvarer:

a. Skibe	til Værdi § 28 843
b. Velocipeder	- — - 17 329
c. Agerbrugsredskaber	- — - 10 500
d. Jern- og Staalvarer	- — - 5 558
e. Møbler	- — - 103
	§ 62 333

2. Træløst (Planker)	- 6 190
3. Fiskevarer (nedlagt Hummer)	- 375
4. Ubenævnte Artikler	- 50
5. Havremel	- 5 913

Tilsammen § 74 861

Import til Værdi § 48 163

Deraf fra Norge (anmeldt):

1. Torsketræn § 4 155, 2. Jernvarer § 3 218, 3. Maskiner § 6 117. Hvortil forskellige andre Artikler af mindre Værdi, varierende mellem § 1 og § 4. 10.

Anmeldt importeret fra Sverige:

1. Jern til Forarbejdelse af Hestekosøm § 24 188, 2. andet Jern og Jernvarer § 2 171, 3. Trævarer § 1 060, 4. Jern- og Staalfabrikata § 656.

Anmeldt importeret fra Norge og Sverige:

1. Jern- og Staalfabrikata § 3 147, 2. Stangjern eller Staal § 1 510, 3. Staalbækkener for Separatorer 335, 4. Kjørnørg § 164, 5. Renet (?) § 919.

Exportværdierne af Landets forskellige Industrigrene androg som følger:

Bjergværksdrift	§ 11 298 915	mod i 1896 § 8 059 650
Fiskerierne	- 10 314 323	" - — - 11 077 765
Skovbrug	- 31 258 729	" - — - 27 175 686
Dyreriget	- 39 245 252	" - — - 36 507 641
Agerbrug	- 17 982 646	" - — - 14 083 361
Manufakturer	- 9 522 014	" - — - 9 365 384
Andre Artikler	- 63 531	" - — - 109 265

§ 119 685 410 mod i 1897 § 106 378 752

Transitvarer, Penge og ædle Metaller	- 14 317 713	" - — - 11 306 047
Antaget Værdi forliddt anmeldt fra Indlandssteder	- 3 947 130	" - — - 3 329 053

Tilsammen § 137 950 253 mod i 1897 § 121 013 852

og som saaledes viser en Forøgelse i Export af Landets egne Produkter af henvend § 17 Millioner, hvoraf falder paa Bjergværksdrift ca. § 3.2, paa Skovbrug ca. § 4.1, paa Dyreriget ca. § 4.1, paa Agerbrug ca. § 3.9 og paa Manufakturer ca. 0.1, hvorved Fiskerierne viser en Afgang af § 0.7 og paa ubenævnte Artikler ligesaa en mindre Afgang.

Til Storbritannien ca. § 69.5 Millioner, de forenede Stater ca. § 39.7 Mill., britiske Besiddelser ca. § 5.0 Mill., spansk Vestindien ca. § 1.1 Mill., Tyskland ca. § 0.8 Mill., China ca. § 0.8 Mill., Frankrige § 0.7 Mill., argentinske Republik ca. § 0.6 Mill., Brasilien ca. § 0.4 Mill., Belgien ca. § 0.2 Mill., St. Pierre ca. 0.2, Haiti ca. § 0.14 Mill., Japan ca. § 0.14 Mill., Holland og Italien hver ca. § 0.1 = § 0.20 Mill., andre Lande tilsammen ca. § 0.20 Mill. Ialt § 119.68 Mill.

Importen af Varer, anmeldte til indenlandsk Forbrug, androg til en Værdi af Doll. 111.3 Millioner.

Deraf fra Storbritannien ca. Doll. 29.4 Mill., de forenede Stater ca. 61.6 Mill., Tyskland ca. 6.5 Mill., Frankrige ca. 2.6 Mill., britiske Kolonier ca. 2.3 Mill., Japan ca. 1.3 Mill., spanske Kolonier ca. 1.8 Mill., Belgien ca. 1.2 Mill., China ca. 1.1 Mill., hollandsk Ostindien ca. 0.7 Mill., Østerrige ca. 0.4 Mill., Spanien ca. 0.4 Mill., Holland ca. 0.4 Mill., Venezuela ca. 0.2 Mill., Schweiz ca. 0.2 Mill., Italien ca. 0.2 Mill., Brasilien ca. 0.2 Mill., Ægypten ca. 0.2 Mill., Grækenland ca. 0.1 Mill., alle andre Lande ca. 0.5 Mill. Ialt Doll. 111.3.

Den samlede Import androg til en ansat Værdi af Doll. 119 218 609 mod i Aaret 1896 Doll. 118 011 609 og viser saaledes en Fremgang af ca. Doll. 1.2 Million, og Toldintraderne androg under samme Aar henholdsvis Doll. 19 891 996.77 og Doll. 20 219 037.32 Mill.

Ifølge ovenstaaende Exportværdier af Landets egne Produkter og Importværdien af Artikler, anmeldte til indenlandsk Forbrug, vil Handelsomsætningen for Finantsaaret 1897 andrage til ca. Doll. 230.8 Millioner mod en Handelsbalance i Landets Favør af ca. Doll. 8.6 Millioner.

Træmasseindustrien viser fremdeles Fremgang og har afgivet til Export en samlet Værdi af Doll. 741 959 mod i Aaret 1896 Doll. 695 777 og var fordelt over de forskellige Markeder saaledes:

Storbritannien	med Doll. 164 138
Newfoundland	” — 21
Frankrige	” — 80
Tyskland	” — 1 000
De forenede Stater	” — 576 720

Doll. 741 959

og hvoraf vil sees, at Konkurrence paa de europæiske Markeder kuns andrager til en Værdi af ca. Doll. 165 000 eller omtrent 22 % af den hele Export. Det bemærkes her, at ovenstaaende Tal omfatter saavel mekanisk som chemisk produceret Træmasse, hvorom Tabellerne ikke afgiver særskilte Opgaver, og ei heller den exporterede Kvantitet eller Vægt.

Exportværdien af Materiale til Tilvirkning af Træmasse har andraget til en Værdi af Doll. 711 152, hvoraf til Storbritannien Doll. 33 931 og Resten eller Doll. 677 221 til de forenede Stater, som synes stedse i sterkere og sterkere Grad at maatte søge her til Landet for Raamaterialet i denne Industri.

Efter Forlydende antages det, at den i Artikelen Træmasse paa europæiske Markeder med de forenede Riger herfra Landet for nogle Aar siden opstaaede Konkurrence efterhaanden atter vil aftage, og maaske ganske ophøre, ved at Producenterne vil finde større Fordele ved en videre Forarbeidelse af Produktet til Papir, hvortil flere Fabriker siges at være under Anlæg, navnlig ved de Laurentide og Sault St. Marie Pulp & Paper Compagnierne.

Skibsfart. Den norske Skibsfart paa Distriktets forskellige Konsulsstationer stillede sig som følger:

Quebec 59 Skibe, dr. 52 118 Tons, Montreal 41, 50 440 T., Three Rivers 2, 2 716 T., St. Etienne 5, 5 450 T., Chicoutimi 10, 9 468 T., Metis 7, 7 684 T., Matane 8, 8 849 T., St. Anne de Monts 2, 2 315 T., Campbellton 11, 8 065 T., Dalhousie 35, 20 863 T., Bathurst 3, 2 000 T., Caraque 1, 131 T., Chatham 22, 16 204 T., Newcastle 16, 9 968 T., Richibucto 14, 3 893 T., Shedive 27, 13 602 T., Baie Verte 21, 10 862 T., St. John

30, 26 998 T., Northporth 4, 4 325 T., Pugwash 14, 8 118 T., Pictou 7, 6 103 T., Parseboro 12, 11 130 T., Halifax 68, 49 657 T., Yarmouth 2, 1 038 T., Bridgewater 7, 5 265 T., St. Margarets Bay 4, 2 946 T., Sheet Harbor 14, 7 519 T., Sydney 52, 56 767 T., St. Johns N. F. 19, 8 503 T. Tilsammen 517, 412 997 T. mod i Aaret 1896 501, 365 941 Tons.

Til ovenstaaende Tal kommer derhos et Antal af 109 norske og svenske Fartøier og 79 859 Tons, som ifølge Avisberetninger har besøgt Havne inden Distriktet, hvor de forenede Riger ei har været repræsenteret ved nogen Konsulattjenestemand, og hvoraf de af størst Betydenhed ere følgende:

St. Thomas med 17 Fartøier dr. 13 472 Tons, Gr 8, 11 319 T, Tidnish 8, 8 577 T., Bic 5, 4 968 T., New Richmond 8, 3 815 T., Pentecort 5, 3 302 T., Batiscan 3, 2 579 T., Louisburg 5, 3 528 Tons, og den øvrige Tonnage fordelt over 18 Havne og Udskibningssteder.

De for ankomne norske Fartøier som optjente anmeldte Bruttofragter andrager til £ 11 805 og for udgaaende norske Fartøier £ 252 000, hvortil kommer Maanedsfrafter for den aldeles overveiende Del af Dampskibe.

Den ved Distriktets forskjellige Konsulsstationer oppebaarne Afgift andrager Doll. 5 962.56 for norske og Doll. 132.56 for svenske Fartøier, hvortil i Afgifter under Konsulatforordningens § 107 Doll. 115.88, alt af norske Fartøier. Af den samlede norske Dampskibstonnage 156 500 Tons har ca. $\frac{1}{3}$ Del eller 52 288 Tons paa Grund af Bestemmelsen i Konsulatforordningens § 103, 3 været fri for enhver Afgift, og hvorefter den paa den samlede Dampskibstonnage faldende Afgift reduceres til ca. 1.1 Cent pr. Tons eller fra 6.35 Øre til ca. 4.22 Øre.

I den canadiske oversøiske Handelsrørelse har under Finantsaaret 1896—1897 været anvendt en Tonnage af tilsammen for indgaaende 6 091 433 Tons af efterfølgende Nationaliteter:

Britiske 7 541 Skibe dr. 3 721 659 Tons, de forenede Stater 5 364, 1 695 572 T., norske og svenske 507, 421 343 T., tyske 60, 102 966 T., hawaiske 16, 35 008 T., franske 122, 33 773 T., italienske 32, 24 456 T., spanske 12, 18 598 T., nicaraguanske 13, 13 047 T., russiske 9, 6 962 T., danske 8, 5 860 T., chilenske 4, 3 971 T., østerrigske 9, 5 141 T., japanske 1, 2 459 T., portugisiske 3, 618 T., ialt 13 701 Skibe dr. 6 091 433 Tons. Deraf Dampskibe 5 020, 4 387 813 T. og Seilskibe 8 681, 1 703 620 Tons. Fremmede Flag deltog med 6 160, 2 369 774 Tons. Deraf Dampskibe 2 835, 1 497 721 T. og Seilskibe 3 325, 872 353 Tons, og hvoraf sees, at de forenede Riger indtager tredie Plads i Canadas søværts Vareførsel, og at denne med mere end de $\frac{2}{3}$ Dele er overtaget af Dampskibe.

I Kystfarten var i samme Finantsaar anvendt:

	63 989	14 439 736	60 135	12 828 243
af hvilke britiske	63 606	14 357 723	59 896	12 759 398
fremmede . . .	383	82 013	239	68 845
og Dampskibe .	33 644	11 745 516	30 458	10 231 890
Seilskibe . . .	30 345	2 694 220	29 677	2 596 353

Fyrvæsen. Herom henvises til de regelmæssig indsendte Bekjendtgjørelser fra Marine-Departementet.

Lods- og Havnevæsenet. Heri er, saavidt bekjendt, ingen væsentligere Forandringer foregaaede i Aarets Løb.

Indvandringsforholdene via Canada til de forenede Stater. Ei heller i 1897 er, saavidt vides, nogen Ubehagelighed eller Ophold indtruffet for nogen Indvandrer fra de forenede Riger, og det tør antages, at denne Sag nu er ordnet paa den for disse ønskeligste og mest betryggende Maade.

Indvandringsforholdene forresten. De forenede Rigers Vicekonsul i Winnipeg melder en Indvandring af Skandinaver til et Antal af 474 med Bestemmelse for Provindsen Manitoba og Nordvesten overhovedet mod 227 i Aaret 1896. For det øvrige Lands vedkommende er endnu ingen Beretning tilhændekomende betræffende skandinaviske Indvandrere, men som vistnok ei heller er af nogen nævneværdig Beskaffenhed. Derimod tør det rimeligvis antages, at der i indeværende Aar vil forestaa en mere nævneværdig Indvandring fra de forenede Riger til nyopdagede Guldfelter i Yukondistriktet, hvortil der under det nu forsamlede Parliament har været et Forslag under Behandling betræffende Jernbaneanlæg fra en Havn ved Stillehavet, hvilket imidlertid ei vandt Bifald, hvorimod det nu forlyder, at der stærkt agiteres for et Veianlæg fra Edmonton i Distriktet Alberta til Yukondistriktet, og hvorved det antages, at Distriktets kommercielle Betydning i en langt højere Grad vilde komme Canadas indre Distrikter tilgode, og som rimeligvis blot vilde være Forløber for et Jernbaneanlæg denne Vei. Forbindelse med en Stillehavshavn vilde vistnok være til større Fordel for Provindsen Britisk Columbia, men en større Del af Distriktets kommercielle Betydning turde derved ogsaa tabes for Canada og blive afledet til de forenede Stater.

For de fire senest forløbne Aar stiller Indvandringen over Winnipeg sig saaledes:

	Skandinaver.	Alle andre Nationaliteter.
1894 . . .	845	4 069
1895 . . .	734	2 906
1896 . . .	227	1 948
1897 . . .	474	9 390

Den sterke Forøgelse i sidstforløbne Aar skyldes hovedsagelig en Indflytning fra andre Dele af Canada af 2 373 Individuer mod henholdsvis 178, 354 og 302 under de foregaaende 3 Aar, samt en Indvandring af 4 363 Galliciere, hvoraf ingen tidligere, videre fra Storbritannien 1 793 mod 412 i Aaret 1896.

Kornhøsten afgav af

Hvede	18 262 000	Bushels	mod i 1895	14 372 000	Bushels,
andet Korn	14 143 000	—	„ - —	15 933 000	—

Ogsaa Meieriforretning opnaar betydeligere Værdier for Provindsen, saaledes Smør 2 398 000 ₤ til Værdi ca. Doll. 336 300 og Ost 987 000 ₤ til Værdi Doll. 83 900, tilsammen ca. Doll. 450 000.

Stedet, som i Aaret 1874 ved min Overtagelse af Konsulatet kun var en betydningsløs Flekke, er i rask Opkomst og havde i de 3 sidst forløbne Aar en Handelsomsætning som følger:

	Export.	Import.
1895 . . .	Doll. 2 078 641	Doll. 2 487 316
1896 . . .	— 1 308 500	— 2 770 316
1897 . . .	— 2 012 294	— 3 437 932

og Toldintraderne for samme Aarrække andrager henholdsvis Doll. 549 227, Doll. 634 840 og 771 660, som alt viser sterke Fremskridt. Stedet er allerede og forventes i en nær Fremtid endnu mere at ville blive Centralpunktet for store Omsætninger.

Vicekonsulen i Nya Stockholm skriver:

„Det skandinaviska folket häromkring har under det gängna året utmärkt af för nöjsomhet och allmän aktning. Imigrationen har varit inskränkt till ett par svenska familjar. Årets skörd har varit medelmåttlig; boskapskötseln däremot mera lönnande än förut. Helseståndet har varit det allra bästa — endast trenno dödsfall har inträffat.“

Fiskerierne. Angaaende denne Bedrifts Afkastning foreligger endnu ingen Beretning for Aaret 1898; men det befrygtes, at den ei vil naa op til Afkastningen i det foregaaende Aar, som androg til en Værdi af Doll. 20 407 424 mod Doll. 20 199 338, om hvilke Beløb den har holdt sig med mindre Variationer i de foregaaende fem Aar.

Afkastningen for Aarene 1895 og 1896 af de Fiskerier, som turde ansees af nærmest Interesse for de forenede Riger, stiller sig saaledes:

		1895.			1896.
			⌘		⌘
Fisk, tørsaltet . . .	Cwt.	806 415	3 630 279	809 608	3 610 935
Sild, saltet . . .	Brl.	511 470	2 301 616	490 171	2 183 559
— fersk . . .	⌘	11 556 085	295 705	22 289 796	504 893
— røget . . .	⌘	10 051 613	203 235	10 980 430	221 292
Makrel, saltet i Æsker	Brl.	35 554	497 756	37 765	528 710
— fersk . . .	„	2 068 236	238 899	2 427 972	199 033
Laks, nedlagt i Æsker	„	28 858 897	2 886 479	29 872 740	2 988 258
Hummer, „ - —	„	12 345 592	1 666 388	10 906 638	1 526 928
Fisketran . . .	Gall.	620 613	248 246	557 140	224 633

Ifølge den foreliggende Beretning vil Hummerindustrien under Aaret 1897 vise en betydelig Nedgang, hvorimod Laksefiskeriet i Britisk Columbia har været større end nogensinde og antages at have have afgivet ca. 49 Mill. Fisk.

Hvad det forløbne Aars Trælastforretning angaar, kan efter et hersteds udkommende Handelscirkulære, der omfatter Forretningerne ved Hovedstationen, anføres, at Trælastexporten herfra har andraget 6 231 360 Fod Tømmer af alle Slags og 1 787 823 Quebec Standard Planker mod 6 707 720 Fod Tømmer og 3 972 900 Std. Planker i Aaret 1896, og viser saaledes en Ned-

gang i Export af heved 500 000 Fod Tømmer og mere end 2 Millioner Std. Planker i Modsætning til Exporten det foregaaende Aar. Efter samme Cirkulære androg Gjennemsnitsexporten under senest forløbne 5-Aarsrække 5 878 592 Fod Tømmer og 3 640 025 Std. Planker og under 5-Aarsrækken 1888—1892 8 351 520 Fod Tømmer og 4 211 554 Std. Planker. Stedets Trælastbedrift viser sig saaledes at være i en fremdeles fortløbende Tilbagegang, men hvoraf en større Del navnlig Planker er forflyttet til Montreal, der under seneste Aar viser en Export af

Planker	til Værdi Doll. 4 263 637	mod i 1896 Doll. 3 619 479
Bord	- — " 739 031	" - — " 703 190
Andet Saugvirke	- — " 95 638	" - — " 53 736
Tømmer	- — " 173 858	" - — " 150 677

Tilsammen Doll. 5 272 164 mod i 1896 Doll. 4 127 082

Exporten fra Three Rivers og Batiscan har andraget som følger:

Planker	til Værdi Doll. 234 483	mod i 1896 Doll. 408 927
Bord	- — " 149 429	" - — " 208 017
Materiale for Træmasse	- — " 193 482	" - — " 175 084
Andet Saugvirke	- — " 5 419	" - — " —

Doll. 582 813 mod i 1892 Doll. 792 028

og fra Sorel:

Planker	til Værdi Doll. 114 859	mod i 1896 Doll. 96 258
Bord	- — " 20 005	" - — " 36 760

Doll. 134 864 mod i 1896 Doll. 133 018

For de ved Hovedstationen fornemste Exportartikler af Trælast stillede Priserne sig ved Aarets Udgang som følger:

White Pine	pr. Fod 20 til 45	Cents mod i 1896 18 til 44	Cents
Wancy	- — 38 - 48	— " - — 36 - 45	—
Red	- — 22 - 34	— " - — 16 - 32	—
Eg	- — 46 - 51	— " - — 45 - 51	—
Alm	- — 28 - 33	— " - — 30 - 32	—

alt for tilhugget Tømmer og som viser en Prisforhøjelse for alle Artikler undtagen for de mindst værdifulde af Alm

og Planker	1ste Sort.	2den Sort.	3die Sort.
Pine Bright	Doll. 115 til Doll. 123	Doll. 78 til 83	Doll. 40 til 43
Spruce	" 41 - " 44	" 28 - 30	" 25 - 27

Et andet Handelscirkulære, der omfatter Exporten fra Provindserne New Brunswick og Nova Scotia, angiver en samlet Export af ca. 679 Millioner superficielle Fod, hvoraf 494 Fod fra New Brunswick og 185 do. fra Nova Scotia mod henholdsvis 386 og 123 under Aaret 1896, og viser saaledes en

Forøgelse af 108 Millioner superficielle Fod fra førstnævnte og 62 do. fra sidstnævnte Provinds. Exporten faldt saaledes over fra de forskellige Toldsteder.

New Brunswick:

St. John	244.4	Mill.	Fod mod i 1896	167.2	M. Fod
Miramichi	101.7	—	" — - —	106.1	—
Bathurst	13.9	—	" — - —	8.2	—
Richibucto	7.5	—	" — - —	11.2	—
Dalhousie & Campbellton . . .	39.1	—	" — - —	36.6	—
Shediac	15.0	—	" — - —	11.1	—
Sackville, Baie Verte og andre					
Udhavne	82.4	—	" — - —	45.6	—

af hvilke sidste er fremtrædende Udhavne under Moncton med ca. 58.1 Mill., og hvoraf igjen Grindstone i Jeland eller Harvey er mest fremtrædende.

Nova Scotia:

Halifax med Udhavnene Shut Harbor, Ship Harbor og St. Margarits Bay	94.9	Millioner mod i 1896	51.3	Millioner
Parsboro	44.8	—	" — —	43.3 —
Amherst	24.5	—	" — —	19.8 —
Pictou	10.9	—	" — —	4.9 —
Sherbrooke	6.0	—	" — —	3.3 —
Bridgewater	10.7	—	" — —	— —
Yarmouth	2.7	—	" — —	— —
Mohane Bay	1.5	—	" — —	— —
Andre Lastepladser	1.0	—	" — —	— —

Fragterne holde sig ved det samme lave Standpunkt som i Aaret 1896.

H. A. Schwartz.

Honolulu.

Fra fremmede Steder ankom med Ladning 3 norske Seilskibe dr. 3 877 Tons. Bruttofragter Kroner 61 866.

Til fremmede Steder afgik i Ballast 5 norske Seilskibe dr. 6 402 Tons.

Erlagte Konsulatafgifter Doll. 111.61.

Ingen svenske Skibe ankom.

De norske Skibe ankom med Kul fra Newcastle N. S. W.; de afgik i Ballast til Puget Sound Havne.

Hele Exporten af inden- og udenlandske Varer var i 1897 Doll. 16 021 775 eller en Tilvæxt mod 1896 af ca. $\frac{1}{2}$ Million.

Hele Importen var i 1897 Doll. 8 838 203 eller en Tilvæxt af Doll. 1 673 641.

Exporten oversteg Importen med Doll. 7 183 572.

Som sædvanligt i tidligere Aar havde de forenede amerikanske Stater den største Handel med de Havaiiske Øer eller af et Totalbeløb af 24.9 Mill. Doll., 22.7 Mill.

De fornemste Exportartikler i 1897 var:

Sukker	520 158 232 lbs.,	Værdi Doll. 15 390 422.13
Ris	5 499 499 " — "	225 575.52
Kaffe	337 158 " — "	99 696.62
Bananer	75 835 Bundt. — "	75 412 50
Uld	249 200 lbs. — "	21 308.84
Huder, 20 100 Stkr.	241 886 " — "	87 345.48
Ananas, 1 583 Kurver	93 312 Stkr. — "	14 423.17
Gjedeskind	6 085 " — "	2 033.00
Faareskind	9 907 " — "	2 711.95
Talg	9 000 lbs. — "	223.00
Molasse	33 770 Gall. — "	2 892.72
Betelblade	145 Æsker — "	509.00
Taromel	218 Sække — "	267.30
Planter og Frø	40 734 Stkr. — "	1 740.63
Diverse Frugter	— — "	572.00
Awa	6 Pakker — "	27.49
Ben og Horn	103 235 Stkr. — "	665.80
Curiosa	26 Pakker — "	588.50
Nedsagt Frugt	115 Kasser — "	347.90
Diverse	51 Pakker — "	1 708.21
Fremmede Varer	— — "	28 086.21
Honning, 476 Kasser.	53 020 lbs. — "	4 993.00

Doll. 16 021 773.19

Exporten af Sukker tiltog i 1897 med 76.6 Mill. lbs. og udgjorde ialt 442 569 282 lbs.

Exporten af Ris i 1897 viser en ringe Tilvæxt, og en ringe Nedgang viser sig i Exporten af Uld og Bananer.

Under hawaiiisk Flag var registreret i 1897 62 Skibe dr. 34 066 Ton.

Til Havne i de Hawaiiske Øer ankom i 1897 427 Skibe dr. 513 826 Ton, hvoraf amerikanske 286,270 045 T., britiske 84, 174 041 T., hawaiiske 41, 46 387 T., tyske 4, 4 788 T., japanske 7, 13 159 T., norske 3, 3 877 T., andre 2, 1 529 T.

Fra Havne paa de Hawaiiske Øer udklareredes i 1897 415 Skibe, hvoraf til de forenede Stater 318, China og Japan 34, Australien og New Zealand 27, Britisk Columbia 30, Stillehavssøerne 4, Sydamerika 2.

Landets Indtægter var tilfredsstillende i det forløbne Aar paa Grund af den forøgede Export af Sukker og de høiere Priser derfor.

Til Trods for den store Tilvæxt af Export og Import er Grossisters og Detailhandlernes Stilling ikke forbedret. Al Fordel af det billige asiatiske Arbeide er tilfaldt Planterne og deres Agenter, medens Konkurrencen fra asiatiske Forretningsdrivende og Haandværkere betydelig har skadet de europæiske Indvaanere, som driver samme Næringer.

Spørgsmaalet om Annektion til de forenede Stater i Nordamerika er endnu svævende, og hvis det afgjøres, til Fordel for de Hawaiiske Øer, vil Forretningernes Tilstand betydelig forbedres. I Forventning heraf er faste Eiendommens Værdi i og nær Honolulu gaaet op fra 25 til 50 pCt.

C. A. Weight.

Gibraltar.

Skrivelse 30 Marts 1898.

Jeg tillader mig at oversende Departementet Aftryk af en i Dag udstedt Forordning, „The Revenue Ordinance Gibraltar 1898“ om Erlæggelse af Afgifter og Skatter til Staten i Gibraltar for Indførsel af Vin, Brændevin, Drikkevarer, Likører, Tobak og Cigarer, Oplagsafgift derfor, Afgift for Detail-salg deraf i Gibraltar og andre Salgstilladelser og Afgifter, samt de saakaldte „port charges“, der erlægges af Skibe, som løber ind i Havnen.

Forordningen forøger tidligere Afgifter med 40 pCt., paalægger en ny Afgift paa Indførsel af Tobak og Cigarer, der hidtil var afgiftsfri, men ned-sætter med 75 pCt. de af Skibene hidtil erlagte Afgifter eller port charges for Benyttelse af Havnen, hvilken Forholdsregel sikkert vil trække flere Skibe her til Stedet og være til Fordel for Stedets Handel i det Hele.

Forøgelsen af de hidtil gjældende Afgifter er en Følge af Statens Ud-gifter til de nylig foretagne Arbeider til de nye Kloaker, elektrisk Lys og specielt til Anlæg af en Havnekai, der ventes at ville blive færdige i 1900 med en Udgift af £ 700 000.

Forordningen traadte i Kraft den 1 April d. A., og jeg tillader mig til Underretning for norske Skibsredere og andre, der er interesseret i Skibs-farten i Middelhavet, at henlede Departementets Opmærksomhed paa Betydningen af Nedsættelsen i Havneafgifterne for Skibe, der anløber her, ifølge Bilag B, den eneste Del af Forordningen, som behøver at bemærkes. Hidtil er Havneafgifterne erlagt med 1 penny pr. Registerton eller 8 sh. 4 d for et Skib paa 100 Reg. Tons, medens et saadant Skib herefter faar at betale 2 sh. og opover efter 2 shillings for hvert 100 Reg. Ton eller Del deraf indtil et Maximum af £ 4 for et Skib paa 4 000 Reg. Ton og derover. De øvrige Afgifter for Karantæne, Sundhedspas etc. er uforandret. — Efter

det ovennævnte „Schedule B“ erlægges i Karantæneafgifter for Sundhedsvæsenets Tilsyn: For enhver Tjeneste, ikke overstigende 2 Timer, 2 sh., do. 6 Timer 4 sh., do. 12 Timer 8 sh., do. 18 Timer 12 sh., for Vagtbaad til Opsyn med Skib: Karantæne 24 Timer, indbefattet Baadleie, £ 1, for ethvert Tidsrum efter denne Tid over en halv Dag £ 0. 10 sh., for at blive ombord i et Skib i Bugten, der gennemgaar Karantæne, for 24 Timer £ 0. 4 sh., for at gaa ombord i Slæbebaad for en Tid ikke over 3 Timer £ 0. 2 sh., do. do. 6 Timer £ 0. 4 sh., do. do. 6—24 Timer £ 0. 6 sh. For et Sundhedspas 4 sh., Paategning paa saadant 4 sh.

Rangoon.

Aarsberetning dateret 2 April 1898.

Fra fremmede Steder ankom til Hovedstationen med Ladning 1 norsk Skib dr. 2840 Tons, og i Ballast 29 dr. 27845 Tons, samt til Vicekonsulsstationen i Ballast 15 dr. 11039 Tons, ialt 45 dr. 41724 Tons, hvoraf Dampskibe 17 dr. 19328 Ton. •

Til fremmede Lande afgik fra Hovedstationen i Ballast 1 norsk Skib dr. 1298 Tons og med Ladning 29 dr. 27845 Tons, og fra Vicekonsulsstationen med Ladning 16 dr. 11691 Tons, ialt 46 dr. 40834 Tons.

Af svenske Skibe ankom 8 dr. 6883 Tons.

Erlagte Konsulatafgifter af norske Skibe ved Hovedstationen £ 102. 2. 5, ved Vicekonsulsstationen £ 43. 10. 0. Af svenske Skibe ved Hovedstationen £ 21. 13. 0.

I Aarets Løb hændte ingen vigtigere politiske Begivenheder. Ved den kinesiske Grændse i Wa Staten viste Befolkningen en fiendtlig Holdning, og en Styrke maatte afsendes for at oprette Orden.

Jernbanerne i Burma blev overdraget til Burma Railways Cie fra 1 September. De paabegyndte Linier til Kinlov Ferry ved den kinesiske Grændse og til Myitkyina fortsættes.

I øvre Burma var et vidtspredt Uaar. Regnen var mindre end sædvanlig og manglede i store Distrikter ganske. Paa en Tid fik over 24000 Personer Fattighjælp. Nu er der ikke Nød nogetsteds.

I flere Distrikter forsøgte man at dyrke Rhea Græs, men uden synderligt Held.

Mogok og Nanyaseik Rubinminer dreves uden stort Udbytte. Kyankpazat Guldgrube gav 893 Unzer Guld mod 273 i 1896.

Importen var Rs. 4,54,73,509 og Exporten 9,37,72,274. Den store Ris-høst, der solgtes til høje Priser, satte Befolkningen istand til at købe fremmede Varer. Handelen var i Aaret i det Hele tilfredsstillende.

Der var ingen direkte Import fra Norge. Indirekte kom fra Norge og Sverige smaa Tilførsler af Fyrstikker og Øl.

Exporten af Teak fra Burma var i 1896—97 61 479 Tons til fremmede Lande og til indiske Havne 131 277 Tons. Heraf udførtes fra Rangoon 121 717 T. og fra Moulmain 71 039 Tons.

Af Ris udførtes fra Akyab 74 223 Tons, Bassein 133 536 T., Margui 510 T., Moulmain 96 954 T., Tavoy 4 650 T., Rangoon 659 055 T., ialt 968 930 Tons. Heraf til Europa og Afrika 675 962, Østen (Japan etc.) 205 342, Sydamerika 87 626.

George Gordon.

Lima (Peru).

Til Callao ankom fra fremmede Lande et norsk Seilskib, dr. 554 Tons, med Ladning, hvilket afgik i Ballast til fremmede Lande.

Et svensk Skib dr. 643 Tons ankom.

Overliggende fra 1897 et norsk Skib dr. 656 Tons.

Erlagte Konsulatafgifter af et norsk Skib Kr. 33.17, af et svensk Skib Kr. 40.80.

Til Callao ankom i 1897 305 Dampskibe dr. 490 803 Tons, og 181 Seilskibe dr. 100 310 Tons.

Af Dampskibene var engelske 157, 260 874 Tons, fransk 1, 1100 Tons, tyske 39, 71 617 Tons, nordamerikanske 3, 2226 Tons, chilenske 105, 154 986 Tons.

Af Seilskibene var peruanske 107, 26 490 Tons, engelske 36, 43 426 T., franske 3, 4 879 T., tyske 9, 11 735 T., nordamerikanske 4, 3 072 Tons, italienske 1, 794 T., chilenske 9, 4 492 T., columbianske 3, 195 T., hondurenske 3, 2 283 T., svenske 1, 642 T., norske 1, 554 T., ecuatorianske 4, 1 779 Tons.

Af disse Skibe blev indført: Stykgods af 310 Skibe, dr. 493 717 Tons, Hvede af 17, 11 512 T., Salt 1, 159 T., Kul 25, 25 216 T., Træ 17, 18 761 T., Petroleum 8, 5 762 T., Salpeter 1, 2 479 T., Dynamit 3, 3,247 Tons, Landprodukter 89, 20 951 Tons.

Port Stanley (Falklandsøerne).

Ingen norske eller svenske Skibe ankom hertil i 1897.

Indhold: **Gibraltar** S. 458. — **Havre** S. 397. — **Honolulu** S. 456. — **Lima** S. 460. — **Port Stanley** S. 460. — **Quebec** S. 448. — **Rangoon** S. 459.

Beretninger om Handel og Skibsfart.

Uddrag af Aarsberetninger fra de forenede Rigers Konsuler
for 1897 m. M.,

No. 13.

udgivet ved Departementet for det Indre.

1898.

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

London II. *)

Skibsfarten 1897.

	Med Ladning.				I Ballast.				Tilsammen.		Bruttofragt i £	
	Seilskibe.		Dampskibe.		Seilskibe.		Dampskibe.		Ant.	Tons.	Seilsk.	Dampsk.
	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.				
Norske Fartøier.												
I. Ankomne.												
Fra Norge til Hovedstationen	325	135 150	203	74 870			1	350	529	210 370	60 282	46 943
- Norge til Vickonsulsstationerne	1 372	426 558	525	231 381	38	10 931	119	70 844	2 054	739 714	220 257	71 262
- andre Lande til Hovedstationen	265	176 794	210	121 379	4	1 968	10	4 621	489	304 762	168 941	90 814
- andre Lande til Vicekonsulsstationerne	818	442 012	861	529 342	395	153 603	1 231	656 867	3 305	1 781 814	529 030	305 382
Tils.	2 780	1 180 504	1 799	956 972	437	166 502	1 361	732 682	6 377	3 036 660	978 510	514 401
II. Afgaaede.												
Til Norge fra Hovedstationen	67	33 681	9	3 149	302	159 943	36	12 787	414	189 560	7 073	815
- Norge fra Vicekonsulsstationerne	569	160 644	715	319 209	639	220 607	85	24 547	2 008	725 007	47 727	107 403
- andre Lande fra Hovedstationen	49	26 339	75	34 809	186	122 724	299	148 192	609	332 064	25 858	4 818
- andre Lande til Vicekonsulsstationerne	865	378 534	1 297	803 561	594	302 860	671	373 240	3 427	1 858 195	324 621	374 277
Tils.	1 550	599 198	2 096	1 160 728	1 721	786 134	1 091	558 766	6 458	3 104 826	405 279	487 313

Af svenske Skibe ankom 2 788 dr. 1 569 746 Tons, hvoraf 1 769 Dampskibe, dr. 1 275 158
Fons. Samlet Bruttofragt £ 570 786.

*) Se Hefte 8.

II.

Søfart.

Ifølge de af „Lloyds“ offentliggjorte statistiske Opgaver forøgedes den britiske Handelsflaade under sidstforløbne Aar med 505 Dampskibe med en Drægtighed af 736 274 Tons og 301 Seilskibe med en Drægtighed af 49 697 Tons eller tilsammen 806 Fartøier og 785 971 Brutto-Tons. Heraf var omkring 90 % Nybygninger, samtlige udførte ved indenlandske Værfter.

Samtidig formindskedes de indregistrerede Fartøiers Antal og Tonnage med 437 Dampskibe paa 577 217 Tons og 659 Seilskibe paa 200 127 Tons, eller tilsammen 1 096 Fartøier paa 777 344 Tons. Omkring 40 % af Damptonagen og 46 % af Seiltonnagen udgik paa Grund af Forlis, Ophugning.

I Aarets Løb solgtes til Udlandet 214 Dampskibe paa 286 795 Tons og 184 Seilskibe paa 100 999 Tons eller tilsammen 398 Fartøier paa 387 794 Tons, hvad der oversteg de modsvarende Tal for 1895 med 28 657 Tons og for 1896 med 48 519 Tons. I Almindelighed har de til Udlandet solgte Fartøier ikke været af nyere Konstruktion, og henimod 70 % af dem var byggede før 1885. Det største Antal af disse Fartøier erhvervedes for norsk Regning, nemlig:

85 Stykker paa 77 247 Tons, dernæst til Italien 65 661 Tons, Østerrige-Ungarn 40 259 Tons, Sverige 37 331 Tons, Tyskland 26 221 Tons, Frankrig 22 508 Tons og Spanien 22 136 Tons, hvorhos 58 743 Tons overførtes til britiske Kolonier. I de her anførte Tal er ikke Nybygninger for udenlandsk eller kolonial Regning medtagne.

Ifølge Fortegnelsen over indregistrerede britiske Fartøier forøgedes under 1897 Antallet af Dampskibe med 68 og 159 067 Tons, medens Seilskibene aflagde i Antal med 358 og i samlet Drægtighed med 150 430 Tons. Tilsammen har altsaa de indregistrerede Fartøier aflaget med 290, hvorimod Tonnagen er øget med 8 627 Tons, og ved Udgangen af 1897 bestod den britiske Handelsflaade

af	8 590	Dampskibe	paa	10 396 760	Brutto-Tons
-	11 916	Seilskibe	-	2 758 866	„

tilsammen 20 506 Fartøier paa 13 155 626 Brutto-Tons.

I „Lloyds Register“ klassificeredes under 1897 495 nye Fartøier paa 775 144 Tons, hvoraf 450 Dampskibe paa 730 166 Tons og 45 Seilskibe paa 44 978 Tons, udvisende ved en Sammenligning med de modsvarende Tal for 1896 en Formindskelse af 48 Dampskibe paa 123 413 Tons og 15 Seilskibe paa 22 404 Tons. Af den klassificerede Tonnage var 98,5 % byggede af Staal og 1,2 % af Jern. Seilfartøiernes Drægtighed i Forhold til Totalbeløbet gik i 1891 op til 25 %, i 1892 til 30 %, i 1893 til 18 %, 1897 til 6 %.

Den gennemsnitlige Drægtighed af de under sidste Aar klassificerede Dampskibe beløb sig til 1 622 Tons og af Seilskibene til omkring 1 000 Tons. Af denne Tonnage byggedes 684 421 Tons, eller 88 %, paa britiske Værfter. Af de klassificerede Nybygninger udførtes 68 %, eller 526 601 Tons, for britisk Regning, og 32 % eller 248 543 Tons for andre Lande, blandt hvilke Japan indtog den første Plads med 66 337 Tons, dernæst Tyskland med 44 925

Tons, Frankrig med 31 565 Tons og Danmark med 19 214 Tons. Af de for Japan byggede Fartøier havde 8 en Drægtighed af over 5 000 Tons.

Midlertidige Nationalitetsbeviser er under 1897 udfærdigede af dette Generalkonsulat for 45 til norsk og 16 til svensk Flag overflyttede Fartøier, af hvilke blot et var nybygget. Desuden udstedtes fornyet Nationalitetsbevis for 31 norske Fartøier.

Betræffende de indkøbte eller til norsk eller svensk Flag overflyttede Fartøiers Materiale, Byggeaar, Tonnage og Indkjøbspris er følgende Opgaver meddelte:

Norske Fartøier.

Slags.	Materiale.	Byggeaar.	Tonnage. Tons.	Indkjøbspris. £
Seilfartøi	Træ.	1860	1 043	800
"	"	1867	207	330
"	"	"	186	145
"	"	1868	332	1 112
"	"	1873	1 309	1 800
"	"	1877	1 104	2 000
"	"	"	290	1 105
"	"	1879	978	1 000
"	"	1882	1 057	2 325
"	"	1883	1 073	2 225
"	"	1884	1 549	3 100
Dampskib,	Jern og Staal	1888	1 442	15 000
Dampskib,	Staal	1889	1 367	14 600
"	"	1891	1 072	13 000
"	"	"	1 932	20 800
Seilfartøi,	Jern	1862	1 110	2 150
"	"	1863	1 155	2 575
"	"	1865	1 404	1 900
"	"	"	696	1 300
"	"	"	592	1 700
"	"	1866	1 372	2 900
"	"	"	1 058	2 200
"	"	1867	669	1 575
"	"	1868	1 245	3 100
"	"	1875	615	1 850
"	"	1876	982	2 900
"	"	1877	1 174	3 150
"	"	1881	876	4 000
Dampskib	"	1855	314	775
"	"	1872	617	4 000
"	"	1875	610	3 000

			Tons.	£
Dampskb,	Jern	1876	310	3 000
"	"	1877	359	4 100
"	"	1879	827	6 500
"	"	"	1 053	6 500
"	"	1882	1 036	7 000
"	"	"	668	6 700
"	"	1883	1 133	8 500
"	"	"	877	7 825
"	"	"	1 167	8 250
"	"	1884	1 008	7 500
"	"	"	1 262	9 000
"	"	"	699	7 500
"	"	"	688	8 000
"	"	1885	866	8 858

Svenske Fartøier.

			Tons.	£
Seilskib.	Træ.	1863	427	350
Dampskibe.	Jern.	1874	517	3 500
"	"	1876	811	4 000
"	"	1879	1 053	6 500
"	"	1881	825	7 700
"	"	"	1 059	7 400
"	"	"	1 076	7 500
"	"	1882	763	7 400
"	"	"	684	6 850
"	"	"	967	7 600
"	"	1883	670	7 650
"	"	"	967	10 000
"	"	"	1 043	8 000
"	"	"	1 064	8 400
"	"	"	1 039	9 240
"	"	1897	1 907	

Skibsfarten paa britiske Havne har under Aaret stillet sig saaledes:

Udenrigsk Søfart:

Med Ladning ankomne	britiske Fartøier . . .	25 339 655 Tons.
" " "	udenlandske do. . .	9 296 496 "

Tilsammen 34 636 151 Tons.

Med Ladning afgaaede	britiske Fartøier . . .	28 101 298 Tons.
" " "	udenlandske Fartøier . . .	11 206 978 "

Tilsammen 39 308 276 Tons.

Tilsammen ankomne og afgaaede	73 944 427 "
mod under 1896	71 182 809 "
" " 1895	67 630 659 "

Kystfart:

Med Ladning ankomne	britiske Fartøier . . .	31 926 756 Tons.
" " "	udenlandske do. . . .	137 980 "

Tilsammen 32 064 736 Tons.

Med Ladning afgaaede	britiske Fartøier . . .	30 820 312 "
" " "	udenlandske do. . . .	143 476 "

Tilsammen 20 963 788 Tons.

Tilsammen ankomne og afgaaede	63 028 524 "
mod under 1896	62 609 036 "
" " 1895	61 052 148 "

De udenlandske Fartøier, som under 1897 besøgte britiske Havne, fordeler sig paa de forskjellige Nationer, saaledes som nedenfor anført, og hid-sætter man til Sammenligning ogsaa de modsvarende Opgaver for de tvende nærmest foregaaende Aar:

Med Ladning ankomne Fartøier:

	1897. Tons.	1896. Tons.	1895. Tons.
Norske . . .	2 565 513	2 448 311	2 184 608
Hollandske . . .	1 118 336	1 113 911	1 090 741
Tyske . . .	1 087 818	1 057 112	1 112 287
Svenske . . .	994 910	948 599	861 543
Spanske . . .	685 926	612 157	612 004
Danske . . .	685 133	686 279	577 738
Franske . . .	669 357	576 904	593 075
Belgiske . . .	474 155	458 792	461 610
Forenede Stater	340 618	381 792	323 700
Russiske og finske	309 214	311 657	298 528
Alienske . . .	108 659	95 097	128 204
Østerrigske . . .	86 152	70 660	62 502

	1897. Tons.	1896. Tons.	1895. Tons.
Græske	80 565	37 243	31 865
Portugisiske . .	42 804	33 680	24 408
Andre Landes . .	47 236	17 875	3 502
Tilsammen	9 296 496	8 850 068	8 366 315

Med Ladning afgaaede Fartøier:

Norske	2 230 648	1 946 943	1 769 876
Tyske	1 954 225	1 811 691	1 823 462
Danske	1 232 811	1 103 077	952 032
Hollandske . .	1 194 246	1 179 384	1 107 431
Svenske	1 183 321	1 002 943	908 258
Franske	922 256	799 778	797 186
Spanske	581 033	528 416	524 216
Belgiske	579 492	509 872	470 803
Forenede Staters	345 661	365 896	325 554
Russiske og finske	274 455	274 768	247 021
Italienske . . .	244 947	126 562	132 031
Græske	159 608	122 950	126 673
Østerrigske . .	140 348	122 934	109 138
Portugisiske . .	57 135	50 009	35 086
Andre Landes . .	106 792	31 945	10 022
Tilsammen	11 206 978	9 977 168	9 338 789

Sammenlignes de med Ladning ankomne og afgaaede norske Fartøier, viser det sig, at Fragtfarten med disse udgjorde under 1897 4 796 161 Tons mod 4 395 254 Tons under 1896 og 3 954 184 Tons under 1895 og med svenske Fartøier 2 178 231 Tons under 1897 mod 1 951 542 Tons under 1896 og 1 769 801 Tons under 1895.

Den norske Skibsfart indtager følgelig den første Plads næst efter den britiske blandt de Nationer, hvis Fartøier under Aaret har besøgt sidstnævnte Lands Havne.

Vareomsætningen mellem Norge og Sverige samt Storbritannien og Irland har under 1897 foregaaet med de forskjellige Nationers Fartøier, saaledes som nedenfor anført:

N o r g e:

Fartøiernes Nationalitet.	Ankomne fra Norge. Tons.	Afgaaede til Norge. Tons.	Tilsammen. Tons.
Norske . . .	1 106 204	802 190	1 908 394
Britiske . . .	224 298	205 988	430 286
Svenske . . .	34 835	26 235	61 070
Danske . . .	27 054	3 828	30 882
Tyske . . .	4 392	10 026	14 418
Russiske . . .	3 026	6 673	9 699
Hollandske . .	260	5 164	5 424
Belgiske . . .	390	390	780
Franske . . .	418	133	551
Tilsammen	1 400 877	1 060 627	2 461 504
mod i 1896 .	1 294 848	1 016 192	2 311 040
„ - 1895 .	1 276 770	1 018 032	2 194 822

S v e r i g e.

Svenske . . .	821 217	950 027	1 771 244
Britiske . . .	535 693	378 447	914 140
Norske . . .	264 163	161 275	425 438
Danske . . .	62 285	40 636	102 921
Tyske . . .	48 982	23 606	72 588
Russiske . . .	31 792	14 281	46 073
Hollandske . .	3 644	21 380	25 024
Spanske . . .	4 707	14 319	19 026
Belgiske . . .	1 559	1 908	3 467
Franske . . .	804	1 112	1 816
Italienske . .	1 603	—	1 603
Tilsammen	1 776 449	1 606 891	3 383 340
mod i 1896	1 771 171	1 468 781	3 239 952
„ i 1895	1 640 714	1 385 017	3 023 751

Nedenstaaende Tal viser Omfanget af Norges Skibsfart paa Londons Generalkonsulsdistrikt 1897, sammenlignet med det nærmest foregaaende Aar:

A n k o m n e F a r t ø i e r:

	1896.		1897.		Forøgelse.	
	Antal.	Tons.	Antal.	Tons.	Antal.	Tons.
Med Ladning .	4 385	2 028 292	4 579	2 137 476	194	109 184
I Ballast . . .	1 562	765 553	1 798	899 184	236	133 631
Tilsammen	5 947	2 793 845	6 377	3 036 660	430	242 815

Afgaaede Fartøier:

	1895		1896.		1897.	Forøgelse.	
	Antal.	Tons.	Antal.	Tons.	Antal.	Tons.	
Med Ladning .	3 268	1 515 678	3 645	1 759 615	377	243 937	
I Ballast . .	2 686	1 295 990	2 813	1 545 212	127	49 222	
Tilsammen	5 954	2 811 668	6 458	3 104 827	504	293 159	
Den samlede Skibsfart .	11 901	5 605 513	12 835	6 141 487	934	535 974	
Bruttofragter med ankomne Fartøier	£ 1 419 631		£ 1 493 011		£ 73 380		
afgaaede do. „	752 312		„ 891 924		„ 139 612		
Tilsammen	£ 2 171 943		£ 2 384 935		£ 212 992		

Skibsfarten paa Londons Havn stiller sig saaledes (ballastede Fartøier ikke medregnede).

Norske Fartøier.

	1895.		1896.		1897.	
	Antal.	Tons.	Antal.	Tons.	Antal.	Tons.
Ankomne	878	448 074	1 002	523 037	1 003	508 193
Afgaaede	168	80 575	199	98 618	200	97 978
Tilsammen	1 046	528 649	1 201	621 655	1 203	606 171

Svenske Fartøier.

Ankomne	324	238 740	372	263 114	383	311 459
Afgaaede	171	132 396	197	140 761	175	135 142
Tilsammen	495	371 136	569	403 875	558	446 601

For begge Lande.

Tilsammen	1 541	899 785	1 770	1 025 530	1 761	1 052 772
-----------	-------	---------	-------	-----------	-------	-----------

Nedenstaaende Tal viser Antallet og Drægtigheden af de norske Fartøier, som under 1897 udklareredes fra Hovedstationen samt hver enkelt af Distriktets Vicekonsulsstationer.

London 1 023 Fartøier, 521 624 Tons, Amble 76, 28 679, Barrow 29, 21 799, Belfast 69, 40 105, Berwick 5, 1 203, Blyth 556, 246 133, Boston 69,

20 565, Bridgewater 26, 6 011, Bristol 103, 54 349, Cardiff 551, 322 774, Cork 25, 16 295, Cowes 3, 579, Dartmouth 2, 619, Douglas 6, 1 522, Dover 21, 8 194, Dublin 42, 25 657, Dundalk 3, 1 117, Exeter 8, 1 427, Falmouth 6, 1 775, Fleetwood 41, 29 198, Fowey 17, 5 802, Gloucester 40, 24 517, Goole 57, 21 209, Grimsby 294, 137 855, Hartlepool 264, 103 314, Harwich 17, 85 534, Hayle 1, 355, Hull 351, 145 566, Ipswich 19, 5 431, Jersey 12, 2964, King's Lynn 31, 11 215, Limerick 12, 8916, Littlehampton 18, 3 853, Liverpool 325, 188 348, Llanelly 28, 9 766, Londonderry 20, 11 056, Lowestoft 51, 14 086, Manchester 172, 87 323, Middlesbro 259, 130 001, Milford 3, 1 003, Newcastle 832, 442 490, Newhaven 44, 13 176, Newport 144, 85 146, Newry 6, 537, Padstow 1, 169, Penzance 13, 3 333, Plymouth 79, 33 692, Poole 21, 5 299, Portsmouth 39, 12 095, Port Talbot 4, 1 129, Ramsgate 30, 5 906, Rochester 52, 15 858, Rye 3, 395, Scarborough 21, 3 485, Seaham 18, 3 813, Shoreham 44, 10 854, Sligo 5, 1946, Southampton 40, 14 813, Sunderland 174, 89 388, Swansea 135, 62 286, Teignmouth 22, 5 504, Weymouth 8, 1 859, Wisbeck 9, 3 022, Yarmouth 59, 14 933. Tilsammen 6458, Fartøier, 3 104 827 Tons.

(Se Tabel Side 470).

Antallet af paa- og afmønstrede samt rømte Sømænd udgjorde under 1897:

	Paamønstrede med norske Fartøier.	Afmønstrede fra norske Fartøier.	Rømte fra norske Fartøier.
I London	864	1 086	23
. Ved Vicekonsulatet			
I Cardiff	1 097	823	65
- Liverpool	1 094	808	73
- Newcastle	490	573	24
Ved Distriktets øvrige Vicekonsulater	1 945	2 652	167
Tilsammen	5 490	5 942	352
mod i 1896	5 129	5 443	416
„ i 1895	4 698	5 106	338

Antallet af syge, forliste og nøddlidende Sømænd, som er blevne hjemsendte gennem Generalkonsulatet eller under samme lydende Vicekonsulater, eller som har modtaget anden Understøttelse, og for hvem Regning er bleven indsendt til vedkommende Myndighed, har udgjort:

	1897.	1896.	1895.
Norske Undersaatter . .	668	643	733
Svenske „ . .	110	177	216
Andre Landes Undersaatter	28	30	39
Tilsammen	806	850	988

Opgave over det samlede Beløb af de inden Londons Generalkonsulatdistrikt under 1897 oppebaarne Afgifter:

Konsulatafgifter:												Expeditionsafgifter.											
Af	Ved Hovedstation- nen.			Ved Vicekonsulstation- nerne.				Ialt tilfaldt Konsulskassen				For	Ved Hovedstation- nen.			Ved de lønnede Vicekonsulater.				Ialt tilfaldt Konsulskassen.			
				Afgifternes Beløb.		Heraf tilfaldt Konsulskassen.										£		sh.					
	£	sh.	d.	£	sh.	d.		sh.	d.	£	sh.	d.		£	sh.	d.	£	sh.	d.	£	sh.	d.	
Norske Fartøier .	1 711	18	7	8 068	8	3	5 443	3	5½	7 155	2	½	Norske Ex- peditioner	137	6	8	209	18	10	277	16	5	
Svenske Fartøier .	742	9	5	3 862	14	8	2 346	7	7½	3 088	17	½	Svenske Ex- peditioner .	66	—	6	37	18	—	83	2	10	
													Fælles Ex- peditioner .	2	5	—	—	4	6	1	19	7	
Ialt	2 454	8	—	11 931	2	11	7 789	11	1	10 243	19	1		205	12	2	248	1	4	362	18	10	
mod 1896	2 343	19	11	10 249	6	1	6 637	1	6	8 981	1	4½		198	11	—	239	2	4	350	2	8	
- 1895	2 055	3	10	9 295	8	1	6 037	11	1	8 082	14	11		289	17	—	217	2	10	325	12	1	

Gjennem Sømandsanvisninger er under 1897 Sømænds opsparede Hyretilgodehavende bleven hjemsendt til nedenstaaende Antal og Beløb:

		Til Norge.			Til Sverige.		
		Antal.	Beløb.		Antal.	Beløb.	
Indbetalte ved							
Generalkonsulatet	29	£	263.	15. 0	1	£	20. 0. 0
Vicekonsulatet i							
Cardiff . . .	19	„	226.	7. 0	1	„	5. 0. 0
Hull	1	„	23.	0. 0	-	„	—
Newcastle . . .	1	„		3. 10	-	„	—
Tilsammen . .	50	£	516.	12. 0	2	£	25. 0. 0
mod i 1896 . .	30	„	290.	0. 0	13	„	134. 15. 7
„ i 1895 . .	37	„	319.	1. 5	4	„	29. 9. 0

Efterladenskaber efter, hovedsagelig i britisk Skibstjeneste, afdøde norske og svenske Sømænd er under 1897 modtagne af Generalkonsulatet, for at tilstilles vedkommende Myndigheder til nedenstaaende Beløb:

	Norske Sømænd.		Svenske Sømænd.	
	Antal.	Beløb.	Antal.	Beløb.
	101	£ 639. 18. 2	95	£ 568. 16. 1
mod i 1896	113	„ 636. 3. 11	123	„ 950. 0. 0
„ i 1895	112	„ 905. 3. 6	115	„ 1 042. 4. 11

Mulkt er gennem Afdrag i Hyre i Henhold til Søfartslovens § 102 er under 1897 ilagt og indsendt til vedkommende Myndigheder for

73 Sømænd fra norske Fartøier med	£ 58. 11. 5
3 — „ svenske — „	„ 3. 9. 9

De fra Generalkonsulatet under 1897 afsendte Skrivelser — Telegrammer og Cirkulærer ikke medregnede — gik op til et Antal af 5917, hvoraf til

Udenrigsdepartementet	110
Indredepartementet	927
Kommerce-Kollegium	419
samt af andre Skrivelser	4 461

vedrørende 2 330 norske og 2 131 svenske Anliggender.

De under Aaret indløbne Skrivelser og Telegrammer beløb sig til 5 508, deri ikke indbefattet talrige til Generalkonsulen privat adresserede, som indeholdt Sager vedrørende Generalkonsulatet.

Af Generalkonsulatet er modtaget og besørget 27 309 Breve — andre Postforsendelser ikke medregnede — adresserede til Førere af og Besætninger paa norske og svenske Fartøier samt andre paa Gjennemreise værende Landsmænd.

Velgjørenhedsanstalter.

Det skandinaviske Sømændshjem. Antallet af de i dette Hjem modtagne Personer har under Aarets forskjellige Maaneder udgjort pr. Dag:

	Største Antal.	Mindste Antal.
Januar	132	72
Februar	130	94
Marts	168	144
April	124	87
Mai	117	70
Juni	120	80
Juli	132	80
August	121	64
September	110	70
Oktober	118	78
November	129	97
December	157	106

altsaa udvisende en ikke ubetydelig Fluktuation, som i væsentlig Grad indvirker paa Udgifterne til Hjemmets Drift.

Den Betaling; som de Logerende har at erlægge, udgjør for Skibsførere og Styrmand 3 sh. pr. Dag og for andre Sømænd 2 sh. 6 d pr. Dag eller 15 sh. pr. Uge; men det skal fremdeles ofte vise sig vanskeligt at erholde fra de sidstnævnte skyldig Betaling.

De af Sømænd under Aaret deponerede kontante Beløb udgjorde ialt £ 20 169. 14. 2; heraf remitteredes gennem Sømændshjemmet til hjemmeværende Familier eller derværende Sparebanker £ 13 688. 0. 6.

Kontante Bidrag til den af Hjemmets Bestyrelse — Hr. Ingeniør og Fru Welin — i stor Udstrækning udøvede Velgjørenhed er indløbne med £ 216. 15. 0, og den meget besværlige Bestyrelse af denne Institution er bleven udført med aldrig svigtende Interesse og Offervillighed.

„The Saylor's Home“, det engelske Sømændshjem i Well. Street, har under Aaret været besøgt af 8 309 Sømænd af alle Nationer, hvilke deponerede et samlet Beløb af £ 38 459. Af nævnte Antal Sømænd skaffedes der Hyre til 2 740, hvorhos 728 Skibbrudne indtoges og forsynedes med Underhold, Klæder og Hjemforskaffelse gennem „The Shipwrecked Fishermen's and Mariners' Benevolent Society“.

Ved den i Forbindelse med dette Hjem arrangerede Undervisning i Kogekunst har 84 Elever anmeldt sig til Deltagelse eller Aflæggelse af Examen.

Sømandshospitalet i Greenwich med Filialer har under 1897 ydet gratis Sygepleie og Medicin til ialt 25 201 Patienter, hvoraf 2 620 for kortere eller længere Tid henlaa paa Hospitalet; af de sidstnævnte var 100 Nordmænd og 105 Svensker. De samlede Omkostninger gik op til £ 17 768.17.8.

„Society of Friends of Foreigners in Distress“ har under Aaret uddelt £ 2 295.17.9, dels i faste Pensioner, dels i tilfældig Understøttelse, førstnævnte fordelt paa 268 Personer, hvoraf 8 var af svensk Nationalitet.

„Scandinavian Benevolent Society“ har med en Indtægt under Aaret af £ 531. 14. 7 ydet kontant Understøttelse til 160 Personer med £ 340. 5. 2 samt uddelt 2 061 Billetter for Mad og Logis, medførende en Udgift af £ 47. 19. 0. Selskabets rentebærende Kapital beløb sig ved Aarets Udgang til £ 1 751. 12. 8, medens Aarets Udgifter til Sekretær og Kontorhold gik op til £ 80. 15. 3.

„St. John's Ambulance Association“. Ifølge Bestemmelse i The Mercant Shipping Act af 1894 er alene de Fartøier, ombord i hvilke der findes mindst 100 Personer, paalagte at være forsynet med examineret Læge, og som Følge heraf taber ogsaa manges Søfarende Livet eller bliver Krøbling derigjennem, at sagkyndig Hjælp ikke kan erholdes ved indtræffende Ulykkehændelser. For at afhjælpe dette Misforhold har ovennævnte Selskab arrangeret Sanitetskurser for Sømænd af alle Klasser ved herværende Seamen's Missions Institute, Poplar. Over 1 000 Sømænd har allerede benyttet sig heraf og erholdt Bevis for erhvervet Kyndighed. Af disse har 61 Mænd faaet Ansættelse i Lodsvæsenets Tjeneste og er blevne stationerede ombord i Fyrskibe etc. for at være ved Haanden i paakommende Tilfælde. Man mener at have fundet, at Sømænd har særlig let for at erhverve sig praktisk Indsigt paa dette Omraade.

Livredningsbaade. Som bekendt opretholdes Livredningsvæsenet paa Storbritanniens Kyster udelukkende ved frivillige Bidrag, det hele ledet af en Forening, hvis officielle Titel er „Royal National Lifeboat Institution“. Denne Forening eier for nærværende 295 Livredningsbaade af alle Slags, blandt hvilke Damplivbaade udgjør den nyeste Forbedring; den sidst anskaffede kostede over 90 000 Kroner. Under 1897 blev Foreningens Baade anvendte ved 381 Redningstilfælde, hvorved 534 Menneskeliv og 30 Fartøier bjergedes. Gjennem Kystbefolkningen reddedes derhos 125 Personer. Foreningens Udgifter beløb sig til £ 78 697. 19. 4. medens der i frivillige Bidrag samtidig indflød £ 60 002. 18. 2 samt i testamentariske Donationer £ 21 166. 6. 11.

III

Aarsrapporter er indløbne fra Vicekonsulaterne i

Belfast	Hull.
Blyth.	Liverpool.
Cardiff.	Middlesbrough.
Cork.	Milford.
Dover.	Plymouth.
Gloucester.	Rochester.
Grimsby.	Sheffield,

og har man deraf troet at burde meddele følgende:

Belfast.

Uagtet Anvendelsen af Frysemaskiner stadig vinder mere Indpas inden herværende Svineslagterier, har dog Forbruget af norsk Is fremdeles været stigende. Derimod tilbagetrænges den norske Fiskeimport af Torsk fra Shetland og Sild fra Skotland, hvilken sidste er bedre pakket og behandlet. Fra Island er der indført en Del Sild, dog uden at vinde Bifald paa Markedet, da den har været for grov samt daarlig behandlet.

Svensk Smør er bleven indført og synes at vinde Forbrugernes Bifald; men det har at konkurrere med indenlandsk Vare fra talrige nyoprettede Meierier, drevne efter tidsmæssige Metoder.

Importen af Trælaster har tiltaget betydelig under Aaret; men i Transporten heraf fortrænges dog den skandinaviske Handelsflaade mer og mer af indenlandske Dampskibe.

Skibsbygningsindustrien udviste vedblivende stor Livlighed helt til den under Høsten indtraadte Streik blandt de inden samme ansatte Arbeidere, hvilken Streik dog ikke berørte det største herværende Skibsbyggerfirma, Harland & Wolff, som derved opnaaede det særdeles store Tal af 811 000 Tons under Aaret færdigbyggede Fartøier.

A. M. Münster.

Blyth.

Under Aaret 1897 ankom der til denne Havn				
	2 242	Fartøier	paa	1 378 178 Tons
mod under 1896	2 117	—	„	1 291 642 „
Heraf var norske	556	—	„	246 133 „
og svenske	214	—	„	131 077 „
hvoraf norske Dampskibe	424	paa		211 500 „
og svenske	—	160	„	118 735 „

Følgende Tal viser Omfanget af de forenede Rigers Skibsfart paa Blyth under de sidste 5 Aar:

Norske Fartøier:

	Seilskibe.		Dampskibe.		Tilsammen.	
	Antal.	Tons.	Antal.	Tons.	Antal.	Tons.
1893 . . .	188	46 189	260	119 641	448	165 830
1894 . . .	183	41 653	311	140 290	494	181 943
1895 . . .	155	37 599	318	148 422	473	186 021
1896 . . .	145	38 375	369	167 055	514	205 430
1897 . . .	132	34 633	424	211 500	556	246 133

Med Trælaster ankom til denne Havn

6 norske Fartøier medførende	562 Standards
25 svenske	— — 2 606 —

Med Kullaster afgik 556 norske og 214 svenske Fartøier, hvoraf 380 til norske og 200 til svenske Havne.

Bruttofragternes Totalbeløb — heri ikke iberegnet Fragt optjent af Dampskibe i Maanedsbefragtning — udgjorde for

1893	£ 62 419
1894	” 77 437
1895	” 78 129
1896	” 85 110
1897	” 110 435

Kulexporten fra denne Havn har i forholdsvis kort Tid tiltaget i saa betydelig Grad, at Blyth nu i denne Henseende indtager en af de fornemste Pladse inden Storbritannien. Nævnte Export, som for 14 Aar siden alene gik op til 150 000 Tons, udgjorde i 1897 2 760 519 Tons. Havnen har ogsaa nu ikke mindre end 22 Kulrender, af hvilke 20 er af allernyeste Konstruktion. Ved 10 af disse findes et Dyb af 24 Fod ved Lavvande og 38½ Fod ved høieste Vandstand. Ved de øvrige varierer Dybet ved Høivande mellem 29 og 35 Fod. Opmuddringen i Havnen og ved Indløbet til samme foregaar uafbrudt; paa begge Sider af Floden løber Jernbanespor, som staar i Forbindelse med North Eastern Jernbanen. For Losning af Trælast, Stykgods og Ballast findes særskilte rummelige Kaier, og Havnen besidder de nødvendige Hjælpemidler for en aarlig Udslibning af 4 Millioner Tons Kul.

Havneudgifter erlægges med følgende Beløb for hver Ton af Fartøiets afgiftspligtige Drægtighed:

For Fartøier, som af tvingende Aarsager eller for Indhentelse af Ordre anløber Havnen uden der at losse 1½ d.

For Fartøier, som ankommer eller afgaar i Ballast (undtagen Dampskibe, som indtager Kul for Fartøiets Behov) 1½.

For Fartøier, som ankommer eller afgaar med Ladning

- a) fra eller til Plads i Storbritannien og Irland, Isle of Man, Jersey, Guernsey eller Havne mellem Floden Elben og Brest 3 d.
- b) fra eller til Plads i Europa mellem Elben og Nordkap, eller Havn ved Østersøen og det Hvide Hav, eller mellem Ushant og Gibraltar 4 d.
- c) fra eller til hvilkensomhelst anden Havn 6 d.

For Dampskibe, som anløber Havnen alene for at indtage Kul for Fartøiets Behov, erlægges Afgift med Halvdelen af ovennævnte Beløb (a, b og c).

For Fartøier, som ankommer til Havnen med Last, hvorfor Havneafgift er erlagt, erlægger ved Afgaaende med Last blot Halvparten af ovennævnte Beløb (a, b og c).

For Fartøier, som forbliver i Havnen under en Tid af over 4 Uger, skal der for hver derpaa følgende Uge eller Del deraf erlægges en Afgift af $\frac{1}{4}$ d pr. Registerton, og for Fartøier, som under en Tid af over 8 Uger bliver liggende i Havnen, erlægges for hver derpaa følgende Uge eller Del deraf en Afgift af $\frac{1}{2}$ d pr. Registerton.

Emil Enhörning.

Cardiff.

Denne Havns Betydning som Kuludskibningssted turde bedst fremgaa af nedenstaaende Tabel, der viser Mængden af Kul — deri ikke indbefattet Bunkerkul —, som under de sidste 5 Aar er exporteret fra de fornemste Kulpladse i Storbritannien.

Havn.	1893. Tons.	1894. Tons.	1895. Tons.	1896. Tons.	1897. Tons.
Cardiff. . .	9 835 937	11 187 861	11 067 503	11 605 314	12 116 100
Tynehavnene	5 042 578	5 614 870	5 206 399	5 332 256	5 813 761
Newport . .	1 869 932	2 562 889	2 428 308	2 574 416	2 783 804
Blyth . . .	1 867 279	2 160 447	2 050 997	2 127 007	2 266 206
Sunderland .	1 535 895	1 830 986	1 669 627	1 754 982	1 835 931
Swansea . .	940 135	1 023 556	1 175 419	1 177 886	1 354 868
Grangemouth	991 081	748 040	1 002 538	1 069 661	1 224 398
Hull . . .	388 035	992 891	947 206	1 054 594	1 143 882
Glasgow . .	659 765	516 684	754 807	701 290	830 248
Grimsby . .	371 213	851 100	786 043	660 485	800 328
Methil . . .	690 646	450 703	690 734	769 309	979 742
Kirkcaldy .	789 133	509 650	764 468	797 103	903 663

Totalskibningen af Kul, Cokes og „Patent Fuel“ fra Cardiff under 1897 gik op til den betydelige Kvantitet af 17 197 720 Tons, mod 16 124 720 Tons under 1896. Exporten af Kul overstiger den under nærmest foregaaende Aar med 510 786 Tons og udviser følgende en Tilvekst af 4.40 %, medens Udskib-

ningen til indenrigs Havne steg fra 1 879 553 Tons under 1896 til 2 243 181 Tons under sidstforløbne Aar og altsaa har tiltaget med 363 628 Tons eller 19.29 ⁶/₁₀. Da ogsaa Skibningen af Bunkers saavel for udenrigs- som for indenrigs-gaaende Dampskibe viser en betydelig Stigning, maa Aarets Kulmarked ansees at have været særdeles tilfredsstillende, tiltrods for uregelmæssigt Arbejde ved de fleste af Distriktets Gruber siden August Maaned, hvad der fra Begyndelsen af maa tilskrives Arbeidernes Trudsel om under en Uges Tid at indstille Arbeidet i den Hensigt derigjennem at reducere Produktionen. Om end denne Trudsel ikke virkeliggjordes, foranledigede den alligevel Skibsredere til at placere sin Tonnage paa andre Hold, og Stillingen forværredes gennem høie Korn- og Bomuldsfrakter fra Amerika samt gennem Nedgang i Koratrakterne fra Donau og det sorte Hav, hvilke Aarsager bidrog til, at Tilgangen paa Tonnage for Midelhavet og Befragtninger til dets Havne aftog.

Forholdet mellem Arbeidsgivere og Grubearbeidere har under det forløbne Aar været fredeligt; men gennem Opsigelse fra Arbeidernes Side, til 31te Marts sidstleden, af den hidtil gjældende „Sliding Scale“, samt gennem Grubeieernes Opsigelse til samme Tidspunkt af de med Arbeiderne truffne Overenskomster er der desværre opstaaet en Krise, som har foraarsaget en total Stilstand i Distriktets Grubedrift, og hvis Udgang det for Øieblikket er umuligt at forudsige. Kulpriserne har under 1897 været i jevn Stigning og udgjorde i Gjennemsnit for November—December 9 sh. 3 ³/₄ d.

Jern- og Staalindustrien har under 1897 fortsat at vise tilfredsstillende Resultater med alle Hænder i fuld Virksomhed. Importen af Jernmalm beløb sig til 734 131 Tons, hvoraf fra Sverige blot 2 890 Tons, mod 8 410 Tons under 1896.

Trælastmarkedets Stilling betegnes som i det hele mindre tilfredsstillende end under 1896. Importen af næsten alle hidhørende Slags var for stor og virkede trykkende paa Priserne, og det uagtet den led ikke ubetydeligt Afbræk gennem „the deal carriers“ Streik under Juli og August. Af Props fra Østersøen var Importen noget mindre end under de tvende nærmest foregaaende Aar. Importen af norsk Grubetømmer var i det hele regulær. Af Træmasse hidførtes 41 946 Tons hvoraf 40 137 Tons fra Norge og 1 756 Tons fra Sverige.

Den samlede Værdi af Vareomsætningen mellem Cardiff og de for-ende Riger under 1897 beløb sig til:

Export til Norge. . .	£ 43, 287
Import fra Norge . . .	„ 194, 455

I nævnte Vareomsætning har nedenstaaende Artikler været de vigtigste:

Export:		
Til Norge.		
Vareslags.	Tons.	Værdi.
Jernbaneskiner	4 326	£ 19, 766
Andet Jern til Jernbaner .	336	„ 2. 001
Kul	48 825	„ 21, 520

Import.

Vareslags.	Fra Norge.	
	Mængde.	Værdi.
Trælast, huggen, Loads	25 446	£ 35, 204
" saget "	20 303	" 52, 827
" Snedkerarbeide	—	" 30
Papir, Cwts.	224	" 108
Træmasse, Tons	40 137	" 101, 606
Jern- og Staalmanufaktur, Cwts	241	" 67

Skibsfarten paa Cardiff, iberegnet Penarth og Barry, under 1897 belyses af nedenstaaende Tal:

Udenrigsk.	Indklarerede.		Udklarerede.	
	Antal.	Tons.	Antal.	Tons.
Med Ladning	1 653	1 239 975	6 312	6 625 852
I Ballast	2 645	3 245 807	552	879 075
Tilsammen	4 298	4 485 782	6 864	7 504 927

Indenrigsk				
Med Ladning	3 666	515 529	6 330	1 315 150
I Ballast	7 527	3 835 401	2 515	268 041
Tilsammen	11 193	4 251 030	8 845	1 583 191
Ialt	15 491	8 736 812	15 709	9 088 118

Sammenlignes de her anførte Tal med de modsvarende for det nærmest foregaaende Aar, viser det sig, at Antallet af Fartøier er aftaget med omkring 1 000, medens derimod den samlede Drægtighed steg med omkring 400 000 Tons.

Den norske Skibsfart paa denne Havn, hvilken har været i stadig Fremvækst, udviser for Aaret en betydelig Forøgelse. Den udgjorde

i 1897	564 Fartøier	paa 329 251 Tons
mod i 1896	474	— " 264 159 "
og i 1895	465	— " 259 725 "

Den svenske Skibsfart paa Havnen, som under senere Aar har været i Aftagende, viser derimod for 1897 en ganske betydelig Stigning, idet Havnen under Aaret besøgttes af 88 svenske Fartøier paa 49 703 Tons.

Eugène Berg.

Gloucester.

Importen af Trælaster har under Aaret været større end nogensinde tidligere og gik op til 229 529 Loads mod under 1896 192 119, 1895 140 128, 1894 181 318 og under 1893 133 183 Loads.

Af Importen under 1897 kom 113 538 Tons fra Amerika, 78 658 Tons fra Østersøhavne og 27 780 Tons fra Havne ved det Hvide Hav.

I Exporten indtages den første Plads af Salt med 18 884 Tons.

K. Pedersen.

Grimsby.

Trælaster importeredes i større Mængde end under noget foregaaende Aar, og denne Havn indtager fremdeles den tredje Plads blandt Havnene paa Storbritanniens Østkyst med Hensyn til Importen af saget Virke; den overtræffes her alene af London og Hul.

De hovedsageligste Importører var:

Messrs. Hewson, Chapman & Co. Lim. med 61 596 Loads, Messrs. Bennetts & Co. med 60 908 L., Messrs. Winshingham & Son med 50 008 L., Messrs. G. A. Carr & Co. Lim med 44 373 L., Messrs. Knott & Barker med 18 891 Mr. Samuel Ellis med 16 000, Messrs. J. W. Shepherd & Co. med 11 929, hvilke samtlige ansees at være solide Firmaer.

Importen under de sidste 2 Aar har været:

Planker, Batters og Bord	1897	. .	390 966 Loads.
— — —	1896	. .	362 373 —
			Forøgelse 28 593 Loads.
Virke af alle Slags	1897	. .	5 411 Loads.
— — —	1896	. .	6 635 —
			Formindskelse 1 224 Loads.

Transporten heraf har ligesom tidligere hovedsagelig været besørget af saakaldte „Baltic Tramps“ til vedblivende lave, lidet lønnende Fragter.

Jern- og Staal indførtes som Ballast under Trælasten fra Stockholm og Gefle, og udgjorde Importen under 1897 af Jern	12 089 Tons
og af Staal	569 —

Tilsammen 12 658 Tons

mod under 1896 14 780 Tons, altsaa udvisende en Formindskelse af 2 122 Tons.

Af Jernmalm importeredes 4 720 Tons, hvoraf 1 400 Tons kom fra Sverige.

Kul. Til Trods for den stærke Konkurrance med andre Humber-Havne steg Exporten herfra betydelig, hovedsagelig af Kul fra South Yorkshire og Derbyshire.

Totalexporten udgjorde under 1897	834 355 Tons
mod under 1896	660 534 „
Heraf skibedes til Norge	altsaa en Forøgelse af 173 821 Tons
	70 046 „
	mod under 1896 60 655 „
	Forøgelse 9 391 Tons
og til Sverige	317 288 „
	mod under 1896 244 537 „
	Forøgelse 72 751 „
Af Is indførtes under 1897	75 691 Tons
	mod under 1896 75 355 „
	altsaa en Forøgelse af 336 Tons

Den i tidligere Aarsberetninger nævnte Isfabrik har under hele Aaret været i Virksomhed; men dens Tilvirkning synes at være betydelig underlegen norsk Naturis, hvorfor den møder ringe Efterspørgsel blandt Flertallet af Konsumenterne, hvorfor ogsaa blot Halvdelen af Fabrikens Produktionsevne — eller omkring 50 Tons pr. Dag — er bleven udnyttet, medens Importen fra Norge udviser samme Kvantitet som under senere Aar. Kunstig Is betingede i Detailsalg omkring 10 sh. 6 d pr. Ton. Engros Prisen for norsk Is, hentet direkte fra Søen, har udgjort f. o. b. 1 sh. pr. Ton, men under Sommeren fra Op-lagshusene 2 sh. til 2 sh. 6 d. pr. Ton f. o. b. Prisen paa Is c. i. f. har varieret fra 7 til 9 sh. og Fragten fra 5 til 6 sh. 9 d. pr. Ton.

Fiskemarkedet udgjør fremdeles denne Havns vigtigste Forretningsgren. Omsætningen har under 1897 været i Tiltagende, om end ikke i den Grad som under nærmest foregaaende Aar, hvortil Grunden nærmest turde være at søge i de mekaniske Arbejderes Streik. Var denne ikke indtruffet, vilde Grimsbys Fiskeflaade være bleven forøget med mindst 50 nye Dampsmakker. Seilsmakkerne forsvinder mer og mer; mange sælges til Udlandet, og de ældste op-hugges. Videnskabsmænd og Fiskere har i den sidste Tid havt sin Opmærk-

somhed henvendt paa den aabenbare Udtømmelse af Fiskebestanden paa Fiskebankerne, og det Tidspunkt nærmer sig med stærke Skridt, da Forholdsregler maa træffes for at erstatte den gennem de talrige Dampsmakker forårsagede Formindskelse i Tilgangen paa dette vigtige Fødemiddel.

Totalkvantiteten af den under 1897 i Grimsby ilandbragte Fisk udgjorde	97 921 Tons
mod under 1896	95 000 „

eller en Forøgelse af 2 921 Tons.

Tre norske Fiskesmakker har hidført Torsk og Helleflyndre fra Island, hvorhos 6 Ladninger fersk Makrel indførtes fra Norge. Fersk Sild er ligeledes ankommet via Hull baade fra Norge og Sverige.

H. Haagensen.

Hull.

Der er ingen Tvivl om, at Virksomheden inden mange Forretningsgrene under det senest forløbne Aar har været livligere og medført rigeligere Adgang til Fortjeneste, end sædvanligt i den sidste Tid. Saaledes viser Skibsfarten et stort Opsving med høje Fragtnoteringer under en Del af Aaret. Den omfattende Kamp, som er bleven udkjæmpet inden de mekaniske Industrier, virkede imidlertid utvivlsomt hindrende paa Landets Evne til helt ud at blive delagtig i den almindelige Fremgang og medførte Forstyrrelser i Handelsomsætningen. Efter at denne Tvist er bilagt, turde det ikke vække Forundring, at usædvanlig Aktivitet nu raader inden Skibsbyggeriet og de dermed forbundne Industriegrene, og det ikke blot for at erstatte det Arbejde, som gennem Streiken forsinkedes, men ogsaa antagelig fordi der er indtraadt et virkeligt Behov for øget Tonnage, hvorefter igjen følger, at Værdien af den i Rederibedriften nedlagte Kapital er bleven fordelagtig paavirket.

Inden Distriktets Kulproduktion har øget Virksomhed gjort sig gjældende, især hvad angaar Dampkul, hvorefter nogen Prisstigning foranledigedes. En yderligere saadan imødesees under den kommende Sæson, tildels muligens forårsaget ved „The Workmen's Compensation Act“, som træder i Kraft førstkomende Juli. Den for Øieblikket raadende Streik blandt Kulgrubearbejderne i Wales har forårsaget en hurtig Prisstigning af 5 sh. pr. Ton. Den hurtige Stigning af Fragterne i Løbet af Høsten fandt Exportørerne uforberedte, og i mange Tilfælde forårsagedes heraf betydelige Tab ved Opfyldelsen af de med udenlandske Kjøbere indgaaede Kontrakter.

Skibningen af Kul fra denne Havn til Norge og Sverige udviser en ikke ubetydelig Stigning. Den udgjorde til Norge 36 644 Tons mod 23 509 Tons under 1896, og til Sverige 349 248 Tons mod 302 916 Tons under 1896.

Den hele til Hull bragte Kulkvantitet gik op til 2 655 744 Tons, mod 2 420 416 Tons under 1896, og heraf skibedes til Udlandet 1 161 345 Tons.

De i Hull under 1897 indklarede Fartøier havde en samlet Drægtighed af 3 516 020 Tons
mod under 1896 3 471 849 „

Heraf var norske 4.16 % mod 3,60 % under 1896, og svenske 6.08 % mod 5.80 % under 1896.

Importen af de vigtigste Artikler fra Norge har under de sidste 2 Aar udgjort:

	1897.	1896.
Huggen Trælast	Loads 44 880	27 944
Sagen	„ 13 025	9 892
Papirmasse	Tons 12 115	14 396
Fisk	Cwts. 714 096	589 284
Is	Tons 18 600	28 104
Smør	Cwts 2 168	747
Margarin	„ 2 846	3 100
Papir	„ 63 396	85 332
Fyrstikker	Kasser 8 642	11 759

Desuden indførtes under 1897: Asfalt 100 Cwts., Bær og Grøntsager 511 Kollis, Cigarer 16 $\mathcal{H}$, Drogerier 40 Kollis, Flæsk 69 Cwts., Glas 865 Cwts., Fløde 45 Kollis, Messing 1 692 Cwts., Horn 482, Huder 2 430, Haar 34 Cwts., Heste 2 Stk., Gjødningsstoffer 244 Tons, Stangjern 1 756 Tons, Tack- og Skrotjern 605 Tons, Jord 1 395 Sække; Kemikalier 342 Kollis, Kork 135 Baller, Kobber 2 682 Cwts., Kjød 384 Cwts., Lervarer 11 Cwts., Lim 126 Kollis, Læder 55 Kollis, Filler 1 622 Baller, Mel 498 Cwts., Pap 5 200 Cwts., Malm 1 779 Tons, Poteter 272 Cwts., Ost 29 Cwts., Rebslagerarbeide 295 Kollis, Skind 1 958 Baller, Spirituosa 85 Gallons, Sten 240 Tons, Talg 631 Cwts., Tjære 28 Tønder, Tran 2 212 Tønder, Uld 997 Baller, Øl 752 Kasser, Havre 260 Cwts., Vildt 356 Kollis.

Fisk. Med Hensyn til Importen lægger man Mærke til, at saadan næsten ganske er udebleven fra Sverige, hvad der naturligvis beror derpaa, at de sædvanlige Sildestimer ikke har indfundet sig i den svenske Skjærgaard. De ovenanførte Tal viser Importen under Kalenderaaret, medens den saakaldte Sæson omfatter Tiden fra December til April. Under den nys afsluttede har Importen fra Norge og Sverige, sammenlagt, antagelig naaet det vanlige Beløb. Saavidt man har kunnet erfare af dem, der befatter sig med Import af Sild, synes denne i det Hele at være vel ordnet og at give liden Aarsag til Anmærkninger mod de anvendte Metoder. Det viser sig dog fremdeles vanskeligt at regulere Tilførselen i Forhold til Efterspørgselen, og det maa befrygtes, at Exportørerne under en længere Tid af Sæsonen har lidt ikke ubetydelige Tab gennem lave Priser paa et overfyldt Marked. Dette turde vanskelig kunne afhjælpes; men i det Store og Hele kan Aarets Virksomhed alligevel ikke have været utilfredsstillende. Det bør fremholdes, at Exportørerne burde paase, at de fiskeførende Dampskibe ikke ankommer hid i Slutten af Ugen; thi Fredag og Lørdag er Markedet som Regel mindre gunstigt, og Tilførselen under disse Dage virker ofte uheldigt paa Afsætningen om Mandagene. Kassernes Dimensioner udgjør fremdeles et omtvistet Spørgsmaal; men det turde være særligt ønskeligt, at disse er saa ligeartede som muligt; thi Forskjel i Størrelsen giver

herværende Kjøbere Anledning til Tvist betræffende Vægt og Antallet af Sild, hvorfor en Reform i nævnte Henseende utvivlsomt vilde være ønskelig. I det Hele er Forsendelserne hidkomne i god Kondition, hvorfor kun ubetydelige Partier er bleven kondemneret.

Importen af Is har været noget mindre end under foregaaende Aar. „The Hull Ice-Company Lim.“ har nu en betydelig Produktionsevne og syne at kunne byde nævnte Vare til meget lav Pris og alligevel give godt Udbytte, og dette Foretagende ansees derfor at have en stærk finaniel Stilling.

Fiskeflaaden vedbliver at forøges i betydelig Udstrækning gennem Nybygning af Dampsmakker. Og uden Tvivl vil dette medføre forøget Brug af Is.

Arthur L. Flodmann.

Liverpool.

Ifølge herværende Toldkammers Opgaver var den samlede Skibsfart mellem Liverpool og udenlandske Havne under 1897 ubetydelig større end under det nærmest foregaaende Aar, som vil sees af nedenstaaende Tal:

Aar.	Ankomne.		Afgaaede.	
	Antal.	Drægtighed.	Antal.	Drægtighed.
1897	4 026	6 232 485 Tons	3 312	5 482 213 Tons
1896	4 089	6 122 707 „	3 268	5 284 477 „

Havnestyrelsen opgiver den samlede udenrigske og indenrigske Skibsfart til:

Tid.	Antal.	Drægtighed.	Havneafgifter.
$\frac{1}{7}$ 1896—1897	23 640	11 473 421 Tons	£ 1 023 399
$\frac{1}{7}$ 1895—1896	23 695	11 046 459 „	„ 1 000 373

Norge har deltaget i Skibsfarten paa Havnen med nedenfor anførte Fartøier og Tonnage:

Aar.	Norske Fartøier.	
	Antal.	Drægtighed.
1897	308	174 358 Tons
1896	284	164 932 „
1895	260	150 074 „
1894	341	204 376 „
1893	368	226 102 „
1892	427	264 813 „
1891	379	214 256 „

Det vil heraf fremgaa, at Manchesterkanalens Aabning, som fandt Sted den 1ste Januar 1894, saagodtsom ingen Indflydelse har havt paa den svenske Skibsfarts Stilling i Liverpool, og at den norske er paa gode Veie til at gjenvinde sit tidligere Niveau, uagtet Trafikken paa Manchester og Runcorn har trukket til sig over 200 af vore Fartøier.

Imidlertid har nævnte Kanal havt en betydelig Indflydelse paa vor Skibsfart til Havnene i Lancashire, og den nærliggende Havn i Preston har yderligere virket i samme Retning. Vore Dampskibe, som lettere trafikerer Kanalen, har der fundet større Anvendelse.

Træmasselasterne, som før Kanalens Aabning vistnok væsentlig kom til Englands Nordsøhavne, kommer nu fortrinsvis til Manchester og Preston.

Pitpropstrafikken turde ligeledes mere end forud have trukket sig over til Merseyflodens Havne. Runcorn alene modtog under sidstforløbne Aar omkring 40 af vore Fartøier lastede med denne Vare eller næsten ligesaa meget, som Liverpool alene modtog under 1893.

Tilførselen af høvlede Bord fra Norge og Sverige er uformindsket, medens vore Fartøier fører en ganske betydelig Kvantitet af denne Vare ogsaa til Manchester og Preston.

Vore Fartøiers Deltagelse i Trafikken med Frugt fra det sydvestlige Europa er under vanlige Forhold større end nogensinde, ihvorvel næsten ligesaa store Kvantiteter deraf føres til Manchester som til Liverpool. Sidstforløbne ugunstige Frugthøst i Middelhavslandene bød imidlertid mindre Anvendelse end sædvanlig for saavel vore som andre Nationers Fartøier.

En vedblivende Nedgang er indtraadt i de norske Fartøiers Fart med Trælaster fra Nordamerika til Liverpool, idet en stor Del af disse Laster nu føres til Runcorn eller Preston, især Planker fra Canada. Af den Pitchpine, som hidføres fra Pensacola-Distriktet, kommer nu en stor Del i engelske Dampskibe.

Farvetræ fra Vestindien gaar delvis direkte til Manchester; men vore Fartøier synes i det Hele at have bibeholdt sin Position i denne Fart.

Fragtfortjenesten har under Aaret været bedre end under 1896 paa saagodtsom alle Farter, og alt tyder paa, at dette i endnu højere Grad vil vedblive under indeværende Aar.

Harald Ehrenborg.

Middlesborough.

Det sidstforløbne Aar har vist stor Virksomhed, men paa samme Tid svegne Forhaabninger inden dette Lands Jernindustri, idet tiltrods for det usædvanlig store Forbrug Priserne ikke har været i Overensstemmelse dermed. Konkurrencen fra Amerika i Forbindelse med politisk Uro og Arbejderkriser har udøvet en uheldig Indflydelse paa Værdinoteringerne, hvortil yderligere den Streik har bidraget, som under et halvt Aars Tid har raadet inden de mekaniske Fag, og som ikke blot har mindsket Forbruget, men ogsaa hindret Spekulation, hvoraf Følgen var, at Prisen paa Tackjern ved Udgangen af 1897 stod lavere end ved Begyndelsen af samme Aar. Det synes dog antageligt, at gunstigere Forhold i saa Hensæende kan imødesees under indeværende Aar.

Da Jernfabrikanterne inden Cleveland-Distriktet har ophørt at offentliggjøre Maanedse- og Aarsberetninger betræffende Beholdning og Tilvirkning af Tackjern, savnes statistiske Opgaver herom; men det vides, at Forbrug og Udslibning af denne Vare har været usædvanlig omfattende og Oplagene reducerede, hvoraf kan sluttet, at Produktionen ikke har været tilstrækkelig til at modsvare Forbruget.

Totalbeløbet af herifra afskibet Tackjern gik under 1897 op til 1 249 775 Tons mod 1 238 932 Tons under 1896, samt af forarbejdet Jern og Staal til 558 721 Tons mod 498 654 Tons under 1896.

Kul og Cokes har ligeledes været Gjenstand for den almindelige industrielle Livlighed, og Værdierne er stegne. Skibningen af Kul til Norge og Sverige viser alligevel nogen Nedgang, medens det modsatte har været Tilfældet, hvad Cokes angaar.

Salt har ogsaa fundet stigende Efterspørgsel, saaledes som fremgaar af Udslibningen til Kontinentet; Skibningen til Norge og Sverige er dog gaaet noget ned.

Exporten til Norge af denne Havns væsentligste Udførselsprodukter viser følgende Tal:

Tackjern 1897	16 590 Tons
" 1896	14 487 "
Forarbejdet Jern og Staal 1897	3 333 "
" " " " 1896	4 533 "
Kul 1897	3 549 "
" 1896	4 225 "
Cokes 1897	1 319 "
" 1896	938 "
Thomasfosfat 1897	6 035 "
" 1896	1 250 "
Salt 1897	4 317 "
" 1896	6 726 "

Trælastmarkedet har under Aaret vist faste Priser hovedsagelig forårsaget ved de smaa Beholdninger paa denne Kyst; men der savnes ikke Tegn paa, at Konkurrencen og de henimod Aarets Udgang ankommer Laster har fremkaldt en nedadgaaende Tendens, hvortil ogsaa har bidraget, at nogle af de største Importører har forsøgt at sælge paa Leverance til lavere Priser, uden dog at finde mange Kjøbere.

Inden Propsmarkedet viser der sig en stor Forøgelse i Skibningerne fra øvre Østersøen, hvilke i Kvalitet og Specifikation har vist Fortrin fremfor de almindelig anvendte.

Theo. Hornung.

Plymouth.

Under de seneste Aar har Dampskibsselskabet „Nordtyske Lloyd“ valgt Plymouth til den første Havn, som dets Dampskibe anløber ved Expressbefordring af Passagerer og Post fra New-York. Desuden underholdes herfra regelmæssig Dampskibsforbindelse med Indien, Kina, Australien, Kapstaden, Sydamerika og Stillehavssøerne, og Antallet af de under Aaret landsatte Passagerer befordredes den 270 engelske Mil lange Afstand herfra til London paa $5\frac{3}{4}$ Time, regnet fra det Øieblik de forlod Dampskibet.

Den nær Plymouth beliggende Signalstation „Rame Head“ har vist sig at være af stor Nytte for Skibsfarten, idet forbiseilende Fartøier i en Afstand af indtil 10 Mil kan sende Meddelelser til Rederiet.

W. F. Collier.

Sheffield.

Den Forbedring inden herværende Marked, som gjorde sig gjældende under nærmest foregaaende Aar vedblev uformindsket ogsaa under 1897; og der var al Grund til at antage, at den vilde opnaa en hidtil neppe overtruffet Høide inden Jern-, Staal- og de mekaniske Industrigræne. Disse Forhaabninger led dog et betydeligt Afbræk gennem den Streik, som fandt Sted inden sidstnævnte Industri, og som ogsaa indvirkede paa Jern- og Staalmarkedet, med hvilket den staar i nær Forbindelse. Den Aktivitet, som under 1896 gjorde sig gjældende inden Velocipedmarkedet, er betydelig aftaget, og en stor Kvantitet af svensk Bessemer- og Siemens Martin Staal, som kontraheredes for Leverance under Aarets Løb, er enten bleven betinget leveret senere eller helt og holdent refuseret. Betydelige Lagere modvirker ny Efterspørgsel efter Staal for omhandlede Industri, og det er sandsynligt, at der maa gribes til væsentlige Forandringer inden adskillige af de overkapitaliserede Selskaber, inden dette Marked kan gjenvinde Støhed og en paa Tilgang og Efterspørgsel grundet Virksomhed.

Omsætningen af disponibelt Staal har været meget betydeligt, og man antager, at en større Kvantitet Staal har fundet Anvendelse hertil under sidste Aar end nogensinde tidligere. Paa Grund af stærk Konkurrence mellem de talrige Firmaer, som befatter sig med denne Tilvirkning, har Prisen paa den færdige Vare holdt sig uforandret, og Kjøberne søger at drage Fordel af denne Konkurrence til Opnaaelse af nogen Prisnedsættelse.

For visse Øiemed er man fremdeles nødt til at anvende de dyreste Slags Jern, da de billigere Mærker ikke er tjenlige for Produktion af Staal med specielle Fordringer; men saasart saadanne ikke er tilstede, viser der sig en Tilbøielighed til at købe de billigere Mærker. Dette gjør, at de allerede forud høie Priser paa mindre god Vare holder sig faste; men mod Aarets Slutning viste der sig dog en Tendens til Prisfald selv for saadan Kvalitet, og lavere Noteringer kan antagelig imødesees.

Tilvirkere af Bessemer- og Siemens Martin Staal har havt et ualmindelig travelt Aar, og deres Produktionsevne har ikke modsvaret Efterspørgselen.

Strøken under Aarets sidste Halvdel har dog medført en Nedgang i indgaaende Bestillinger og derved bevirket en Lettelse i det tidligere rastløse Arbeide.

Paa Panserplader er store Ordre indløbne, hvilke nok vil skaffe Tilvirkerne fuldt op af Arbeide under den nærmeste Fremtid.

Priserne paa svensk Vare, leveret i Sheffield, har stillet sig saaledes:

Tackjern, godt ordinært	£ 4. 15. 0 til £ 5. 5. 0	pr. Ton.
— Dannemora	„ 5. 10. 0 „ „ 6. 10. 0	„ „

Efterspørgselen har været stadig, men turde dog under de nuværende Forhold have en nedadgaaende Tendens. Den milde Vinter i Sverige burde modvirke et Prisfald; men adskillige lave Anbud er dog alligevel blevne akcepterede.

Iron Blooms, enkeltsejede	£ 7 til £ 8	pr. Ton.
— dobbeltsejede	„ 8. 10. 0 til £ 10	pr. 10 Ton.

En temmelig betydelig Omsætning har fundet Sted i denne Vare til høiere Priser end under nærmest foregaaende Aar.

Trækuls Wire Rods for Kardtilvirkning har betinget £ 8 til £ 9. 10. 0 pr. Ton med stadig Efterspørgsel.

Siemens Martin Wire Rods £ 9. 10 til £ 11. 10 pr. Ton.
Nail Rods, Bundling Iron og Tang Iron £ 9 til £ 9 15 pr. Ton.
Staaljern til Smeltning:

Ordinære Raastænger	£ 7. 15 til £ 8. 10	pr. Ton.
Bedre Kvalitet . . .	„ 8. 5 „ „ 10. „ „	
Dannemora . . .	„ 9. 6 „ „ 11. 10 „ „	

Valset eller smedet Staaljern:

Til Smeltning: Valset	£ 9. 5 til £ 12	pr. Ton.
Smedet „ 9. 10 „ „ 24 „ „		

De bedste Mærker har under de seneste Aar varieret meget lidet i Pris, medens de billigere Slags derimod har vist en Tendens til at synke i Værdi.

Iron Box Ends har vist formindsket Tilgang, og Priserne derpaa er vedblivende høie; de har varieret mellem £ 7. 10 og høiere, alt efter Mærke.

Nailrod Scrap og Martin Siemens Scrap fra £ 6 til £ 8 pr. Ton.

Merchant Iron fra £ 8. 10 til £ 9. 10 pr. Ton.

Svenske Bessemer Ingots fra £ 7. 10 til £ 10.

— Bessemer Billots „ „ 9. „ „ 12.

Svenske Bessemer Billots, firkantede, runde eller flade, fra £ 9 til £ 12. 10 pr. Ton.

Svenske Bessemer Rods, 5 Gange, fra £ 10 til £ 12 pr. Ton.

Siemens Martin Billets £ 9 10 pr. Ton for normale Mærker.

De af Velocipedfabrikanterne udover det virkelige Behov bestilte Kvantiteter af Bessemer- og Siemens Martin Staal, som foranledigede Vægning ved at modtage dem, har virket hemmende paa Salget deraf, med den Følge, at Priserne gik ned, og turde disse under 1897 vise et Fald af 10 sh. pr. Ton.

Svenske Bessemer Box Ends har betinget fra £ 7 til £ 8. 10 eller £ 9 pr. Ton.

R. Schott.

Antwerpen.

Skrivelse dateret 7 Juli 1898.

Der har hersteds hyppig reist sig Spørgsmaal om den Udstrækning af Tid, som kan indrømmes en Afskiber, der har forpligtet sig til at levere en Vare henimod eller omkring et bestemt Tidspunkt. Dette Spørgsmaal har endnu ikke fundet sin endelige Afgjørelse ved Domstolene, og man har derfor søgt at erhverve Udtalelser om, hvad der i denne Henseende hersteds er sædvanmæssigt. Herværende Skibsmæglere har anført, at man i Almindelighed indrømmer Afskibere 5—6 Dage før og efter den fastsatte Tid, saaledes at en Vare, kontraheret til Aflevering t. Ex. omkring 15 Juni, med fuld Retsvirkning kan leveres den 9de eller 21 Juni. Formanden for „Conseil Supérieur du Commerce et de l'Industrie“ har paa sin Side oplyst, at det i det angivne Tilfælde er sædvanmæssigt at give Tidspunktet et Omfang til begge Sider af indtil 10 Dage, og det er sandsynligt, at Domstolene, i Tilfælde, som Norm vil anerkjende dette videregaaende Tidsomfang, udover hvilket man imidlertid i intet Tilfælde tør gaa.

Colombo.

Til Hovedstationen ankom fra fremmede Lande med Ladning 16 norske Dampskibe dr. 26 839 Tons. Af disse afgik til fremmede Lande i Ballast 2 dr. 4 056 Tons, Resten med Ladning.

Til Point de Galle ankom med Ladning fra fremmede Havne 5 norske Dampskibe dr. 12 878 Tons, hvilke afgik med Ladning til fremmede Havne.

Ingen svenske Skibe ankom.

5 norske Dampskibe dr. 9 359 Tons, erlagde i Konsulatafgifter £ 32. 5. 7.

Indhold: **Antwerpen** S. 488. — **Colombo** S. 488. — **London** S. 461.

Beretninger om Handel og Skibsfart.

Uddrag af Aarsberetninger fra de forenede Rigers Konsuler
for 1897 m. M.,

No. 14.

udgivet ved Departementet for det Indre.

1898.

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

Rio de Janeiro.

Aarsberetning dateret 27 Mai 1898.

Norske Fartøier.	Med Ladning.				I Ballast.				Tilsammen.		Brutto- fragter. Kr.
	Seilskibe.		Dampskibe.		Seilskibe.		Dampskibe.				
	Ant	Tons.	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	
I. Ankomne.											
fra Sverige til Hovedstationen	8	3 068	-	-	-	-	-	-	8	3 068	100 854
- Sverige til Vicekonsulsstationerne . .	3	868	-	-	-	-	-	-	3	868	32 274
- andre Lande til Hovedstationen . .	63	53 392	21	21 561	6	2 033	-	-	90	76 986	2 050 938
- andre Lande til Vicekonsulsstationerne	271	132 702	6	6 394	2	661	8	3 128	287	142 885	3 123 648
Ialt	245	190 030	27	27 955	8	2 694	8	3 128	388	223 807	5 307 714
II. Afgaaede.											
til andre Lande fra Hovedstationen . .	18	7 625	-	-	67	59 299	20	19 922	105	86 846	129 174
- andre Lande fra Vicekonsulsstationerne	21	4 990	8	3 128	248	125 110	5	5 027	282	138 255	168 930
Ialt	39	12 615	8	3 128	315	184 409	25	24 949	387	225 101	328 104

Desuden anløb 7 norske Seilskibe, dr. 4 245 Tons, Distriktet uden at losse eller laste.

Af svenske Skibe ankom for at losse eller laste 55 Seilskibe dr. 21 833 Tons og afgik 55 dr. 22 535 Tons samt anløb uden at losse eller laste 1 do. dr. 313 Tons.

Ved Hovedstationen udførtes der i Løbet af Aaret 1897 følgende Mønstringsforretninger: Paa norske Fartøier paamønstredes der 49 Nordmænd, 26 Svenske og 85 Udlændinge, tils. 161, og afmønstredes 11 Nordmænd, 14 Svenske og 41 Udlændinge, tils. 96; der rømte 7 Nordmænd, 6 Svenske og 11 Udlændinge, tilsammen 24; der efterlodes syge 7 Nordmænd og 7 Udlændinge, tils. 14; der døde 10 Nordmænd og 4 Udlændinge, tils. 14. Paa Reisen til Rio de Janeiro døde 1 Nordmand og 1 Udlænding.

Paa svenske Fartøier paamønstredes 9 Svenske, 5 Nordmænd og 22 Udlændinge, tils. 36; og afmønstredes 8 Svenske og 4 Udlændinge, tils. 12; der rømte 5 Svenske og 5 Udlændinge, tils. 10; der efterlodes syge 3 Svenske og 1 Udlænding, tils. 4; der døde 3 Svenske.

Betræffende Rømning er Bedring sporet. Ved Medvirkning fra de forskjellige Konsulater har der været arbeidet hen mod at hemme Overgreb fra saadanne Boarding-Masteres Side, der underhaanden kunde ansees at begunstige Rømning. Der er ikke Tvivl om, at det Arbeide, der paabegyndtes i denne Havn og Santos og var paatænkt for andre brasilianske Havne af den norske Sømandsmission, vilde vise sig frugtbringende i den samme Retning. Med stor Tilfredshed fulgtes af Søfarende og Fastboende den Virksomhed, der siden Juni 1897 udfoldedes af dens Udsending, Pastor Ole Bull, der imidlertid, afholdt og savnet, desværre afgik ved Døden i Rio Janeiro den 28de Februar 1898 af Feber.

Skibbrudene paa den brasilianske Kyst har i 1897 heldigvis ikke været talrige. De nødlidende Besætninger have fundet den fornødne Bistand. Nødvendig Forføining erligeledes bleven tagen med de forskjellige efterlagte syge Sømænd. Da Tilfælde af Beriberi atter ere forekomne paa nogle Skibe, om end i mild Grad, er der ligesom i forrige Aar bleven anbefalet Kapteinerne dels at foretage Desinfection i Kahyt og Lugarer, da Ondet ansees smitsomt, dels at undgaa mudret Drikkevand og at lade Rum, Pumper og Bundvand desinficere. Beriberi synes at udbrede sig i Brasilien og forekommer nu hyppigt paa de brasilianske Orlogsskibe. Det antages dels, at Sygdommen skyldes en Bacil, dels en Sopart; det er godtgjort, at altfor ensartet Diæt og visse Fødemidler, f. Ex. skallet Ris, begunstige dens Udbredelse; ligesaa at hurtig Forandring af Klima er det bedste Middel til at bekjempe den hos Patientten.

Ligesom i forrige Aar har Generalkonsulatets Bistand været paakaldt i forskjellige Spørgsmaal, Fortolkning af Certepartier, Inddrivelse af Fordringer, Opnaaelse af Overliggedagspenge, Ordning af Assurance og Havarispørgsmaal og Udjevning af andre mindre Tvistspørgsmaal. Særlig ved Ladninger af Trælast, hvor Kapteinen i sit Certeparti ved at skrive sig fri for Maal og Vægt og ved at betinge Fragt efter det der angivne Antal tror at have skuddt alle Vanskeligheder fra sig, opkomme mange Knuder, fordi efter brasiliansk Ret Kapteinen maa kjende, hvad han leverer, og fordi alle de Interesserede skyde Skylden for Uoverensstemmelserne den ene paa den anden, uden at enes om den eneste simple Udvei ved gjensidig Kontrol fra Begyndelsen at slaa fast, hvad der tages ind, og hvad der leveres. Emnet er iøvrigt behandlet i særskilt Rapport. Certepartierne give ogsaa let Anledning til Tvist ved Stykgods og stundom ved Kulladninger. Er ved rimelig Mægling ikke Enighed at opnaa mellem Kjøbmand og Skibsfører, har man vistnok den Udvei at undergive Sagen Arbitrage ved Handelskammerets Voldgiftsudvalg. Her

kan opnaaes en nogenlunde hurtig Afgjørelse; men Skibsførerne i Almindelighed have en, omend ikke berettiget, Modvillie mod den Vei, fordi det forekommer dem, at det maa være vanskeligt at finde upartiske Kjøbmænd. Dernæst staar Veien til Rettergang aaben ved Domstolene; men dels vilde Omkostningerne ofte blive større end det mindre Beløb, som der er Tale om, dels vilde Fartøiet i mange Tilfælde have Ubehageligheder, dels vilde Sagen drage ud i en urimelig Tid. Man har derfor ikke megen Tilbøielighed til Processer. Man skulde vente, at et Land med en saa stor Kyst som Brasilien, med stor og livlig Fart, skulde have lagt særlig an paa at gjøre sin Søret og maritime Proces moderne, letvindt, fattelig og grei. Det er den ikke. For Tiden er det de saakaldte Juizes Seccionaes (Dommere udnævnte af Unionen i Modsætning til de lokale af hver Stat udvænte Dommere), der have med alle søretslige Spørgsmaal at gjøre. Men de have ogsaa med mange andre Sager at bestille, og deres Behandling af Processer er, klages der over, ikke meget hurtig, ligesom Argumentationen i Afgjørelsen af Sørets-Spørgsmaal forekomme — efter hvad der anføres — den, der kjender lignende fra andre Lande, ofte besynderlig. Hvor mindelig Ordning selv med nogen Opoffelse kan opnaaes, anbefales derfor denne oftest.

Ved Indhentelse for private Interesserede af Oplysninger om Havne, Fart, Handel og Industri, der kunde komme hjemlig Virksomhed tilgode, har Generalkonsulatet søgt ogsaa paa bedste Maade at yde sine Raad og Hjælp.

Ikke faa Forretningsdrivende i Norden synes at have Interesse for det brasilianske Marked og for forskellige af vore Artikler som Jern og Staal, Træ, Klipfisk og for endel Industriprodukter turde ganske vist mere Afsætning kunne findes, saasomt bedre Tider indtræde, og efterhvert som der fra Kysten bliver bedre Jernbaner med Oplandet. Til saadanne Øiemed tilveiebragte jeg Opgaver over de Firmaer i de forskellige større Kystbyer, der for vore Artikler kunde være de lempeligste Mellemmænd og Agenter; disse Oplysninger sendtes i speciel Beretning. En direkte Forbindelse mellem Norden og Brasilien vilde lette vore Forretningsmænds Bestræbelser; den allerede eksisterende Fart mellem Kjøbenhavn og Rio under tysk Flag er vel allerede til større Hjælp; men kunde Freitas-Liméns bekjendte Plan om regelmæssig Fart mellem Stockholm, Malmø, Gøteborg og Christiania og Brasilien komme i Stand, antages det, at snart Udvidelse af Omsætningen vilde vise sig. Løtere vilde det da ogsaa være for vore Handlende gennem egne Agenter eller ved egne periodiske Besøg at studere de brasilianske Markeder og vælge Forbindelser der, hvor Markedets Omstændigheder maatte indbyde til ivrige Forsøg. Rigtignok maa vore Kjøbmænd være forberedte paa at give det samme som de engelske, tyske og franske Exportører, nemlig saavidt mulig billige Priser, godt Udseende, praktisk og holdbar Pakning og lange Frister (indtil 6 à 9 Maaneder) med Betaling, af hvilket særlig det sidste er os vanskeligt at imødekomme. Engelskmændene have naturligvis lettest for her som overalt at støtte og udvide sin Handel, idet de holde sammen i Kraft af Bevidstheden om sin naturlige Overlegenhed, idet deres Industrier fra gammel Tid have Overtaget og ere blevne kjendte; gamle Filialhuse af Hovedforretninger i London, Manchester og Sheffield arbeide inden solide og faste Kunderedse; britiske Banker ere beredte til at formidle legitim Forretning, — Kapital kan opdrives i London uden større Vanskelighed for sikre Foretagender, der have Udsigt til Vinding, — og to engelske Organer (Rio News og Brazilian Review) støtte Interesserne i Brasilien og veilede Opinionen

hjemme. Franskmandene have dels inden Mode- og Udstyrsbrancherne dels inden den mindre Handel og de forskellige Industrier forstaaet at faa fast Fod og formidle en betydelig Omsætning, ihvorvel Antallet af franske Foretærningsdrivende i Brasilien tidligere antagelig var større, og de have til sin Hjælp dels en fransk Bank i Hovedstaden, dels se de sine Interesser forfægtede i et fransk Organ (L'Etoile du Sud). Franske Kapitalister ere heller ikke uvillige til at vove Penge i Foretagender i Landet. Tydskerne imidlertid ere de, der i forholdsvis kort Tid have vundet Indgang. De have forstaaet i høieste Grad at lempe sig efter Forholdene, at give Importørerne Henstand og Betalingsnedsættelser, at sende dem netop, hvad de behøve, overensstemmende med det lokale Markeds Betalingsevne og Smag, at overtage smaa Bestillinger ligesaa redebont som store, og udføre alle lige hurtigt, praktisk og loyalt. De tydske Kapitaler, anvendte i Brasilien, ere for Tiden heller ikke Smaasager. Af Handelshuse, der have etableret Filialer eller Hovedsæder her, findes adskillige med betydeligere Formue (f. Ex. Herm. Stoltz & Co., Wille Schmilinsky & Co.). Tydske Pengeinstituter og Pengemænd have dels stiftet en stærk tydsk Bank i Rio, dels kjøbt Jord-eiendom, dels indrettet Dampskibslinier, dels sat Midler i industrielle Foretagender, der enten allerede er lønnende som Bryggerier og Fabrikker; dels utvivlsomt ville blive det i Fremtiden som Jernbanen Oeste de Minas, (hvori en stor Del af Aktierne ere paa tydske Hænder) og Sporveisløinier (Villa Izabel i Rio og elektrisk Sporvei i Bahia). Det siges, at for Tiden ikke mindre end 600 Millioner Mark tydsk Kapital er anbragt i Brasilien. Tydskerne sende stadig Handelsreisende, der expedere Prøver over det hele Land; de gjøre sine Varer bekendte gennem Brochurer og gennem Avertissementer. Et af de mest karakteristiske Udslag af denne deres Energi er et paa Portugisisk redigeret Exportblad „O Trafico“, et Sammen drag af et i Tydskland udgivet Export-Handels-Blad. Dette skal virke videre for tydske Interesser i Brasilien; det er sig til det Øiemed baade bevidst sit Lands Styrke og de Hindringer, det vil møde. „Vi ved, siger det selv, at ved hvert Skridt, som vi ville gjøre fremad, ville vi stadig støde mod Eng-lænderne, thi de befinde sig overalt; men for at behage dem kunne vi ikke gjøre dem den Fornøielse at renoncere paa den fulde Realisation af vore politiskøkonomiske Kræfter. Hvis vi ikke kunne naa dette Maal uden at faa Englands Fiendskab imod os, vel det faar ikke gjøre noget, vi frygte det ikke“. Paa sin Side have Nordamerikanerne ogsaa taget under alvorlig Overveielse, hvorledes de kunne udvide sine Interesser i Brasilien og der aabne et Marked, hvorhen Overskuddet af deres industrielle Produktion kunde stadig og sikkert slippe ud. Deres kommercielle Musæum i Philadelphia skulde virke i denne Retning, forskellige theoretiske og praktiske Studier af brasilianske Forholde ligeledes. Hidtil holder nordamerikansk Kapital sig tilbage, enten fordi der endnu er fordelagtigere Anvendelse for den i Sta-terne selv. Men naar den nordamerikanske Expansion begynder, som kan forudsees som naturlig og uundgaelig, kan der ikke næres Tvivl om, at et af dens Felter vil blive Brasilien. Jeg ser dog Sagen saa, at de nord-amerikanske Kapitaler og den øgede nordamerikanske kommercielle og in-dustrielle Virksomhed kun vilde virke til Alles Fordel, til Opdyrkning af Landet, til Aabning af det Indre, til Forbedring af Kommunikationerne, til jævn Forøgning af Befolkningen, derigjennem til stigende Behov, derigjennem til voksende Import. Dette vilde komme Alle tilgode, selv de mindre Nationer. Thi at dette Land har store, ubenyttede naturlige Hjælpekilder, der kun vente paa Virksomhed og Kapitaler, derom ere alle enige. Her vil

for det første være tilstrækkeligt Felt for alle Nationers Foretagsomhed uden Grund til gjensidig Skinsyge. Mellem de andre her handlende Nationaliteter have naturligvis Portugiserne stærkt Terræn, og foruden store Importhuse have disse omtrent tre Fjerdedele af den hele Detailhandel i de forskjellige Byer i sine Hænder. I denne begynde dog Italienerne at byde dem Stangen. Ogsaa Belgierne og Schweitzerne have ikke smaa Handelsinteresser i Brasilien. Spørges der om, hvorledes Brasilianerne selv stiller sig ligeoverfor de Fremmede, er Svaret, at de i alle Klasser vide at vurdere baade Betydningen af den fremmede Kapital som absolut nødvendig og det fremmede Arbejde som mere energisk end deres eget, men at de dog med nogen Uvillie se, at end ikke den lokale Detailhandel forbliver paa brasilianske Hænder, hvorfor i 1897 nogen Agitation forsøgtes drevet for, at det ved Lov skulde fastslaaes, at Detailhandlere maatte være brasilianske Borgere, uden at dog saadan Agitation førte til noget Resultat.

Generalkonsulatet har under Aarets Løb hjemsendt for norske Sømænd Hyrebeløb til en Sum af Kr. 871.34 (£ 48—8—2) og for svenske Sømænd til et Beløb af Kr. 232.25.

Til Generalkonsulatet indkom af Korrespondance 749 Skrivelser, foruden Besigtigelsesrapporter, Memorandums og mindre Meddelelser, og afgik 726 Skrivelser foruden Opnævnelsesskrivelser og mindre Meddelelser.

Jeg skal nedenfor efter spredte Kilder, Optegnelser og Oplysninger dels omhandle Skibsfartens Vilkaar i Aarets Løb, dels Handel, Industri og lokale Næringers Forholde.

Skibsfarten var i Aarets Løb i Rio de Janeiro idethele ikke saa livlig som Aaret før. Af Skibe i Langfart ankom der nemlig 261 færre end i 1897 og afgik 184 færre. Hvad vor egen Fart specielt angaar, var Antallet af ankomne norske Skibe 85 Seilskibe dr. 66 294 Tons og 20 Dampskibe dr. 19922 Tons mod 71 norske Seilskibe dr. 42 647 Tons og 53 norske Dampskibe dr. 39750 Tons i 1896. Saavel 1897 og 1896 gav et mindre Resultat end 1895. Forholdet er let forklarligt ved den raadende Krise, der efterhaanden har mindsket Befolkningens Kjøbeevne og bragt Importhandelen til meget sparsommere at forsyne sine Oplag. I de øvrige Havne vise de fleste nogen Nedgang mod 1897, Pernambuco og Rio Grande do Sul ret stærk Nedgang, Bahia en ikke betydelig Formindskelse, Santos derimod viser en Forøgelse for de norske Skibes Vedkommende, omend en Formindskelse for de svenskes. Til Sammenligning i de tre sidste Aar vedføies en Oversigtstabel, hvoraf vil sees Bevægelsen ved hver Station. Det vil bemærkes, at Farten med norske Dampskibe ogsaa har paagaat i brasilianske Havne i 1897, hvad der viser, at Rhederierne have seet, at enkelte Fragter hertil ere ønskværdige. Foruden med Kvæg og Kornvarer fra La-Plata-Landene komme disse Dampskibe tildels lastede med Kul fra Storbritanien og med Ris fra Birma og Siam. En mindre Damper har været sys-selsat i nogenlunde regelmæssig Fart mellem Argentina—Rio de Janeiro (Kvæg) og Paranagua—Argentina (Herva Matte). De to norske mindre Dampskibe, der overførtes til brasiliansk Flag, have drevet Kystfart med nogenlunde Udbytte. Som det vil erindres, er Kystfarten nu forbeholdt brasilianske Fartøier. Nogen Stigning i Fragterne er indtraadt; men den øgede og storartede Virksomhed for brasiliansk Flag, som man regnede paa, kan

paa Grund af de daarlige Tider strængt taget ikke siges at være indtraadt.

Vore Seilskibe have været beskjæftigede paa de samme Ruter som tidligere. For Kaffefragter fra Rio til Kapstaden har for mindre Skibe (300—500 Register Tons) nogenlunde gode Fragter været givne. I Kul-Tradene ere Seilskibe fremdeles benyttede; dog ere ogsaa Dampere bleven befragtede fra Syd-Englands Kul-Distrikter.

Af fremmede Nationers Skibe ankom til Rio de Janeiro i oversøisk Fart:

Tyske, ankomne: 27 Seilskibe, 114 Dampskibe; afgaaede: 25 Seilskibe, 120 Dampskibe. Argentinske, ankomne: 1 Seilsk., 16 Dampsk.; afgaaede: 2 Seilsk., 7 Dampsk. Østerrigske, ankomne: 1 Seilsk., 17 Dampsk.; afgaaede: 16 Dampsk. Belgiske, ankomne: 21 Dampsk.; afgaaede: 17 Dampsk. Brasilianske, ankomne: 37 Dampsk.; afgaaede: 43 Dampsk. Danske, ankomne: 5 Seilsk., 1 Dampsk.; afgaaede: 4 Seilsk., 1 Dampsk. Franske, ankomne: 2 Seilsk., 166 Dampsk.; afgaaede: 2 Seilsk., 143 Dampsk. Spanske, ankomne: 2 Seilsk.; afgaaede 4 Seilsk. Hollandske, ankomne: 5 Seilsk.; afgaaede: 4 Seilsk. Engelske, ankomne: 125 Seilsk., 414 Dampsk.; afgaaede: 129 Seilsk., 382 Dampsk. Italienske, ankomne: 18 Seilsk., 115 Dampsk.; afgaaede: 17 Seilsk., 111 Dampsk. Nordamerikanske, ankomne: 55 Seilsk., 1 Dampsk.; afgaaede: 48 Seilsk., 1 Dampsk. Uruguayske, ankomne: 1 Dampsk.; afgaaede: intet. Portugisiske, ankomne: 20 Seilsk., 3 Dampsk.; afgaaede: 24 Seilsk., 2 Dampsk. Russiske, ankomne: 6 Seilsk.; afgaaede: 9 Seilsk.

Sammenlignes med det forrige Aar, vil sees, at saavel Antallet af ankomne som af afgaaede Skibe var mindre end i 1897, som allerede ovenfor bemærket.

Der ankom til Rio fra Udlandet af alle Flag:	Der afgik fra Rio til Udlandet af alle Flag:
1895: 1460 Skibe dr. 2243103 T.	1895: 1327 Skibe dr. 2136474 T.
1896: 1535 — - 2469554 -	1896: 1405 — - 2283499 -
(441 Seilsk. + 1094 Dpsk.	(419 Seilsk. + 986 Dpsk.
1370709 + 2098919)	344744 + 1938755)
1897: 1274 Skibe dr. 2146854 T.	1897: 1219 Skibe dr. 2044858 T.
(347 Seilsk. + 927 Dpsk.	(361 Seilsk. + 858 Dpsk.
306599 + 1840255)	316580 + 1728278)

Der ankom til Rio i Kystfart:	Der afgik fra Rio i Kystfart:
1895: 1358 Skibe dr. 773278 T.	1895: 944 Skibe dr. 944806 T.
1896: 1415 — - 825016 -	1896: 1532 — - 963655 -
1897: 1437 — - 775675 -	1897: 1459 — - 782489 -

Ihvorvel, som ovenfor nævnt, Kystfarten i 1897 var forbeholdt det brasilianske Flag, kom dog ikke mindre end 22 Seilsk. dr. 8498 Reg. Tons og 203 Dampsk. dr. 330010 Tons til Rio under fremmed Flag i Kystfart og afgik 18 Seilsk. dr. 8367 Tons og 245 Dampsk. dr. 372719 Tons. Disse Fartøier, af hvilke 6 à 8 vare norske, ere medregnede i Oversigten ovenfor.

Hermed forholdt det sig saa, at ihvorvel Regjeringen ikke gav Tilladelse, bleve ved Toldboder, hvor der henlaa Varer, der angivelig let kunde tage Skade ved at vente, som Salt, Sukker, Kjød, Bomuld, disse efter Omstændighederne expederede af Toldbodchefen paa eget Ansvar, og ved Ankomststedets Toldbod gjordes ikke Vanskelighed ved Indklareringen. Dette var udledet af Analogi af en af Lovers Bestemmelser. Da Klager fra Personer interesserede i brasilianske Skibe fremkom, stoppedes imidlertid Virksomheden.

Den direkte Fart mellem Brasilien og Norge og Sverige er fremdeles liden. I 1897 ankom der Fartøier direkte til Rio de Janeiro fra følgende Havne:

Fra Trondhjem 4 og fra Hernøsand 4, Vestervik 8 og Visby 2. Til de forenede Riger direkte fra Rio de Janeiro afgik intet.

Fragtmarkedet i Rio de Janeiro var i 1897 idethele noget stille. De norske Dampskibe afgik alle i Ballast, idet de dels vendte tilbage til La-Plata-Landene, for at hente Ladning, dels begav sig til fjernere Egne som Britisk Guyana, Vestindiske Øer og New York for at søge Last. Af de norske Seilskibe erholdt 3 Ladning af Huder til Falmouth, 1 af Benaske til Hamburg, 1 af Jernmalm til Queenstown, og 13 af Kaffe til Sydafrika; de øvrige gik i Ballast væsentlig til Vestindien og Sydhavnene i de Forenede Stater. Da Priserne paa Jernmalm i Europa staa høit nok til, at Udførsel herfra kan lønne sig, og adskillige Gruber af Manganese-Jern ere tagne i Drift, ville efterhaanden antagelig flere Fragter hermed blive tilbudte for solide Seilskibe.

Økonomiske Forholde. De, der ere fortrolige med de tidligere Aar i Brasiliens Historie, se med Forundring, hvor forskjelligartet og hurtigt Landets hele økonomiske Grundlag har ændret sig paa ni korte Aar, siden Republikken indførtes, og Alt kastedes ind i nye Spor. Er Pengekursen det sammenfattede Udtryk for, hvilken Værdi Landets cirkulerende Penge have, hvilken Kredit det hele Land som Kunde og Laantagér har paa fremmede Markeder, hvilken Ballance det repræsenterer mellem sin forbrugende og sin producerende Evne, viser 1897 med en sluttelig kurs af 7 d pr. Milreis en uafbrudt finansiell Nedgang. I en Periode af 34 Aar (1856—1890) havde de brasilianske Papirpenge holdt sig à pari eller nær derved, og til og med været over, saa at ingen gjerne vilde modtage Guld som altfor tungvindt og betalte Agio for at faa Papir. Milreisen, der er værd 27 pence (2 sh. 3 d) à pari, stod i 28 pence i 1856, 1857, 1875 og 1889. Men fra 1891 begyndte den at falde jævnt, den kom til 20 d, til 14 d, til 10 d. Alle var enige om, at under 9 d kunde den umuligt komme, og den naaede 8 d og 7 d, og 1897 sluttede med Udsigt til yderligere Fald, og den kom til 6 d og staa nu i Mai i 1898 i ca. $5\frac{3}{4}$ d. Vilde man nu samtidig udlede, at Republikken ikke synderlig har forstaaet at have Held med sine Finantser, medens Keiserdømmet havde Alt i ypperligste Orden, er dette forsaavidt misvisende, som Budgetterne allerede før 1889 flere Gange opgjordes med Deficit, hvilket der raadedes Bod paa ved Laan og atter nye Laan. Det tidligere Styre var imidlertid et sparsomt, forsigtigt, relativt stærkt, der kunde holde igjen, og som fortsatte en lang Tradition og med prøvede Mænd. Det nye begyndte med nye Mænd, ganske vist begavede,

velmenende og patriotiske, men uden Erfaring, og som fra det Udgangspunkt, at alt det gamle ikke duede, begyndte at gjøre Alt om igjen, i nye Former, og at lade Alt gaa paa en større Skala. Havde den brasilianske Republik i sine Former og sit System efterlignet Forholdene hos et Folk, der tilnærmelsesvis havde samme Karakter, samme Anlæg, samme Udvikling, vilde utvivlsomt Resultatet blevet bedre: man valgte, med Enthusiasme for den amerikanske Tanke, at efterligne den nordamerikanske Republik, og Resultatet er, hvad 1897 Aars Slutning opviste. I Statens som i Individets Finantser gjælder ganske det samme: Ingen kan bruge mere end hvad han tjener, og den, der har Indtægt af 4, kan i Længden ikke bruge 5; og den, hvem visse Udgifter paahviler, maa ogsaa have Indkomster, der svare dertil. Men i Brasilien indrettede man sig i de første Aar efter Revolutionen, som om Statskassens, Landets og Individernes Formuer vare udtømmelige: og nu efter saa faa Aar er der økonomiske Vanskeligheder nærsagt for Alle.

Man havde en kraftig Centralmagt, der raadede over temmelig tilstrækkelige Ressourcer. Man byttede den med en svag Centralmagt, der intet har at sige ved Valget af de enkelte Staters Chefer (Guvernører og Præsidenter) og til og med maa høre de haardeste Ord fra disse (f. Ex. i Rio Grande do Sul) uden at kunne reagere. Man paalagde Centralmagten at bære Byrder ved Hær, Flaade, Udenrigsforholde, Postvæsen, Toldopbørsler, Statsgjæld; men man sørgede ikke for at stille absolut tilstrækkelige Ressourcer til dens Raadighed, — samtidig med at de enkelte Stater kunde tilvejebringe rigelige saadanne til sin egen Disposition, raade over disse som de ønske, endog optage Laan i Udlandet, have Agenter der for sin egen Regning til Fremme af Immigration eller finansielle Operationer. Man ser saaledes nu Stater som Para, Amazonas, Sao Paulo, Rio Grande do Sul med meget rigelige Indkomster. Og Unionen relativt fattig. Det nægtes ikke, at enkelte Stater have udviklet sig uhyre under de nye Forholde og ved dem. Men Brasilien som Helhed er neppe gaaet frem. At de enkelte Stater skulde hjælpe Unionen med direkte Tilskud i Analogi f. Ex. med det tydske Riges System, er ikke faldt nogen ind. De vigtigste Spirer til mange Ulemper ligge altsaa klarligen allerede i selve Republikkens Konstitution og i de enkelte Staters Særkonstitutioner; men desværre er Omstændighederne ved at ændre dem saa mange og Faren ved at røre den saa stor, at Ingen vil vove dette for det første. Brasilianerne er ikke Nordamerikanere, og de have faaet et System, der i sine Detailler ikke passer for dem; men Spørgsmaalet, hvorom man ikke hurtig kan enes, er, hvorledes man skulde ordne det bedre. Jeg har troet det af Interesse at fremhæve ovenstaaende Punkt som billigt at tage i Betragtning, da det ikke let falder i Øinene udenfor Brasilien.

Aaret kan siges at have opvist Krise i Alt: i Politik, i Finantser, i Agerbrug, i Industri og Handel. Borgerkrigen i Rio Grande do Sul var i 1895 jo knapt endt, førend i 1896 urolige Elementer begyndte at vise sig i Staten Bahia. Expeditioner sendtes imod dem (Antonio Conselheiro's Fanatikere), og i 1897 blev et helt Felttog nødvendigt, der varede til Oktober. Efterretningen om Oberst Morcira Cesars Nederlag fremkaldte i Rio de Janeiro Uroligheder og Forfølgelser mod monarkistiske og konservative Elementer, der ei forløb uden Blodudgydelse og Ødelæggelse af Eiendom, og Felttogets Afslutning, gav, efter ihærdige Agitationer af de samme jakobinske Kræfter, Anledning til Attentatet paa Republikkens Præsident den 5te No-

vember, hvilket heldigvis blev resultatløst mod hans Person, men medførte Krigsministerens Død. Der blev vistnok ikke noget af den Revolution, som dermed var planlagt; men det gav ialfald Almenheden det Indtryk, at man i Brasilien ogsaa allerede var naaet til Pronunciamentoernes, Gaderevolutionernes og det politiske Snigmords Stadium. Heldigvis findes ikke Tilbøieligheden herfor endnu hos det store Folk. Men det var klart, at dette ogsaa vilde bidrage til at gjøre Alle betænkelige, der have økonomiske Interesser med Brasilien. Aaret endte med Beleiringstilstand.

Det finansielle Princip, som Vicepræsidenten Dr. Manoel Victorino Pereira fremsatte ved Aarets Begyndelse, aandede Optimisme og gode Principper: „at forøge Landets Produktion, at formindske Statens Udgifter, at forbedre den omløbende Seddelmynts Værdi gennem Indløsninger, at op- hjælpe Industrier og Landbrug.“ Republikkens Præsident, Dr. Prudente de Moraes, hylder det samme Program og har, maadeholden, velmenende og agtet, bestræbt sig for at arbeide mod dets Gjennemførelse. Samtidig gik Kursen mere og mere ned, og Statskassens finansielle Stilling blev vanskeligere og vanskeligere. Brasilien har sine væsentligste finansielle Forbindelser i London (Huset Rothschild er dets Agent), og der skulde altsaa dets bedste Venner være: ikke desto mindre var det i de engelske Blade og de engelske Tidsskrifter, at Artikler efter Artikler fremkom, der omtalte Brasiliens Finantser som havarerede og dets Stilling som uholdbar og forkyndte dets nær forestaaende Betalingsindstilling. Mellem disse lagdes der særlig Mærke til Artikler i „Financial News“ og Korrespondancer til „Times“ fra Rio. Det var ikke langt fra, at Brasilien allerede spillede „den syge Mands“ Rolle, som dog maatte lytte til Raabene paa Forstand i Administration. Hertil er nu at bemærke, at Brasilien hidtil aldrig har svigtet sine Betalinger og stedse betalt sine Kjøb og erlagt Renter og Afdrag af sin Statsgjæld. Det er muligt, at det vilde have været klogere og nyttigere for det allerede for længe siden, da Kursen stod i 8 eller 7, at have indstillet Betalingen midlertidig og at have fulgt Argentinas Eksempel. Det er ialfald dets Ære, at det har fortsat at svare til Forpligtelserne trods større og større Offere. Brasiliens Statsgjæld er ganske vist nu betydelig. Efter officiel Kilde er den: Indenlandsk Gjæld i Papir Rs. 364 889 000 000 eller à blot 6 d ca. £ 9 122 225; Indenlandsk Gjæld i Guld Rs. 179 466 000 000 eller £ 20 187 422; Udenlandsk Gjæld i Guld £ 35 261 700 (hvoraf dog næsten 1 Million £ er amortiseret) eller ialt ca. £ 64 571 347. (Hertil kommer endel senere Forpligtelser og Garantier, der forøge Beløbet noget; dog tror jeg, det er overdrevet, naar det i den udenlandske Presse er anført, at Brasilien nu har en Statsgjæld af £ 90 Millioner.) Betalingen af Renter og Afdrag kræver betydelige Beløb, hvilke ganske vist for den indenlandske Gjælds Vedkommende delvis betales i Papirmynt (og altsaa er uafhængig af Kursen) med Rs. 18 243 000 000, men for den udenlandske og en Del af den indenlandske Gjælds skulle betales i Europa i Guld, med omkring 3 Millioner £ pr. Aar. Vel, medens Regjeringen kunde skaffe sig Vexlerne til Remisserne af disse £ 3 Mill. for ikke lang Tid siden for 55 Mill. Milreis, maatte den beregne for 1898 at skulle bruge dertil 110 Mill. Da Kursen er faldt senere, uagtet mere end da forudsat, kan man sparere sige omkring 120 Mill. Unionens væsentligste Indtægtskilde (omkring 60 pCt. af hele Beløbet) er Toldindtægten, og dens Indtægtsbudget var for 1898 ansat til 340 Mill. Milreis. Statsgjældens Forrentning og Amortisation sluger altsaa en kolossal Del af den hele Indtægt. Og dog vedbliver Brasilien at

betale. Dernæst er det at bemærke, at det nu vil koste Arbejde at realisere Sparsomhed igjen i hele Statshusholdningen. I hele Embedsværket er Politik trængt ind. Staten kunde nøie sig med et Mindretal vellønnede og dygtige Funktionærer; men Politikerne have anbragt et Utal af Tilhængere, som egentlig ere overflødige. Estrada de Ferro Central f. Ex. har 14000 Funktionærer og Arbeidere, og kunde drives med 7000, efter hvad Kyndige paastaa; men de politiske Interesser hindre hidtil Fjernelsen af de Overflødige. Hæren har ca. 28 000 Mand men omtrent 2 000 Officerer mere end den behøver. At fjerne disse udenvidere vilde for Regjeringen være et alt for farligt Experiment: istedenfor at resikere en Revolution maa den fremdeles bære Udgiften, indtil gradvis Formindskelse kan ske. Præsidenten paatænkte at reducere Hærens Styrke og forelagde sin Hensigt for ledende Politikere; men den blev modtaget saa kjøligt, at Tanken maatte opgives. Derimod ere Besparelser blevne indførte i Marinen (og endog 3 Skibe solgte i 1898). I Finantsministeriet ere ganske vist, efter hvad der har været anført, 180 Pladse blevne inddragne af den nuværende Finantsminister; men dette har maattet ske med al Lempe og Forsigtighed. Og i alle Administrationsgrene er det ligedan. Finantsministeren ved meget vel, at Toldboderne, den vigtigste Indtægtskilde, ikke have det ønskelige dygtige Personel; men han kan ikke uden videre ændre, øge eller mindske det; han ved ogsaa, at Indtægten ikke bliver, hvad den burde. Det sidste godtgjordes ved Rio de Janeiro, Santos og Bahia Toldboder ved den for ei lang Tid siden foretagne Undersøgelse, der paaviste Smugling og Uorden. Ved en Toldbod indkom der ved strengere Kontrol i 1897 Rs. 6 743 000 000 af 8 700 Tons Varer, medens der Aaret før af 15 000 Tons Varer kun indkom i Statskassen i Told Rs. 3 881 000 000. Men af politiske Hensyn kan Regjeringen med Lempe kun efterhaanden faa forbedret disse og andre Grene og sat Udgifterne ned.

For at forøge sine Indtægter har Regjeringen dog Resserourcer ved Haanden, som man ikke kan se bort fra: Estrada de Ferro Central ansættes til en rund Værdi af 15 Mill. £ (ihvorvel den nu drives med Tab ved slet Administration); nogle andre Jernbaner, som ogsaa er Stateiendom, repræsentere nogle Millioner; dertil har den af sine 4 % indfrieede Statsobligationer for ca. 150 Millioner Milreis, hvortil kommer Jordeiendom og Skov for betragtelige Værdier, ihvorvel „terras devolutas“ (uoptagen Statsjord) efter 1889 blev henlagt til de enkelte Stater). Opkastes altsaa det Spørgsmaal: Eier den brasilianske Stat saameget, at dette kan ansees som tilstrækkelig Sikkerhed for dens inden- og udenlandske Forpligtelser iberegnet dens cirkulerende Papirpenge, synes det mig, at der trods al Pessimisme maa svares bekræftende (og at den nuværende Kurs forsaavidt er misvisende).

Regjeringen greb imidlertid hidtil ikke til disse Resserourcer. Der var Tale om ikke at sælge men at bortforpagte Estrada de Ferro Central, og Underhandling dreves med et engelsk Syndikat; men man kom ikke til noget Resultat, da Syndikatet ikke vilde betale nok. Disse Underhandlinger ville muligens blive gjenoptagne senere. Nogle mindre Jernbaner (i Pernambuco og Rio Grande do Sul) bleve bortforpagtede og ville altsaa give en sikker aarlig Indtægt.

Regjeringen erholdt derimod i 1897 Laan: Der optoges et indre Laan paa 60 Mill. Milreis à 6 % Rente betaltbart i 10 Aar, hvorhos Huset Rothschild gav et Forskud af £ 2 Millioner paa Betingelser, der ikke ere offens-

biggjorte (ihvorvel det er blevet antaget, at det skulde være med Garanti i Toldindtægten). Paa samme Tid som Unionen øgede sin Gjæld, optog Staten Minas Geraes i Paris gennem Banque de Paris et des Pays Bas et Laan paa 65 Millioner Frs. for sin Del.

Det var ligeledes under Overveielse at forøge de regelmæssige Statsindtægter: Toldtariffen blev atter gennemseet af en Kommission og dens Satser delvis forhøiede. (Men medens saaledes Indtægten steg, øgedes ikke Importen, som beregnet). Det var foreslaaet at indføre en Indkomstskat i Brasilien ligesom den engelske income Tax; men denne Udvei blev forladt, dels fordi Skatten vilde være høist upopulær, dels fordi Oppebørselen antoges at blive for kostbar. Man forhøiede imidlertid Postportoen saavel til Indland som til Udland, forhøiede Telegraftaxterne, lagde Skat paa udenlandske Forsikringselskaber, lagde Afgift paa Fyrstikker saavel udenlandske som indenlandske. Med disse Forhøielser haabede man vistnok ikke at skulle opnaa at balancere Budgettet. For 1898 var dette beregnet til Indtægt Rs. 342 653 000 000 og Udgift Rs. 372 812 424 000, eller et forudsat Deficit af Rs. 30 159 424 000. Men dette skulde raades Bod paa ved de laante Midler. (Som det vil erindres, opgjordes Budgetterne ogsaa de foregaaende Aar med Deficit: før 1896 med Rs. 18 000 000 000 Deficit og for 1897 med Rs. 35 000 000 000 Deficit).

Den finansielle Situation kan altsaa sammenfattes saaledes: Regjeringen har ikke oprettet væsentlig nye Skattefundamenter og Indtægtskilder; den har ikke kunnet væsentlig formindske sine Udgifter. De indre politiske Forholde have været forvikled, og givet Frygt for Uroligheder i Fremtiden. Tilstrømning af nye Kapitaler til Anbringelse i Brasilien, altsaa i Form af Guld eller Vexler til Salg, er derved bleven ringere. Formue og Sparepenge i Milreis ere tildels for dog at redde noget, ogsaa bleven forvandlet til udenlandsk Guld eller Vexler og sendte ud af Landet. Da Kaffen, den vigtigste Exportartikel, er falden saa betydelig i Pris, repræsenterer dens Udbytte et saa meget ringere Antal Vexler til Salg. Da Landet selv ikke producerer nok Livsfornødenheder som Korn, Mais, Flæsk, Alfalfa, Mel, Kjød etc., maa dette indføres og betales i Vexler ligesom de øvrige Varer, selv om Indførselen af disse er mindsket. Regjeringen maa optræde paa Markedet som Kjøber af Vexler for sine Remisser, og denne øgede og stærke Efterspørgsel forhøier disses Pris det er: bringer Papirpengenes Værdi end mere til at synke. Og dette Resultat øges end yderligere ved, at Vexlernes Værdi ikke blot afhænger af den legitime Efterspørgsel og Tilbud til Dækkelse af Kjøb og Salg af Varer, men allerede længe i Rio de Janeiro ogsaa af Spekulanter ved en Spekulation (i Hause eller Baisse, men mest i Baisse) der er hensynsløs og saa omfattende, at man har beregnet (selv om muligens noget overdrevet, at hvis der er omsat 16 Millioner £ i Vexler, er ca. 2 Mill. £ deraf virkelig for at effektuere Becalinger, de øvrige 14 Millioner £ er Spekulation d. v. Papirer, der kun repræsenterer Væddemaal om Difference i Kurs. Disse illegitime Kunder bidrage selvfølgelig ved sin Efterspørgsel efter Vexler i Tilfælde til at gjøre Varen dyrere for de legitime, Handelsmænd og Remittenter, d. v. s. til at gjøre Kursen lavere og Papirpengene værdiløse. Og fordi de tro paa Kursens Fald og se, at Regjeringen maa paa Markedet og købe Vexler til sine Remisser, spekulere de helst i Baisse og bidrage sit til denne.

Ihvorvel det tidligere var sat i Udsigt, at den cirkulerende Seddel-

mængde skulde kunne reduceres ved gradvise Indløsninger og Formindskelser, har i Aarets Løb ingen saadanne kunnet foretages.

Det var nu, efterat Emissionsretten var frataget, i de tidligere Aar, forskellige Banker, blot Banco da Republica, der kunde udstede Sedler. Dette omordnedes i 1897, saa at ogsaa denne Bank skal miste Retten, hvorefter Regjeringen overtager Ansvar for, at alle cirkulerende Sedler, ligesom alle de Værdier i Guld og Statspapirer, der dannede Sedlernes Garanti, overdroges Statskassen. Bankens Gjæld til denne søgtes ordnet ved, at Statskassen overtog i Betaling forskellige Eiendomme og Fordringer, hvorhos der med den resterende Gjæld gaves lang Betalingsfrist. Banken forpligtede sig til at anvende indtil 25 Millioner Milreis fordelte paa 10 Aar til Laan til Agerbruget med Pant i Landeiendommene.

Companhia Leopoldina, et større Jernvejsbolag solgtes til et nyt, engelsk, Selskab, og der haabes, at dets ret vigtige Linier nu under bedre Administration ville give Udbytte, sikre en tilfredsstillende Drift og opbølge vedkommende Egne i Staterne Rio de Janiro og Minas Geraes.

Toldboderne. Det er ovenfor nævnt, at Tolden danner Unionens vigtigste Indtægtskilde. Her hidsættes en Opgave over de ved de forskellige Toldboder oppebaarne Beløb:

	1896.	1897.
Rio de Janeiro Rs.	120 893 435 000	92 225 500 000
Santos "	45 205 774 000	38 681 669 000
Pernambuco "	24 406 185 000	20 947 431 000
Porto Allegre "	11 840 869 000	9 869 338 000
Rio Grande do Sul "	7 357 599 000	6 049 254 000
Maranhao "	4 875 149 000	4 303 494 000
Maceio "	2 005 689 000	1 860 954 000
Sta Catharina do Desterro "	1 758 524 000	1 581 247 000
Corumba "	1 521 232 000	1 153 736 000
Victoria "	1 687 426 000	1 025 874 000
Uruguayana "	979 251 000	536 583 000
Aracayu "	1 811 478 000	1 758 913 000
Natal "	390 776 000	242 698 000
Parnahyba (Piauhy) "	493 795 000	446 981 000
Manaos "	6 382 362 000	6 342 493 000
Pará "	19 941 122 000	22 800 501 000
Ceará "	3 642 791 000	5 515 644 000
Paranaguá "	1 717 422 000	2 354 118 000
Bahia "	20 815 904 000	21 398 286 000
Parahyba do Norte "	1 335 016 000	1 393 346 000
Peuedo "	83 246 000	120 344 000

I de ovenanførte Tal er indbefattet ikke alene den egentlige Indførsels-told, men ogsaa Klareringsafgift (despacho maritimo), Tillægstold (Addicionaes) extraordinær Afgift (Extraordinarias) og nogle andre Afgifter, samt Deposita (hvorunder ogsaa Mulkter og forskellige Beløb, tilhørende Sparekasser, Umyndiges Midler, velgjørende Indretninger, der ere opbevarede ved Toldboderne). Toldboden i Porto Alegre besluttedes inddraget, hvad der i 1898 er iværksat.

Krisen i Agerbruget foranledigede Henstillinger til Regeringen om Hjælp og Laan. Med Føie svarede der fra forskjellige Hold, at Landbrugerne selv maatte tage nødvendige Skridt til at forlade den exclusive Kaffedyrking og begynde Avl af Kornvarer, Alfalfa, Grøntsager, Frugter samt med Opdrætning af kvæg og Svin.

Krise i Industrien blev ogsaa bemærket. Trods den Beskyttelse, Toldtariffen har givet, standsede forskjellige Fabriker sin Virksomhed, og visse Industrier tog ingenlunde den Udvikling, der var ventet. Tændstikindustrien forholdt sig, trods den høie Told paa udenlandsk Vare, meget passiv. Bomuldsvæverierne gik med nogenlunde Energi.

Krisen i Handelen følte paa alle Hold. Indførselen formindskedes, og i al Afsætning, saavel i Stæderne som i det Indre følte Flauehed. Falitter indtraf, dog ei af mange større Huse, og større Forviklinger afværgedes ved gjensidig Imødekommenhed fra Handelshuses og Bankers Side. Handelen særlig i Rio de Janeiro rører sig med store Kapitaler. I de seneste Aar, da Anbringelsen af Penge i Foretagender blev mere resikabel, foretrak mange at lade sine Penge staa i Bankerne tildels uden Rente fremfor at vove dem med Resiko at tabe dem i tvivlsomme Papirer og usikre Bolag. Bankerne have saaledes siddet med store Beløb i Deposita. Men henimod Aarets Slutning begyndte Penge at udtages af Bankerne ogsaa paa en iøinefaldende Maade, uden at tilfredsstillende Forklaring kunde gives, om man frygtede, at ogsaa Bankerne ved Handelshusenes Forlegenheder skulde komme i Vanskeligheder, eller om Folk opgav Haabet om bedre Kurs og begyndte at sende sine Sparepenge til Europa, eller om flere udtog Penge for at købe Kaffe i Sao Paulo og Kautschuk i Para i Paavente af endelig stigende Priser. Noget livligere Omløb af Penge i Handelsrørelsen i selve Hovedstaden mærkede man ialfald ikke. Følgende Tabel vil vise denne Forskjel i Bankernes Deposita i Rio i Oktober Maaned og ved det nye Aars Begyndelse:

Bank.	Oktober 1897.	Januar 1898.
London & River Plate . . . Rs.	30 744 000 000	Rs. 14 518 000 000
Republica ”	28 103 000 000	” 13 448 000 000
London & Brazilian ”	22 973 000 000	” 13 021 000 000
Brasilianische Bank für Deutsch-		
land ”	19 477 000 000	” 18 947 000 000
Rural e Hypothecario ”	9 800 000 000	” 9 561 000 000
Banque Française ”	9 653 000 000	” 7 288 000 000
Commercial ”	9 427 000 000	” 7 088 000 000
British Bank ”	9 253 000 000	” 3 417 000 000
Commercio ”	5 198 000 000	” 4 842 000 000
Lavoura e Commercio ”	3 033 000 000	” 1 870 000 000
Nacional ”	2 470 000 000	” 880 000 000
Hypothecario do Brazil ”	945 000 000	” 1 411 000 000
Depositos e Discontos ”	745 000 000	” 911 000 000
Intermediario ”	114 000 000	” 182 000 000
Rio e Matto Grosso ”	29 000 000	” 106 000 000
Constructor ”	24 000 000	” 24 000 000
	Rs. 151 988 000 000	Rs. 97 523 000 000

Hvoraft altsaa sees, at der paa 3 Maaneder blev udtaget pludselig Rs. 54 465 000 000.

Børsen var en Smule livligere end i 1896, om end Noteringerne i de forskjellige Papirer vare meget fluktuerende og saavel de økonomiske som de politiske Vanskeligheder her arbejdede mod Nedgang i Priser. Dette mærkedes særlig ved et af de mest omsatte Papirer, 5 % Statsobligationer (Apolices). Af 4 % Obligationerne betales Renten i Guld, og derfor havde de hidtil en ret høi Pris; men da Regjeringen i November 1897 bemyndigedes til at foretage en Konvertering af dem, saaledes at Renten nu skulde betales i Papir, sank Prisen paa dem med pludselig Fald. Det nye indre Laans Obligationer mødte god Afsætning. Ellers var Aktierne i Banco da Republica, i Companhia Leopoldina, i Sorocaba-Banen, i de forskjellige brasilianske Privatbanker og i de industrielle Bolag, særlig Bomuldsvæverierne, de mest omsatte Papirer. Ved Siden af disse forekom ogsaa tildels ved tvungne Salg Aktier i Bolag, der datere fra Spekulationsperioden i 1890, og som nu ere værd en Brøkdels af sin Kapital og mange ei stort mere end det Papir, de ere trykte paa.

Pengekursen viste et næsten jævnt Fald. Den stod ved Aarets Begyndelse og Slutning saaledes:

	England. d. pr. Milreis.	Frankrige. Reis pr. Franc.	Tydskland. Reis pr. Mark.
Januar 1897	8 ³ / ₈ à 9 d.	1 059 à 1 139	1 307 à 1 410
December 1897	7 à 7 ³ / ₆ d.	1 327 à 1 365	1 638 à 1 686
	Forenede Stater. Reis pr. Dollar.	Italien. Reis pr. Lira.	Portugal. Ms. pr. 100 000.
Januar 1897	5 570 à 6 038	1 025 à 1 110	480 à 522
December „	7 000 à 7 191	1 284 à 1 328	520 à 550

Kurserne paa England, Frankrige og Tydskland angaa Bankpapirer paa 90 Dages Sigt. De paa de forenede Stater, Italien og Portugal angaa 3 Dages Sigt. Medens Middelkursen paa England for 1892 var ca. 11⁹⁴/₁₀₀ d, var den i 1897, da den naaede op til 9 og ned til 6⁷/₈, ca. 7⁷/₈ 8 d. Som nævnt, er den i 1898 allerede naaet til 5³/₄ d og derunder, pr. Milreis. *)

Importhandelen var idethele slap og tilbageholden. Som sædvanlig skal nedenfor nærmere undersøges endel Artikler, der have særlig Betydning for vor Handel og Fragtfart.

Klikfisk. Importen af denne Vare udgjorde i 1897 40 328 Bøtter og Tønder, 39 663 Kolli og 70 404 Kasser mod 68 888 Bøtter og Tønder, 25 533 Kolli og 50 305 Kasser i 1896 eller en Forøgelse af 24 229 Kasser og Kolli og en Formindskelse af 28 560 Bøtter og Tønder. Ved Aarets

*) Dette er skrevet i den første Halvdel af Mai 1898. Den 21de Mai begyndte Kursen at stige noget i Paavente af et finantsielt Arrangement for Brasilien i Europa, steg til 7¹/₈ og faldt atter til 6¹/₂.

Slutning i 1897 var der paa Lager i Rio 25 000 Kolli. Kassefisken kommer fra Norge, og der var saaledes her en liden Begunstigelse for vor Export, ihvorvel denne syntes noget forceret, og tildels tarvelig Kvalitet ankom. Under Pakning i „Kolli“ kommer forskjellig Fisk. Nordamerikansk har ikke været seet i det sidste. Islandsk Fisk, der roses for sit vakre Udseende, forsøges indført, men har ikke vist sig holdbar og bedærves let. Fransk Fisk sees sjelden. Fisken i Bøtter og Tønder kommer fra Canada. Den kjæmper med den norske Fisk i Rio og har fortrængt den i Bahia. Prisen var ved Aarets Begyndelse 48—50 Milreis pr. Bøtte (Canadafisk) og 48—52 Milreis pr. Kasse (norsk Fisk) og var ved Aarets Slutning resp. 45—53 og 40—50 Milreis. Angaaende Fiskens Kvalitet og bedre Tørring førte Generalkonsulatet i Aarets Løb Korrespondance med forskjellige Exportører i Norge.

Tjære kom dels fra Hamburg, dels fra England. Der indførtes i 1897 510 Fade mod 752 $\frac{1}{2}$ i 1896. Prisen var fra 50 til 59 Milreis pr. Fad. Indførselen har været i jævn Tilbagegang siden 1893, da der indførtes 1090 Fade.

Stenkul. Indførselen beløb sig til 515 932 Tons fra England og 16 505 Tons fra forskjellige Lande eller ialt 532 437 Tons eller noget mere end i 1895, men mindre end i 1896, da der kom 574 308 Tons. Priserne var nominelle.

Øl. Der indtraf 1 711 Kasser fra England, 924 fra Tydskland, 410 fra Belgien og andre Lande, ialt 3 045 Kasser, mod 7 270 i 1896 og 54 263 i 1895. Den uhyre Nedgang skyldes nye Anlæg af Bryggerier i Hovedstaden og i Sao Paulo. Priserne vare for engelsk Øl (Stout) M. 24—25 pr. Dusin, for tydsk Øl Mr. 80—82 pr. Kasse, for de øvrige indførte Sorter Mr. 60—66 pr. Kasse.

Cement. Der ankom 196 700 Fade mod 158 799 i 1897. Mærkerne var engelske, franske, tyske og belgiske samt mindre Kvant fra andre Lande. Der har været gjort Forsøg paa at indføre Cement saavel fra Visby som fra Christiania, men Varen falder for dyr. Prisen var i Januar 1897 fra Mr. 12 til 18 pr. Fad, men steg henimod Aarets Slutning til 12 à 22 Mr. pr. Fad, efter de forskjellige Kvaliteter.

Smør. Der indførtes 51 243 Kasser mod 57 738 i 1896. Der optraadte særlig franske Mærker, men ogsaa italienske, nordamerikanske og danske. Af de sidste er Esbensen Herregaardssmør anseet som det bedste. Priserne var paa europæisk Smør fra 2 450 à 3 000 pr. Æske. Meierier er indrettede i Petropolis, i Minas Geraes, i San Paulo og Rio Grande do Sul; men den brasilianske Tilvirkning spiller paa Hovedstadens Marked hidtil en ubetydelig Rolle.

Trælast. Af svensk (og delvis norsk) Trælast ankom der i 1897 12 461 $\frac{1}{2}$ Dusin mod 32 655 $\frac{1}{2}$ Dusin i 1896. Priserne vare i Januar 67—68 Mr. pr. Dusin for hvid og 74—75 for rød, hvilket steg, saa at i December Prisen var Mr. 83—85 for hvid og 92—94 for rød. Importørerne vare:

Chr. Heckcher & Ca.	9 612 $\frac{7}{12}$ Dusin
Companhia Luz Stearica	1 113 $\frac{6}{12}$ „
F. P. Passos	967 $\frac{11}{12}$ „
Empreza Industrial Brasileira	767 $\frac{10}{12}$ „

Indførselen af amerikansk Trælast var: Pitchpine, 25 940 429 Fod; Pris: 66—83 Mr. pr. Dusin Planker; Varen kom fra Pensacola, Brunswick, Mobile, Pascagoula og Sapelo; Whitepine 5 830 964 Fod; Pris: 205—240 Reis pr. Fod; Varen ankom fra New-York, Baltimore og Boston; Spruce 6 095 115 Fod; Prisen var fra 65—87 Mr. pr. Dusin Planker. Sammenlignet med 1896 var Indførselen af amerikansk Last ialt 37 866 508 Fod mod 52 054 267 i 1896, — eller adskillig lavere; derimod var den betydeligere end i alle de fire tidligere Aar. Denne Stigning er til Fordel for vor Fragtfart, der er meget sysselsat i denne Trælast.

Fyrstikker. Der ankom 4 365 Kasser mod 2 104 Kasser i 1896. Dette er en Forøgelse ganske vist men dog lidet imod Importen i 1895, der opviste 25 864 Kasser. Det er imidlertid allerede meget, at det endnu er muligt at indføre Fyrstikker, da Toldsatserne var og er saa høje, at de næsten er prohibitive. Ihvorvel de indenlandske Mærker, hvis Tilvirkning trods alle Begunstigelser dog ikke synes at trives overordentlig, frembydes ivrig og vinder jevn Afsætning, er Jønkøpings endnu det mest søgte Mærke paa Markedet. Af andre svenske Mærker forekommer Jønkøpings „Vestra“, Tidaholms og Linkøpings. Norske Tændstikker sees ikke i Rio. Prisen var i Aarets Begyndelse 398 à 400 Mr., i dets Slutning 424—430 pr. Kasse à 6 „latas“ (Blikkasser).

Salt. Af udenlandsk Salt ankom meget mindre i 1897 end Aaret før, da Tolden blev forhøjet. Der kom af dette 634 000 Liter, 3 852 Tons og 30 800 Sække mod 5 363 880 Liter, 20 496 Tons og 84 900 Sække i 1896. Derimod blev Tilførselen af brasiliansk Salt fra Rs. 1 400 til 3 200 pr. 40 Liter.

Brasilianske Produkter.

Kaffe. Den brasilianske Exporthandels vigtigste Vare havde i 1897 en meget ugunstig Stilling, og lydelige Klager hørtes saavel fra Fazendører, Mellemmænd og Kjøbmænd. Produktionen var øget, Forbruget i Udlandet steg ikke i Forhold, Fazendørerne havde Behov for Penge, formaaede ikke at holde sine Forraad tilbage, men maatte sælge og snart sagt for, hvad de kunde faa. Medens Prisen i 1896 for Kaffe No. 7 (average good) pr. 15 Kg. begyndte med R. 21 700 og endte med 13 500, stillede den sig i 1897 til R. 16 400 i Januar og 10 800 i November, en Notering saa lav, at der forsikredes, at faa Landeiendomme kunde undgaa Ruin. Dette er vistnok saa i Staten Rio de Janeiro, hvor denne Pris næsten repræsenterer Tab; men heldigvis ikke i San Paulo, hvor Plantagernes rige Afkastning og Arbeidsomkostningernes relative Lavhed selv til denne daarlige Pris levne Udbytte, hvor Fazendaen er tilfredsstillende administreret. Tilførselen til Rio i Aarets Løb var meget regelmæssig; Jernbanen opfyldte tilfredsstillende sin Opgave; ja i August kom de med Kaffe lastede Waggoner saa hyppigt, at der laa Op-læg af Sække paa Jernbanestationerne nærmest Rio, fordi Modtagerne ikke kunde hente hurtigt nok. I August og September blev der Mangel paa Sække, da hverken Importørerne af færdige Sække eller Fabrikerne for Sække-Strie havde tilstrækkelig Forsyning, og man blev Vidne til en pludselig Spekulation i Sække, idet man hentede helt fra Buenos Ayres, og dog tjente derpaa. Aaret sluttede med en Pris af R. 11 620 pr. 15 Kg. („arroba“) for No. 7. I 1898 er den heldigvis gaaet op igjen noget og staar i Mai i ca. R. 14 000 pr. 15 Kg. (Typerne No. 1 til 5 forekommer ikke i Handelen, No. 6 er sjelden, No. 7 er den vanlig gode, No. 8, 9 og 10 er ringere

Sorter, hvor ujevne, mere eller mindre farvede Bønner, og hvor Jord eller Rusk forekommer). Man saa i 1897 fremdeles, at enkelte Fazendører søgte at sælge direkte til Exportøren uden at gaa igjennem Mellemmændene (commissario og ensaccador) i Haab om derved at opnå fordelagtigste Pris. Denne Omstændighed er imidlertid bleven angiven som medvirkende til Kaffeprisernes Fald og Markedets Overfyldning. Grundene til Prisfaldet ere væsentlig Overplantning i Brasilien, Nyplantninger i andre Lande (Indien, Congo), øget Produktion i de ældre Kaffelande og herved Overfyldning af Markedet samt specielt for Brasiliens Vedkommende Fazendørernes pekuniære Forlegenheder, som tvinger dem til at sælge til hvad Pris som helst, og det Tryk, hvormed de nordamerikanske Importører gennem sine Agenter her trykke Markedet og holde Priserne nede. Hertil kommer, at den brasilianske Kaffe idethale vurderes ringere i Aroma og ikke ansees saa godt rensat og sorteret for Markedet som de andre. Medens hele Verdens Tilvirkning af Kaffe er ca. 12 Millioner Sække, blev den i 1897 større. Men medens Priserne paa andre Sorter som f. Ex. Java- og Venezuela-Kaffe faldt i maadeholdne Proportioner, sank den brasilianske uforholdsmæssigt. Medens „Santos good average“ saaledes pr. 1ste Januar 1896 i Håvre var i frs. 92 pr. Sæk, var den i 1897 kommen ned i frs. 62 og stod pr. 1ste Januar 1898 i 41. Da Brasilien altsaa i 1897 kun fik ca. Trediedelen af det Beløb i Pd. Sterling, som det i tidligere Aar erholdt for sin Kaffe, er det let at forstaa, at dette har maattet virke uheldigt tilbage paa det hele Lands som de enkelte Individuers Økonomi.

Medens der fra Rio de Janeiro i 1896 udførtes 2 923 905 Sække Kaffe, udførtes i 1897 fra denne Hovedstad 4 066 734 Sække. Heraf gik 2 450 836 Sække til de forenede Stater, 1 223 701 til Europa, 225 949 til Sydafrika, Chili og Argentina og 167 153 til brasilianske Havne. Mellem de europæiske Havne er der indført mest til følgende: Hamburg 458 270 Sække, Marseille 151 977, Triest 169 338, Antwerpen 101 264, Håvre 87 187.

Da der stadig er Forespørgsel om Kaffe fra Brasilien, skal her, under Omtale af at den aarlige Udførsel fra Santos er ca. 4 Mill. Sække, fra Victoria 350 000 Sække og fra Bahia 500 000 Sække, anføres Navnene paa de vigtigste Exportører i Rio og Santos:

Rio de Janeiro:

Arbuckle Brothers	Norton Megaw & Ca.	Cunha Freire Primos.
Ed. Johnston & Ca.	Rich. Riemer & Ca.	Faria Cunha & Ca.
Hard Rand & Ca.	Zenha Ramos & Ca.	Augusto Leuba & Ca.
Wille Smilinsky & Ca.	Karl Krische.	I. Poncy & Ca.
W. F. Mac Laughlin & Ca.	Ornstein & Ca.	A. Fiorita & Ca.
I. W. Doane & Ca.	J. W. Purchas.	Segueira & Ca.
Karl Valais & Ca.	Pecher & Ca.	Aretz & Ca.
Steinwender Stoffregen & Ca.	Robillard Braga & Ca.	Diaz Pereira Almeida & Ca.
Gustav Trinks & Ca.	P. S. Nicolson & Ca.	Mell & Lacerda & Ca.
Levering & Ca.	Pierre Pradez.	Roberto de Conto & Ca.
	John Moore & Ca.	Emilio de Barros & Ca.

Santos.

Gøtz Hain & Ca.	Karl Valais & Ca.	Hard Rand & Ca.
Ed. Johnston & Ca.	Th. Wille & Ca.	Arbuckle Brothers.
Neumann Gepp & Ca.	Joao F. de Lazerda & Ca.	Nossack & Ca.

Santos:

Steinwender Stoffregen & Ca.	Rose & Knowles. Julian Haugnitz.	Aug. Leuba & Ca. Levering & Ca.
Holworthy, Ellis & Ca.	Hafers & Ca.	I. W. Doane & Ca.
Henry Woltje & Ca.	A. Trommel & Ca.	F. Norton & Ca.
Zerrenner Bülow & Ca.		

Bomuld. Da Bomuld væsentlig produceres i de nordlige Stater, er Rio de Janeiro for denne Vare væsentlig et Indførsels- og Forbrugsmarked; der udføres dog herfra ogsaa betydelige Kvanta. Tilførselen af Bomuld var mindre end i 1896 nemlig 114 282 Baller i 1897 mod 124 875 Baller i 1896. Tilførselen fordelte sig saa: Fra Pernambuco 47 917 Baller, fra Parahyba 28 040 Baller, Sergipe 11 770 Baller, Penedo 10 908 Baller, Ceara 7 652 Baller, Assú, Macau og Mossoró 7 011 Baller, Maceio 667, Aracaly 317 Baller, fra Bahia Intet. De vigtigste Indførselshuse i Rio ere: Gepp & Edwards, Zenha Ramos & Ca., C. W. Gross & Ca., C. Castello Branco & Ca., Aug. Leuba & Ca., Marinho Prado & Ca., Saraiva Gracie & Ca., L. Eisengarthen, Cunha Freire Primos, Salgado Zenha & Ca. Priserne vare fra R. 10 000 til 10 500 for de daarligere Sorter, og 12 000 à 14 200 for de bedste pr. 10 kg. De nordlige Distrikter udføre nu ogsaa selv direkte til de oversøiske Markeder f. Ex. Portugal, England og Rusland og lidt til indenlandsk Marked i Bahia og Alagoas. Men ligesom Pernambuco er den vigtigste Produktionsstat, saaledes er Udførselen til Rio den dominerende. Industrien med Spinding og Vævning af Bomuld til Garn og Tøier har tiltaget, og den nationale Vare er efterspurgt jævnt. Der findes nu mindre Fabrikker i Bahia, Rio Grande do Sul, Rio Grande do Norte, Parahyba, Maranhao, Pará og større i Rio de Janeiro, San Paulo og Pernambuco. Det maanedlige Forbrug af Bomuld ved disse sidste kan sees af nedenstaaende Oversigt i Sække (à ca. 10 Kilos).

Ved Fabrikker i

Rio de Janeiro:

Allianca 2 000 Sække, Petropolis 1 600 Do., Carioca 1 600 Do., Confiança 1 600, Brazil Industrial 1 000 Do., Bangú 1 600 Do., Companhia Fabricio 1 200 Do., D. Irabel 500 Do., Sao Sebastiao 500 Do., Industria Mineira 500 Do., Sao Pedro de Alcantara 500 Do., Magéense 500 Do., Sao Joaquim 500 Do., Manufactureira 300 Do., Sao Lazaro 200 Do., Sao Felix 100 Do., Filgueiras 200 Do., Lanense 200 Sække.

I San Paulo: Companhia Industrial 800 Sække og Anhaia 1 400 Do.

I Pernambuco: Camaragibe 800 Sække, Paulista 500 Do., Torre 500 Sække.

Sukker. Hovedproduktionsstederne for Sukker ere, som nævnt i tidligere Beretninger, i Pernambuco, Alagoas og i Sergipe, medens der dog ogsaa i de andre nordlige Stater tilvirkes ikke ubetydelige Kvanta. I Staten Rio de Janeiro har Sukkerindustrien sit Felt især ved Staden Campos (Fabriken Zuissamá) og i San Paulo ved Taubatè og Lorena. Fra de nordlige Havne udføres endel direkte til Udlandet og til de sydlige brasilianske Havne. Særlig i Pernambuco bestræbte man sig i 1897 for at opmuntre til direkte Udførsel især af Sorterne „Assucar bruto“ og „Demerara“ for saaledes at holde Priserne oppe. Mer den overveiende Del af Produktionen kommer til Rio de Janeiro, for enten her at forbruges, eller at fordeles paa Kun-

derne i dets Opland eller atter at udføres til Udlandet. Tilførselen til Rio var i 1897: 1 019 216 Sække mod 1 209 561 i 1896. Den fordelte sig saa: Der kom fra Campos 177 250 Sække, fra Bahia 43 850, Sergipe 283 811, Maceio 69 635, Pernambuco 389 482, Parahyba 55 183. De Handelshuse, der beskæftige sig med Varen, er særlig Companhia Central do Brazil, Companhia Commercio National, Zenha Ramos & Ca., Saraiva Gracie & Ca., Azevedo, Braga Pinho & Ca., C. W. Gross & Ca. Priserne vare i Rio fra 480 til 600 Reis for det bedste Sukker (uzinas) og lavere forholdsvis for de lavere Sorter (brancas cristaes, 3as sortes, somenos og mascavos). Da der klagedes over trykkede Vilkaar for Sukkerindustrien, holdtes der dels Møder og Foredrag for at diskutere Lettelser deri, dels søgtes virket for Forbedring af Maskiner og Fabriker, dels for Udbredelse af de Metoder f. Ex. Diffusionsmetoden, der har vist sig særlig at give stort Resultat. Forhaabninger for den brasilianske Sukkerindustri vakttes, da en britisk Kommission havde besøgt forskellige britiske Øer i Vestindien og havde udtalt i sin Betænkning, at Sukkerindustrien der var i Forfald (hvilket tilskreves, at Udgifterne var store og Udbyttet forholdsvis lidet), og at Produktet ikke kunde afsættes til de lave Priser, hvortil Hvidbete-Sukker i Europa, takket være Statspræmiernes Understøttelse, frembødes.

Tobak. Indførselen til Rio de Janeiro var omtrent som de foregaaende Aar. Hovedproduktionen i Brasilien foregaar væsentlig i Bahia, i Pará og i Rio Grande do Sul. Der foregaar dog Avl deraf ogsaa i Minas Geraes, i Rio Grande do Norte, Paraná, Goyaz og S. Paulo, altsaa i meget forskellige Klimaer. Efterat Tobakkens Kvalitet er bleven forbedret i Bahia, hvor der gennem tysk Initiativ (især Dannemann & Ca.) er bleven tilvirket Cigarer, der opnaar ret høi Pris, har man søgt at interessere Jord-eierne for denne Avl. Man har gjort opmærksom paa, at man i Brasilien bør forsøge den Art af Planten, der passer bedst for hvert Klima og det Produkt, der skal tilvirkes, saaledes Nicotiana Macrophylla for fine Cigarer, Nicotiana tabacum for Pibetobakker, Nicotiana rustica for Skraatobakker. Der er opfordret til at faa Tobaksfrø fra Havana for Cigar-Tobak, fra Venezuela og Colombia til Pibetobakker, fra Maryland, Virginia og Ohio til Snustobakker. Der er ligeledes gjort opmærksom paa, at ved Valg af Jord den sand- og lerholdige, blandet med Muldjord, den saakaldte „terra preta“ bør vælges og er fortrinlig til denne Avl, og paa saamange Steder i dette Land uden stor Omkostning kan erholdes.

Landbrug. Det er ganske sandt, at den væsentligste Opmærksomhed i Brasilien lidet har beskæftiget sig med andet Landbrug end Kaffe-, Sukker-, Bomulds- og Tobaks-Avl. Man har dog havt Øie for Betydningen af at dyrke ogsaa andet. Den afdøde Keiser D. Pedro II var ivrig for at udbrede Kjendskab til Agronomi. Han oprettede Landbrugsskoler i Pernambuco, Sergipe og Bahia (under hvilken sidste atter laa en Skole i Sao Bento das Lages). Ogsaa i Goyas blev lagt en saadan Skole (Colonia Blaziana). Siden Revolutionen i 1889 ere Forføjningerne i saadan Henseende overtagne af de enkelte Stater. I de fleste af disse har der raadet Ligegyldighed for Æmnet. Derimod ikke i San Paulo og Minas Geraes. Den første af disse Stater har anlagt Instituto Agronomico de Camprinas, som iøvrigt arbejder for at udbrede landøkonomiske Kundskaber og Sands for alsidig Udnyttelse af Jorden. Minas Geraes har i Uberaba et zooteknisk Institut, der virker for Dyrkning af Jord og for Opdrætning af hensigtsmæssige Racer, hvilket sidste

har Betydning for denne særlig kvægproducerende Stat. I Rio de Janeiro har dannet sig et „Sociedade Nacional de Agricultura Brasileira“, som arbejder paa at vække Interesse gennem Foredrag og Brochurer for Forsøgsdyrkning af Mais, Kornvarer, Poteter, Fodervæxter, Grøntsager og Frugter, og som har uddelt Frø og Planter. Det har henledet Opmærksomheden paa, at Mais paa saa mange Steder i Midtbrasilien kan give indtil 3 Gange Høst om Aaret, at Sorgho (Angola Mais) trives, at Poteter selv paa lavt Terræn omkring Rio de Janeiro give gode Fold, og at selv Alfalfa maatte kunne trives paa noget høit og fugtigt Terræn i det Indre, ihvorvel det hidtil har vist sig at være en vanskelig Plante her. Denne Propaganda er bleven mødt med adskillig Interesse af Landbrugere, og mange have erklæret sig villige til at foretage Forsøg. Selskabets Medlemmer have ogsaa henledet Opmærksomheden paa agronomisk Literatur.

Det skyldes dette Selskab, at der nylig i Rio blev foranstaltet en Udstilling af brasilianske Druer for at vække Interesse for Vinavl. Arbejdet for denne skyldes en i San Paulo bosat Mand Dr. Luiz Pereira Barreto og en rig Eiendomsbesidderinde, Da. Veridiana Prado. Disse ere gradvis komne til det Resultat, at Vinstokken meget vel trives i San Paulo, ikke alene i Ly men i aaben Mark, hvad hidtil ansaaes umuligt. Dr. Barreto har nu i Pirituba en større Vingaard i aaben Mark, hvor de allerforskjelligste Sorter trives. De forskjelligte Druer havde i Begyndelsen vanskeligt ved at komme frem, enkelte bleve ogsaa angrebne af Sygdomme. Den Behandling, der sluttelig viste sig praktisk og afhjalp dette var: Overstrygning af Vinplanten med en Opløsning af Svovlsyre (10 %) for at undgaa „Anthracnose“, Oversprøitning af Opløsning af $\frac{1}{2}$ % eddikesurt Kobber under Bladenes Væxt for at undgaa „Peronospera“ og Oversprøitning af Frugten hyppigt under Udviklingen med en Blanding i lige Dele af Kalk, Cement og Svovl for at undgaa „Botritis Cynerea“. Efter de erholdte Resultater er det paa det Rene, at der i hele San Paulo kan drives Vinavl, og at der kan erholdes Druer i de sex Maaneder af Aaret fra Mai til September. Paa Udstillingen i Rio de Janeiro fremkaldte de udstillede brasilianske Druer Beundring. Der var ikke mindre end 176 forskjelligte Sorter, erholdte paa franske, spanske, nordamerikanske, portugisiske, engelske og belgiske Stiklinger.

Landbrugsselskabet har ogsaa interesseret sig for at søge Kautschuk-Industrien udvidet til Midtbrasilien Stater. Herved vilde man nu allerede have Opmuntringer ved de Forsøg, som Nordamerikanerne have gjort ved i Florida at forsøge Plantninger af forskjelligte fremmede tropiske Væxter, der have givet Resultat. (Kautschuktræ, Agave, Cocospalme etc.). At bringe det egentlige Kautschuktræ til at voxe og give rigt Udbytte i Midtbrasilien vilde maaske ikke lykkes, ihvorvel jeg har seet det i San Paulo. Men man har nylig opdaget et andet Træ, der har lignende melkeagtig Væske, og som kan benyttes til samme Brug. Dette er den saakaldte „Manicoba“ (Manihot Glasovii). Saavel i Maranhano som i Ceara findes større Skove af dette Træ, der nu begynder at udnyttes for Kautschuk. Man ivrer for at plante det ogsaa i Bahia, Rio de Janeiro og San Paulo, og Stiklinger uddeles. Efter 4 à 5 Aar kan Tapning foretages.

Ved flere Fazendaer i San Paulo er der gjort Forsøg med forskjelligte Væxter fra andre Himmelegne, særlig Frugter og Fodervæxter, og man kan saaledes der nu finde i Trivsel Væxter fra China, Japan og Afrika, som før vare ukjendte her.

Naar den Fremmede stundom faar Indtrykket af, at den brasilianske Landmand viser Træghed i at gribe Driften an, hvor Jorden er frugtbar, Klimaet begunstiger god Høst og gode Priser kunne opnaaes for Produktet, glemmer man let mange Faktorer. For det første deltog Jordeieren før efter Traditionen ikke i Driften og benyttede oftest Bestyrere paa sine Godser, som ikke havde nogen Interesse i at udvikle Bruget. Nu begynde Fazendørernes Sønner selv at sysle med Eiendommene og faa agronomisk Uddannelse. Dernæst var „latifundia“ Regelen og deres Drift krævede stor Kapital. Nu begynde Eiendomme at udstykkes, og der er talrige Exempler paa Jordarbejdere, der ere komne sig frem og have smaa veldyrkede Eiendomme. Kreditforholdene var vanskelige, Laan paa Eiendomme gaves vanskeligt (før 1887 indrømmedes de med Pant i Slaverne) med mange Formaliteter og selv nu med høje Renter. Ja Vanskelighederne for Fazendørerne i 1897 var saa store, at næsten over hele San Paulo var Laan kun at opdrive mod 18 à 25 % aarlig Rente og meget god Sikkerhed. Hvor man som i Norden er vant til et meget gammelt System af Matrikul paa Jord, hvor hver Eiendom har sit Folio, hvor saavel er anmærket den Skatteskyld, hvorefter Skat paa Jorden beregnes, som de Heftelser (Laan, Servituter) hvormed den er beheftet, kan man vanskelig forstaa, at det ei findes i Brasilien. Brazilianerne har beskæftiget sig hermed. Tanken om Skat paa Eiendomme har været oppe (imposto territorial) og skulde fremskynde saavel Jordens Udparcellering som eventuelt bedre Drift og skabe en virkelig Gaardbruger- og Bondeklasse paa samme Tid som at skabe en stor og voksende Statsindtægt. Men dels have de Interesserede, som ere Landets mægtigste Klasse, gjort energisk Modstand mod Tanken, dels har man selv seet, at Skatten vilde blive aldeles uretfærdig ved Jord, som laa langt fra Færdselslinier, hvor Fremskridt for det første ere umulige og hvor Marked for Produkter ikke haves, og at den ialfald kun burde anvendes i Kommuner nær Jernbane- eller Dampskibslinier. Brazilianerne udfærdigede fremdeles efter Revolutionen (Dekret af 31te Mai 1890) den saakaldte „Lei Torrens“. Denne Lov tilsigter at give omtrent de samme Fordele som vort Panteregister. Ideen er her laant fra Robert Torrens i Australien. Den er omhandlet i „Fourth return on Registration of Title in the Australasian Colonies“. I Brasilien blev den gjort kjendt af Dr. Ruy Barbosa. Ved „Lei Torrens“ stiftes, overdrages og fornyes eller udslukkes Byrder og Leieforholde ved Eiendomme ved simpel Anførsel paa Adkomstdokumentet (Skjødet) og Indskrivning deraf i Registeret. Ved Pant beholder den pantsættende Eier sit Skjøde med Anmærkningen om den stiftede Byrde. Derved bliver den mindste Svig umulig, fordi Eiendomsdokumentet er paa samme Tid en Liste over de Heftelser, som hvile paa den. Ligesaa medfører Systemet en hurtig Expedition af Heftelsens Ordning og smaa Udgifter i Mod sætning til det brasilianske System, hvor Eiendommen ikke har Pantefolio, hvor blot Eieren personlig staar anført som Pantsætter, hvor alt herved er langsomt, kostbart og indviklet, mangelfuldt og rigt paa Forhindringer. Systemets Fordele for de brasilianske Jordforholde er mere udførligt udviklede i den brasilianske Finantsministers, Dr. Bernardino de Campos', Rapport for 1897. Uheldigvis er „Lei Torrens“ en død Lov. Den er hverken bleven forberedt, forstaaet eller iværksat. Hertil bidrog mest, at alt uoptaget Land (terras devolutas) og Miner i 1891 blev henlagt til de enkelte Stater og saaledes unddragne Unionen. Og en behøver blot at se paa Brasiliens Karts aabne Rum for at se Udstrækningen deraf. Nu maatte altsaa rime-

ligst hver Stat selv ombesørge sin Matrikul. Imidlertid har Kongressen nedsat en Kommission, for at tage dette Spørgsmaal om „Torrens-Loven op — og søge det løst.

Indvandringen. For Forbindelse med Japan er der i Brasilien bleven arbeidet ivrigt, idet man ventede i japanesiske Landarbeidere at faa et for det brasilianske Landbrug nyttigt Element. Brasilien sendte for at virke for dette Øiemed og for at fremme Venskabs- og Handelsforbindelser saavel Minister som Konsuler til Japan, og det fjerne Keiserrige blev ligeledes her repræsenteret. Der blev med Private afsluttet Kontrakter om at lade japanesiske Indvandrere komme. Hidtil have dog de daarlige økonomiske Forholde i Brasilien været iveien for Planens Udførelse. De Japanesere, der i de forløbne to Aar have besøgt Brasilien og andre sydamerikanske Lande, synes at have faaet mere Tilbøielighed til at begunstige Indvandringen til Peru, Chile og Nord-Argentina. Paa sin Side har den brasilianske Minister i Tokio ved Foredrag søgt at vise Japaneserne de gjensidige Fordele ved livlig Forbindelse.

Medens saaledes Forventningerne til den chinesisiske Immigration mislykkedes, idet der blev gjensidig Utilfredshed, og den japanesiske ialfald er bleven udsat, fortsætter den italienske Immigration at være det brasilianske Landbrugs store Støtte. Italienerne er utvivlsomt de bedste Arbeidere for Fazendaerne under de raadende Forholde. Den italienske Befolkning i Brasilien er allerede betydelig. Den er allerede anslaaet til ca. 1 373 500, saaledes fordelt: San Paulo ca. 900 000, Rio Grande do Sul 300 000, San Catharina 50 000, Minas Geraes 40 000, Rio de Janeiro 30 000, Paraná 30 000, Espirito Santo 15 000, Bahia og Pernambuco 8 000, Pará og Amazonas 500. Til de to sidste Stater vil der nu søges fremmet Indvandring fra Syditalien. Til Pianhy har man forsøgt at bringe Italienere og Schweitzere, der forstode sig paa Fædrift og Meieriskjøtsel; men Utilfredshed har ladet sig høre. Ogsaa i Espirito Santo have de italienske Immigranter mødt Vanskeligheder.

De Stater, som have gjort mest for at fremkalde Indvandring og have havt mest Held deri for Tiden, er (bortset fra de sydligste Stater) Minas Geraes og San Paulo. Minas Geraes har sit eget Bureau i Genua med Underkontor i Paris, som giver Oplysninger og kontrollerer Kontrakternes Udførelse. Staten anordnede i 1897 42 Dampskibsreiser til Brasilien, der medførte 17 217 Emigranter fra Genua og Cagliari, hvilke var bestemte til Minas Geraes. Hver Expedition medfører Liste over alle sine Medlemmer med alle Oplysninger til fornøden Kontrol. San Paulo modtog i 1897 væsentlig over Santos 67 718 Immigranter (Italienere 51 256, Spaniere 9 796, Portugisere 3 431, Østerrigere 2 921, Tydskere 229, Schweitzere 57, Fransk-mænd 10, Danske 8, Ungarere 7 og Russere 3) mod 58 579 Immigranter i 1896. Af det nævnte Tal blev Passagen betalt af Staten San Paulo for 66 315, af Unionen for 101, medens 1302 selv betalte sin Passage. Staten San Paulos Udgift hertil i 1897 var R. 599 555.730 (mod 58 519 531 i 1896). Endel Immigranter drage sig aarlig tilbage, dels til Europa, dels til Argentina, og nogle faa til Paraná og Rio Grande do Sul, men Hovedmængden forbliver. Til San Paulo angives fra 1882 til 1897 at være ankommet over Santos ialt 620 823 Immigranter. Her er altsaa ikke taget med alle de, der ere komne over Rio de Janeiro.

Sundhedstiltanden var i 1897 ligesom Aaret før nogenlunde god. Baade i Rio de Janeiro, Bahia og Pernambuco forekom endel Febertilfælde, men uden foruroligende Karakter. I Santos var Forholdene gode. I Pará var i Aarets Slutning Feberen ret slem og antog epidemisk Karakter i December Maaned. I Rio de Janeiro har man fremdeles taget Forholdsregler til Feberens Bekjæmpelse, skjærpet Kontrollen med Desinfektion i Land og paabudt Eftersyn af Kahytter, Lugarer og ydre Rum paa Fartøier. Studierne til Gul-Feberens Bekjæmpelse fortsættes. Den i tidligere Beretning omhandlede Dr. Sanarelli har undergivet sin paastaaede Opdagelse af Sygdommens Aarsag og Midlet til dens Bekjæmpelse de videnskabelige Autoriteters Prøvning i Europa. Fra Italien foreligge gunstige Udtalelser derom; men den mest vægtige Dom vil vel antagelig blive fældet ved Pasteurs Institut i Paris og af Bakteriologerne i Berlin. Efter Indbydelse af Staten San Paulos Regering foretog Dr. Sanarelli en Reise til Byen Sao Carlos do Pinhal og nærliggende Distrikt, hvor en Gul-Feber-Epidemi herjede, og forsøgte sin Serum-Methode. Resultatet var heldigt i enkelte Tilfælde, i andre ikke. Til nogen afgjørende Slutning kom man paa dette Stadium ikke. En Kommission af Læger har ogsaa været og er endnu beskæftiget med Undersøgelse af, hvorvidt den af Dr. Domingos Freire paastaaede Opdagelse af Gul-Feberens Bacil og Vaccination derimod har Grunde for sig. En anden Kommission har fastslaaet, at den af en Dr. Caldas hævdede Serum-Methode ikke medfører forønsket Resultat. Som før nævnt har Beriberi's øgede Optræden vakt Opmærksomhed og ledet til nøiere Studier. Det kan sluttelig betræffende hygieeniske Forholde bemærkes, at i Brasilien, hvor Spedalskhed optræder i forskellige Egne, hvor man nøie kjender de i Norden derom gjorte Studier og særlig Danielsens og Armauer-Hansens Arbejder i Æmnet, og hvor man ligeledes har fulgt Forhandlingerne paa den sidste hygieeniske Kongres i Berlin om Spørgsmaalet med megen Interesse, har under Diskussion om Sagen en Læge Dr. Antonio Aguiar hævdet (i en Artikkel i „Journal do Commercio“ for 27de April 1898), at ialfald i Brasilien Spedalskhed ikke kan siges at optræde i absolut uhelbredelig Form, idet han i forskellige Tilfælde har opnaaet fuldstændig Helbredelse ved en egen Methode, i hvilken Anvendelse af Blodigler langs den Syges Rygrad, med større eller mindre Afstand mellem dem, og med nogle Dages Mellemrum, spille den væsentligste Rolle. Dette nævnes her for den Interesse, Sagen i lægekyndige Kredse muligens kunde have i Sverige og Norge.

I. M. Bolstad.

Barcelona.

Norske Fartøier.	Med Ladning.		I Ballast.		Tilsammen.				Brutto- fragter. Kr.
	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Deraf Dampskibe.		
							Ant.	Tons.	
I. Ankomne.									
Fra Norge til Hoved- stationen	40	15 503	-		40	15 503	-	-	94 140
- Norge til Vicekon- sulsstationerne . .	63	24 743	-	-	63	24 743	-	-	81 750
- andre Lande til Ho- vedstationen	27	20 272	1	1 170	28	21 442	-	-	388 300
- andre Lande til Vice- konsulsstationerne .	85	37 999	226	113 625	311	151 624	-	-	428 500
Ialt	215	98 517	227	114 795	442	213 312	423	204 396	992 670
II. Afgaaede.									
Til Norge fra Hoved- stationen	11	6 405	-	-	11	6 405	-	-	7 520
- Norge fra Vicekon- sulsstationerne . .	46	27 470	-	-	46	27 470	-	-	92 860
- Sverige fra Hoved- stationen	1	598	-	-	1	598	-	-	500
- Sverige fra Vicekon- sulsstationerne . .	5	2 816	-	-	5	2 816	-	-	41 430
- andre Lande fra Ho- vedstationen	2	1 524	55	28 799	57	30 323	-	-	8 300
- andre Lande fra Vice- konsulsstationerne .	229	111 052	99	37 147	328	148 199	-	-	1 376 000
Ialt	294	149 865	154	65 946	448	215 811	427	206 326	1 526 610

Af svenske Skibe ankom 81 dr. 60 368 Tons.

For Havari eller Ordre ankom 6 Skibe dr. 2 218 Tons.

Erlagte Konsulatafgifter af norske Skibe ved Hovedstationen Pesetas 2 921.95, ved Vicekonsulsstationerne Pes. 12 473.50, hvoraf tilfaldt Konsulskassen Pes. 6 236.75. Af svenske Skibe ved Hovedstationen Pes. 627.65, ved Vicekonsulsstationerne Pes. 3 632.65, hvoraf tilfaldt Konsulskassen Pes. 1 816.32. Ialt tilfaldt Konsulskassen Pes. 11 602.68. Expeditionsafgifter norske Pes. 242.80, svenske 74.20, fælles 34.50, ialt Pes. 351.50, hvoraf 80 pCt. tilkommer Konsulskassen med Pes. 281.20.

Aarsberetning dateret 29 April 1898.

I de sidste 5 Aar besøgte Havnene i Distriktet af følgende Antal norske Skibe:

1896 327 Dampskibe, 149 101 Tons, 16 Seilskibe, 5 952 T., 1895 325 D., 138 138 T., S. 26, 12 844 T., 1894 328 D., 146 199 T., 24 S., 15 092 T., 1893 353 D., 174 175 T., 31 S., 18 088 T., 1892 351 D., 182 809 T., 33 S., 24 381 T.

De i 1897 ankomne Skibe fordeltes paa følgende Havne:

Barcelona Dampsk. 62, 32 668 Tons, Seilsk. 6, 4 277 T., Tarragona D. 50, 21 277 T., Valencia D. 113, 62 519 T., S. 2, 508 T., Denia 28 D., 12 254 T., Alicante 18 D., 7 764 T., Torrevieja D. 7, 4 258 T., S. 6, 2 785 T., Cartagena D. 29, 17 018 T., S. 1, 884 T., Almeria 41 D., 21 927 T., Malaga D. 41, 23 352 T., S. 4, 462 T., Palma D. 3, 1 048 T., Mahon D. 1, 311 Tons, ialt Dampsk. 423, 204 396 Tons, Seilsk. 19, 8 916 Tons.

Herunder er Reisen til hver Havn beregnet som et særskilt Fartøj, uagtet disse Reiser kun blev foretaget af 100 forskellige norske Dampskibe, dr. 54 570 Tons i 1897, 88 do., 44 990 T. i 1896, 79 do., 40 242 T. i 1895, 80 do., 39 247 T. i 1894, 85 do., 48 607 T. i 1893.

Af Seilskibe besøgte under samme Reise kun 3, dr. 1567 Tons, to forskellige Havne.

Gjennemsnitsdrægtigheden for hver af disse Skibe var i 1897 norske Dampskibe 546, Seilskibe 893 Tons mod i 1896 resp. 510 og 824 Tons og 1895 509 og 725 Tons.

Til alle Spaniens Havne ankom fra udenrigske Steder og de spanske Besiddelser i 1897 følgende Antal Skibe:

Med Ladning: Dampskibe spanske 5 600, dr. 4 902 706 Tons, udenlandske 3 327, 2 888 997 T., Seilskibe spanske 1 052, 87 192 T., udenlandske 713, 152 265 Tons.

I Ballast: Dampskibe spanske 1 677, dr. 1 586 216 Tons, udenlandske 4 473, 4 430 435 T., Seilskibe spanske 1 322, 36 264 T., udenlandske 504, 151 179 T. Ialt 18 738 Skibe, dr. 14 235 254 Tons.

Til Barcelonas Havn ankom i 1897 følgende Antal Skibe:

Spanske 2 909, dr. 1 598 687 Tons, norske 68, 36 945 T., svenske 8, 7 714 T., britiske 334, 349 451 T., italienske 292, 320 123 T., franske 147, 145 284 T., tyske 49, 44 464 T., græske 41, 33 319 T., østerrigsk-ungarske 35, 29 927 T., danske 28, 17 803 T., russiske 22, 14 103 T., belgiske 9, 10 834 T., nederlandske 13, 9 770 T., nordamerikanske 3, 4 233 T., rumænske 1, 1 749 T., tyrkiske 1, 1 065 T. Ialt 3 960 Skibe, dr. 2 625 471 Tons.

Efter den officielle Statistik bestod den spanske Handelsflaade 1 Januar 1898 af følgende Antal Skibe:

Over 1 000 Tons 191 Dampskibe og 8 Seilskibe, fra 500 til 1 000 T. 117 D. og 14 S., fra 200 til 500 T. 86 D. og 166 S., fra 50 til 200 T. 85 Dampsk. og 675 Seilsk.

De 479 Dampskibe havde en Drægtighed af 499 330 Tons og 93 775 Hestekræfter og de 873 Seilskibe en Drægtighed af 158 Tons.

De indseilede Bruttofragter for norske Skibe var i 1897 ved Indførselen:

Kr. 175 870 fra Norge med Dampskibe, Kr. 645 200 fra andre Lande med Dampskibe, Kr. 171 600 fra do. med Seilfartøier, ialt Kr. 992 670 mod Kr. 889 560 i 1896 og 1 077 480 i 1895.

Den beregnede Bruttofragt for udførte Ladninger:

Kr. 86 920 til Norge med Dampskibe, Kr. 13 460 til do. med Seilskibe, Kr. 17 230 til Sverige med Dampskibe, Kr. 24 700 til do. med Seilskibe, Kr. 137 610 til andre Lande med Dampskibe, Kr. 8 200 til do. med Seilskibe, ialt Kr. 1 526 610 mod Kr. 924 000 i 1896 og Kr. 651 510 i 1895. Tilsammen Kr. 2 519 280 mod i 1896 Kr. 1 813 560 og i 1895 Kr. 1 728 990.

Den fornemste Fragtfortjeneste for de norske Skibe har i 1897 været:

Ved Importen:

103 Dampskibe, dr. 40 246 Tons, med Klipfisk fra Bergen, Christiania og Aalesund samt mindre Partier Træmasse, Pap, Hesteskosøm og Tran, indtagne i Christiania og Bergen, hvoraf udlosset Partier i Malaga, Cartagena, Alicante, Valencia, Tarragona og Barcelona til Fragter af mellem Pesetas 1.75 og 2 pr. 50 Kg. Klipfisk, 22 sh. 6 d pr. Ton Stykgods og Pesetas 5.50 pr. Fad Tran;

3 Dampskibe, dr. 3 426 Tons, fra Finland til Barcelona med Trævarer til en Middelfragt af Pesetas 78 pr. St. Petersburg Standard;

3 Seilskibe, dr. 2 365 Tons, fra Canada med Trævarer til Barcelona, Valencia og Cartagena til en Middelfragt af 52 sh. 6 d pr. St. Petersburg Standard;

1 Dampskib, dr. 1 178 Tons, fra det sorte Hav med Hvede til Barcelona og Tarragona til Fragt 13.75 Francs pr. Ton;

1 Dampskib og 1 Seilskib fra Island med Klipfisk til Barcelona til Fragt af $7\frac{1}{2}$ Rigsmk. og $6\frac{3}{4}$ Rm. + 15 pCt. pr. Sk. $\mathcal{F}$;

2 Seilskibe fra Australien med Copra til Barcelona til Fragt af 42 sh. 6 d pr. Ton;

1 Seilskib fra Savannah med Harpix til Barcelona til Fragt af 2 sh. 5 d. pr. Tønde;

77 Dampskibe, dr. 37 386 Tons, fra Storbritannien med Stenkul til adskillige Havne i Distriktet, største Delen anvendt i „time-charter“ til en Fragt efter Dampskibenes Størrelse og Kvalitet af fra £ 270 til 750 i Maaneden med frie Havneudgifter og Stenkul, og de andre til Fragter af mellem 7 sh. 6 d til 10 sh. pr. Ton;

5 Dampskibe, dr. 3 355 Tons, fra England til Valencia med Guano, ligeledes befragtede i „time-charter“;

14 Dampskibe, dr. 8 362 Tons, fra Havre og Rouen til Malaga, Alicante og Valencia med Stykgods og tomme Fade til Fragter af mellem 30 og 40 Francs pr. Ton og 7 eller 8 Francs pr. tomt Fad;

5 mindre Seilskibe, dr. 248 Tons, fra Newfoundland og Labradorkysten til Malaga og Valencia med Klipfisk til Fragter mellem 2 sh. 3 d og 3 sh. pr. $\mathcal{F}$.

Ved Exporten:

49 Dampskibe, dr. 29 648 Tons, til Norge med mindre Partier Vin, Frugter, Fjær etc. fra Barcelona, Tarragona, Valencia, Denia og Malaga. Disse Dampskibe tilhører den subvenerede norske Dampskibslinie og pleier at laste i de ovennævnte Havne, især i Barcelona, mindre Partier Stykgods til Italien og Storbritannien.

5 Dampskibe, dr. 3 142 Tons, og 3 Seilskibe, dr. 1 085 Tons, fra Torreveja med Salt til Norge samt 2 Dampskibe, dr. 1 116 Tons, og 3 Seilskibe, dr. 1 700 Tons, fra samme Havn ligesaa med Salt til Sverige;

206 Dampskibe, dr. 96 616 Tons fra Tarragona, Valencia, Denia, Cartagena, Almeria og Malaga til Storbritannien med Frugter, Jern- og Blymalm samt Espartogræs;

1 Dampskib, dr. 428 Tons, fra Valencia til Boston med Frugter.

1 do. - 442 „ - Almeria til Newyork med do.

1 do. - 1 329 „ - Cartagena til Antwerpen og et andet, dr. 996 Tons, fra Almeria til samme Havn med Jernmalm;

1 Dampskib, dr. 1 040 Tons, fra Cartagena til Rotterdam og et andet, dr. 1 155 Tons, til samme Havn, begge med Blymalm;

18 Dampskibe fra Malaga, Alicante og Valencia med Stykgods og Vin til Havre, Rouen og Cette.

I Fragter betales: til Norge mellem 32 og 38 sh. + 10 pCt. pr. Ton Frugter; Kr. 1.25 à 40 for Salt til Østersøen og Kr. 1.10 à 1.20 til Gøteborg og Christianiafjord pr. 140 Liter; til England 1 sh. 2 d pr. Kage Vindruer, 1 sh. 7 d pr. Sæk Nødder, 1 sh. 9 d pr. Kasse Apelsiner eller 30 à 37 sh. pr. Ton Frugt, mellem 25 og 30 sh. pr. Fad Vin, mellem 7 sh. 9 d og 9 sh. 9 d pr. Ton Malm og mellem 10 sh. 6 d og 13 sh. pr. Ton Espartogræs; til Havre og Rouen 30 à 60 Francs pr. Ton Stykgods og 12 à 14 Francs pr. Fad Vin; til Rotterdam og Antwerpen mellem 8 sh. 6 d og 9 sh. pr. Ton og til Boston og Newyork „lump sum“ for Reisen.

Foruden de opregnede Seilskibe med Salt fra Torreveja til Norge og Sverige har kun et, dr. 1 170 Tons, fundet Sysselsættelse med fra Barcelona at medføre Filler, og har de øvrige, som er ankommet til Distriktet, maatte afseile i Ballast.

Uagtet den store Stigning i Vexelkurserne, der fandt Sted i 1897, har dog næsten alle de fra Norge med Klipfisk og nogle af de fra Østersøen med Trævarer ankomne Skibe efter Certepartiet havt Fragter stipuleret i Pesetas til stort Tab for Rederierne, der har maattet betale store Vexelpræmier.

Den finansielle Stilling i Spanien paa Grund af de store Krigsomkostninger paa Cuba og med den stadige Frygt for yderligere Forøgelse deraf, hvis nogen Vanskelighed skulde opstaa med de forenede Stater, vedbliver at være urovækkende, og ingen Udsigt findes til, at en Forbedring inden kort Tid skal indtræffe, hvorfor jeg tillader mig at fæste Rederiernes Opmærksomhed herpaa samt tilraader dem, saavidt muligt ved Befragtninger til spanske Havne at stipulere Fragten betalbar kontant, hvis bestemt i £ eller Francs, til gjældende Kurs for Sigtvexel paa London eller Paris, og, hvis bestemt i Pesetas, med det Tillæg af Præmie, som gjælder for Guldmynten, hvilket er Tilfældet med Klipfiskladninger, som hidkommer fra Labradorkysten, Newfoundland, Island og alle andre Ladninger fra europæiske og udeneuropæiske Lande.

Import. Som i foregaaende Aar har Importen fra de forenede Riger til Havnene i dette Konsulatdistrikt indskrænket sig til følgende Artikler:

Klipfisk: Til Distriktets Havne indførtes i 1897:

Barcelona.	Norsk, fra Norge, søverts	Kg.	2 276 900	
	Do. - Bilbao med			
	Jernbanen	-	200 000	
				Kg. 2 476 900
Islandsk og fær- øisk	} fra Norge, søværts	Kg.	805 600	
		-	Island og Kjø-	
		-	benhavn, søv.	1 466 400
		-	Nord-Spanien, med Jernb.	321 400
				- 2 593 400
	Fransk, fra Frankrige, søverts og Nord-Spa-			
	nien med Jernbanen	-	778 470	
	Skotsk og shetlandsk, fra Storbritannien,			
	søverts	-	212 850	
	Stokfisk fra Norge	-	63 000	
				Tils. Kg. 6 124 620
Tarragona.	Norsk, fra Norge	Kg.	1 466 000	
	Islandsk, fra do.	-	35 000	
	Fransk, fra Frankrige	-	177 200	
				- 1 678 200
Valencia.	Norsk	Kg.	410 000	
	Newfoundlandsk	-	185 000	
	Labrador, med norske Skibe	-	260 000	
	Do. „ britiske do.	-	535 000	
	Fransk	-	398 500	
				- 1 788 500
Alicante.	Norsk	Kg.	254 500	
	Newfoundlandsk	-	875 000	
	Labrador	-	290 000	
	Fransk	-	722 300	
				- 2 141 800
Cartagena.	Norsk	Kg.	584 000	
	Labrador og Newfoundlandsk	-	577 000	
				- 1 161 000
Almeria.	Norsk			- 40 400
Malaga.	Norsk	Kg.	326 000	
	Labrador og Newfoundlandsk			
	med norske Skibe	-	314 300	
	„ britiske do.	-	1 174 700	
				- 1 815 000
				Tils. Kg. 8 624 900
eller ialt i 1897:	Til Barcelona	-	6 124 620	
	„ øvrige Havne i Distriktet	-	8 624 900	
				Kg. 14 794 520
mod i 1896:	„ Barcelona	-	6 017 000	
	„ øvrige Havne i Distriktet	-	9 559 500	
				Kg. 15 576 500

I alle Spaniens Toldkamre toldbehandlede:

1897 Kg. 39 791 530 Klipfisk og Stokfisk, 1896 Kg. 40 618 408 do.
do., 1895 45 863 475 do. do., 1894 Kg. 44 698 276 do. do.

De fornemste Toldkamre, hvori denne Toldbehandling fandt Sted, var i 1896:

Barcelona Kg. 4 967 277, Tarragona Kg. 1 698 987, Valencia Kg. 3 063 879, Alicante Kg. 2 922 143, Cartagena Kg. 1 012 794, Almeria Kg. 142 450, Malaga Kg. 2 893 559, andre Havne i Distriktet Kg. 6, Havnene i Bilbao Distrikt Kg. 21 046 342, Havnene i Cadiz Distrikt Kg. 1 785 365, Landeveien fra Frankrige, Portugal og Gibraltar Kg. 1 085 606. Tils. Kg. 40 618 408.

Importen fandt Sted fra følgende Lande:

	1896.	1895.	1894.
Norge	Kg. 22 956 713	Kg. 32 390 047	Kg. 32 250 854
Danmark, Island og Færøerne	- 1 130 338	- 1 172 048	- 2 533 454
Frankrige og dets Besiddelser i Nord- Amerika	7 461 027	2 486 296	- 2 042 672
Storbritannien og dets Besiddelser i Nord-Amerika . .	- 8 338 829	- 9 487 378	- 7 533 955
andre Lande . . .	- 731 501	- 327 706	- 337 341
	Tils. Kg. 40 618 408	Kg. 45 863 475	Kg. 44 698 276

Som heraf fremgaar, er Importen af norsk Klipfisk undergaaet en betydelig Formindskelse: Grunden hertil er antagelig nærmest at søge dels i den overhaandtagende Konkurrance fra fransk Side og den nu forbedrede Tilberedning af den islandske Fisk. Angaaende det førstnævnte Tilfælde er dette let at forklare, da denne Vare stiller sig billigere end den norske, og Importøren deraf har den Fordel med stor Lethed inden faa Dage at kunne faa sine Behov tilfredsstillede. Med Hensyn til den islandske Vare, har Tilberedningen deraf i den senere Tid gjort betydelige Fremskridt, saaat Varen nu er mere og mere efterspurgt, og da den pakkes i tørrere Tilstand, og saaledes er mere skikket for den lange Transport, opstaar ikke saa mange Reklamationer som for den norske.

Jeg vover derfor at tilraade, at D'Hrr. norske Exportørers Opmærksomhed fæstes paa disse Omstændigheder, saaat den norske Vare fremdeles maa kunne beholde den høie Anseelse, som den altid har havt.

Almindelige Trævarer. Til Barcelona ankom i 1897:

Fra Sverige med svenske Skibe Kbm. 3 026, andre Nationers do. Kbm. 934, ialt Kbm. 3 960.

Fra Finland og Rusland med norske Skibe Kbm. 10 311, andre Nationers do. Kbm. 50 325, ialt Kbm. 60 636.

Fra Nord-Amerika med norske Skibe Kbm. 2 451, andre Nationers do. Kbm. 19 347, ialt Kbm. 21 798.

Fra andre Lande Kbm. 3 526. Tilsammen Kbm. 89 920.

Til de andre Havne i Distriktet:

Tarragona. Fra Finland og Rusland med svenske Skibe Kbm. 773, andre Nationers do. Kbm. 1 398, ialt Kbm. 2171.

Valencia. Fra Sverige med andre Nationers Skibe Kbm. 5413, fra Finland og Rusland med svenske do. Kbm. 1168, andre Nationers do. Kbm. 7 592, fra Nord-Amerika med norske do. Kbm. 873, andre Nationers do. Kbm. 8 928, fra andre Lande med andre Nationers do. Kbm. 2 562, ialt Kbm. 26 536.

Denia. Fra andre Lande med andre Nationers Skibe Kbm. 443.

Alicante. Fra Sverige med andre Nationers Skibe Kbm. 1 532, fra Finland og Rusland med svenske do. Kbm. 4 758, andre Nationers do. Kbm. 12 426, ialt Kbm. 18 716.

Cartagena. Fra Finland og Rusland med svenske do. Kbm. 1 797, andre Nationers do. Kbm. 5 599, fra Nord-Amerika med norske do. Kbm. 1 663, andre Nationers do. Kbm. 2 956, fra andre Lande med andre Nationers do. Kbm. 672, ialt Kbm. 12 687.

Almeria. Fra Finland og Rusland med svenske Skibe Kbm. 1 794, andre Nationers do. Kbm. 1 527, ialt Kbm. 3 321.

Malaga. Fra Sverige med svenske Skibe Kbm. 3 583, fra Finland og Rusland med andre Nationers do. Kbm. 15 406, fra Nord-Amerika med andre Nationers do. Kbm. 44, fra andre Lande med andre Nationers do. Kbm. 4 129. Ialt Kbm. 23 162.

Palma. Fra Sverige med svenske Skibe Kbm. 3 645, fra Nord-Amerika med andre Nationers do. Kbm. 711, fra andre Lande med andre Nationers do. Kbm. 91, ialt Kbm. 4 447.

Mahon. Fra Sverige med svensk Skib Kbm. 700

eller ialt til de Havne i dette Distrikt, hvor Konsulattjenestemænd er ansatte: Fra Sverige med svenske Skibe Kbm. 10 954, andre Nationers do. Kbm. 7 879, fra Finland og Rusland med svenske Skibe Kbm. 10 290, norske do. Kbm. 10 311, andre Nationers do. 94 273, fra Nord-Amerika med norske Skibe Kbm. 4 987, andre Nationers do. Kbm. 31 986, fra andre Lande med andre Nationers do. Kbm. 11 423, ialt Kbm. 182 103 mod

	1896.	1895.	1894.
Fra Sverige	Kbm. 17 764	Kbm. 14 900	Kbm. 29 620
„ Norge	„ —	„ 720	„ 775
„ Finland og Rusland .	„ 102 138	„ 115 080	„ 118 150
„ Nord-Amerika og andre Lande	„ 41 196	„ 69 328	„ 53 995
	Kbm. 161 098	Kbm. 200 028	Kbm. 202 540

I alle Spaniens Toldkamre toldbehandlede følgende Kvantiteter af alt Slags ordinært Virke, saget og hugget, ankommet sø- og landværts:

1897 Kbm. 398 778, 1896 Kbm. 387 623, 1895 Kbm. 473 426, 1894 Kbm. 488 243 samt af hævlede eller pløiede Bord: 1897 Kbm. 2 616, 1896 Kbm. 3 253, hvoraf fra Norge 51 Kbm. og fra Sverige 111 Kbm., 1895

Kbm. 3 628, hvoraf fra Norge 125 Kbm. og fra Sverige 380 Kbm., 1894 Kbm. 5748, hvoraf fra Norge 602 Kbm. og fra Sverige 925 Kbm.

De Toldkamre, hvorigjennem denne Import iværksattes, var i 1896:

Barcelona Kbm. 58 655, Tarragona Kbm. 8 630, Valencia Kbm. 23 685, Denia Kbm. 2 131, Alicante Kbm. 21 160, Torrevieja Kbm. 888, Cartagena Kbm. 8 289, Almeria Kbm. 12 323, Malaga Kbm. 16 274, Palma Kbm. 7 031, andre Havne i Distriktet Kbm. 7 071, Havnene i Bilbao Distrikt Kbm. 125 475, Havnene i Cadiz Distrikt Kbm. 50 294, Landeveien fra Frankrige, Portugal og Gibraltar Kbm. 45 717. Tils. Kbm. 387 623.

Importen opgives at have været fra følgende Lande:

	1896.	1895.	1894.
Sverige	Kbm. 83 413	129 270	100 476
Norge	” 28 719	25 744	26 524
Finland og Rusland	” 122 925	150 248	121 149
Nord-Amerika (Forenede Stater og britiske Besiddelser)	” 35 670	46 104	39 510
Frankrige	” 75 615	85 204	118 528
Portugal	” 25 265	28 519	18 402
Andre Lande	” 16 016	8 337	63 654
Tils. Kbm.	387 623	473 426	488 243

Den Nedgang i Importen af Trævarer, der er opstaaet i de to seneste Aar, sammenholdt med de foregaaende, kan kun tilskrives den almindelige finansielle Forværrelse her i Landet paa Grund af Spaniens paagaaende Krig i Kolonierne samt den Stigning af Priserne paa Produktionsstederne, som ogsaa med Hensyn til Fragterne har gjort sig gjældende.

Træmasse. I alle Spaniens Toldkamre toldbehandlede følgende Kvantiteter Træmasse for Tilberedning af Papir:

1897 Kg. 19520351, 1896 Kg. 18 530 651, 1895 Kg. 16 905 570, 1894 Kg. 16 455 225.

Importen skede gennem følgende Toldkamre:

Barcelona Kg. 1884861, Valencia Kg. 519702, Alicante Kg. 422312, Malaga Kg. 120993, Havnene i Bilbao Distrikt Kg. 15580748, Havnene i Cadiz Distrikt Kg. 40, Landeveien fra Frankrige og Portugal Kg. 1995, tils. Kg. 18530651, og opgives at have været fra følgende Lande i 1896:

Norge Kg. 7405841, (mod Kg. 7091037 i 1895 og Kg. 6321442 i 1894), Sverige Kg. 2447919, Belgien Kg. 6553565, Danmark Kg. 673631, Tyskland Kg. 673240, Storbritannien Kg. 288695, Frankrige Kg. 228470, Østerrige Kg. 204420, Nederlandene Kg. 51488, Andre Lande Kg. 3382. Ialt Kg. 18530651.

I 1897 var Importen af svensk Træmasse til Barcelona Kg. 1260372 og norsk Træmasse direkte fra Norge Kg. 194235.

- Til Valencia fra Sverige Kg. 398175, fra Norge Kg. 171952.

Til Malaga fra Norge Kg. 25 000.

Fra de andre Havne i Distriktet mangler Toldopgaver for sidste Aar.

Stangjern og Staal. Med den store Konkurrence, som det spanske Jern og Staal fra Nordspanien gjør, er den direkte Import til Distriktet af den svenske Vare betydelig aftaget i de sidste Aar, og da den derhos stiller sig meget dyr hersteds, anvendes den nu kun for nogle faa udsøgte Arbeider.

I 1897 anslog man den direkte Import til Distriktet kun til 150 Tons.

Til Barcelonas Havn var Importen af svensk Stangjern og Staal i 1897: Direkte afskibet Kg. 52836, over Tyskland Kg. 135 571, over Danmark Kg. 106 977. Ialt Kg. 295 384.

Hele Importen til Spanien var:

1897 Kg. 3 390 445, 1896 Kg. 4 339 901, 1895 Kg. 4 271 970. Den iværksattes gennem følgende Toldkamre i 1896:

Barcelona Kg. 1 303 706, Tarragona Kg. 116 709, Valencia Kg. 375 253, Alicante Kg. 245 138, Cartagena Kg. 143 017, Almeria Kg. 24 484, Malaga Kg. 102 480, Palma Kg. 3415, andre Havne i Distriktet Kg. 10 477, Havnene i Bilbao Distrikt Kg. 1 100 150, Havnene i Cadiz Distrikt Kg. 799 787, Landeveien fra Frankrige, Portugal og Gibraltar Kg. 115 285. Ialt Kg. 4 339 901.

Disse Kvantiteter indførtes fra følgende Lande i 1896:

Norge Kg. 2 230, Sverige Kg. 267 460, Storbritannien Kg. 1 535 860, Belgien Kg. 966 183, Tyskland Kg. 787 694, Frankrige Kg. 374 500, Danmark Kg. 123 353, Nederlandene Kg. 119 675, Østerrige Kg. 105 260, Portugal Kg. 41 099, andre Lande Kg. 16 587. Ialt Kg. 4 339 901.

Af Hesteskosøm og Spiger var Importen til hele Spanien i 1897: 1897 Kg. 943 170 mod 1896 Kg. 1 228 590, hvoraf fra Norge Kg. 80 141, 1895 Kg. 1 267 077, hvoraf fra Norge Kg. 75 130 og fra Sverige Kg. 24 902.

Efter de sidste officielle statistiske Opgaver, der er offentliggjort, toldbehandlede i Spanien følgende i Norge producerede Artikler:

	1896.	1895.
Alabast, uforarbeidet . . . Kg.	95	—
Beg og Tjære	24 795	—
Glas, ordinært i Flasker . . .	2 852	4 634
Arbeider af Terracotta og Majolika	73	74
Finere ei specificerede Støbegods af Jern og Staal . .	3 279	—
Støbegods af Kobber, bronzeret . .	28	2
Kvade	2 360	300
Medicintran	21 205	24 399
Farver, ei specificerede . .	860	—
Apothekervarer, ei specificerede .	17	—

	1896.	1895.
Pap	Kg. 1 207	12 086
Omslagspapir	” 29 838	55 104
Grovt Karduspapir	” 2 600	10 089
Snedkerarbeider	” 5	28
Huder og Skind, uberedte	” 4 000	6 365
Do. do. beredte	” 6	5
Tran	” 12 572	11 181
Fiskerogn	” 929 579	1 468 918
Maskiner og Dele deraf	” 3 526	2 167
Let saltet og røget Fisk	” 824	2 640
Grønsager	” 105	—
Likører	Liter 15	—
Øl	” 3 930	3 712
Konserver	Kg. 29	31
Konfekturer	” 43	16
Ost	” 15	259
Vøxdug	” 329	—
Legetøi	” 9	2

Foruden de opgivne Artikler er til Spanien i 1897 indført følgende, der kan ansees af mere eller mindre Interesse for den norske og svenske Søfart og Handel:

Stenkul og Cokes m. Tons 1848096, Tjære, Beg, Asfalt etc. m. Tons 23 324, Fossileolje, raa, m. Tons 41379, do., rektificeret, m. Tons 415, Glas, ordinært i Flasker, m. Tons 2 975, Takjern og Jernskrab m. Tons 1 855, Jernrør og Piller m. Tons 11 397, Støbegods i ordinære Artikler m. Tons 1 410, do., fine do. m. Tons 750, Jernbaneskiner af Jern og Staal m. Tons 8 614, Jern og Staal i Plader og Tøndebaand m. Tons 13 800, Jern og Staal i store Stykker m. Tons 3 602, Jern- og Staaltraad m. Tons 2 950, smedede ordinære Arbeider af Jern og Staal m. Tons 2 046, do. finere af do. do. m. Tons 1 634, Papir i lange Baner m. Tons 415, Kardus- og Omslagspapir m. Tons 888, Tran og Dyrefedt m. Tons 14 705, Huder og Skind, uberedte m. Tons 9 324, Guano og andre Gjødningsstoffer m. Tons 61 171, Agerbrugsmaskiner m. Tons 5 945, Motorer m. Tons 986, saltet Kjød og Tasajo m. Tons 224, Flesk og Fedt m. Tons 1 757, Smør m. Tons 329, saltet og røget Fisk m. Tons 312, Hvide m. Tons 141 729, konserverede Madvarer m. Tons 194, Ost m. Tons 1 413, Konfekturer m. Tons 140, Likører Liter 1 576.

Nogle af disse Artikler er produceret i de forenede Riger, men omlastet i udenlandske Dampskibe i Antwerpen, Liverpool, Hamburg eller Kjøbenhavn og opgives saaledes i de statistiske Tabeller fra Tolldirektionen som Produkter af det Land, hvorfra de ankom, hvorfor det er meget vanskeligt at faa sikre Opgaver over, hvor stor Importen til Spanien er fra saavel Norge som Sverige.

Værdien af alle til Spanien indførte Varer var Pesetas 626 487 050 i 1897 mod Pes. 909 589 269 i 1896.

Export. Den direkte Export fra Havnene i dette Distrikt med Bestemmelse til Norge og Sverige var i Lighed med foregaaende Aar iværksat

med Dampskibe tilhørende de tre forskellige Selskaber, som underholder stadig Forbindelse med de spanske Havne, nemlig „Det fornyade Ångbåts Aktiebolaget i Gøteborg“, den subvenerede norske Linie i Christiania og „det forenede Dampskibs-Selskab i Kjøbenhavn“, hvilke i den første Havn, som deres Skibe anløber i Norden, omskiber Varerne til Bestemmelsesstederne.

Herved opstaar Vanskelighed ved at erholde de virkelige Opgaver over Exporten til de forenede Riger, da der i de spanske Toldkamre antegnes alle Varer som expederet til den Havn, for hvilken Skibet er blevet udklareret.

I det forløbne Aar har Exporten, efter her paa Stedet erholdte Oplysninger og efter Vicekonsulernes Rapporter, været:

Fra Barcelona 31500 Kg. Hønsefjær, 80 Fade og 10.2 Piber Vin, 10 Kasser = 300 Kg. Olie og nogle Baller skaarne Korke til adskillige Havne i Norden.

Fra Tarragona 730 Piber Vin og 810 Sække Hasselnødder til Sverige og 290 Fade Vin samt 1600 Sække Hasselnødder til Norge.

Fra Valencia Vin og Frugter.

Fra Denia 300 Tons Rosiner til Norge og 250 Tons Rosiner til Sverige.

Fra Torrevieja 59500 Qq. ms. Salt til Sverige og 56500 Qq. ms. Salt til Norge.

Fra Almeria 1280 Fjerdinger Vindruer til Sverige.

Fra Malaga 70900 Liter Vin, 263700 Kg. Rosiner, 5900 Kg. Figen, 4650 Kg. Olivenolje, 1250 Kg. Citroner, 200 Kg. Mandler og 3500 Kg. Maskiner til Norge, samt 49230 Liter Vin, 255500 Kg. Rosiner, 24400 Kg. Vindruer, 48000 Kg. Pomeransskaller, 9700 Kg. Citroner, 16300 Kg. Mandler, 31200 Kg. Olivenolje, 4000 Kg. Anis og 765 Liter Cognac til Sverige.

Derhos didførtes fra nogle andre Havne, hvor Konsulattjenestemænd ikke er ansat, mindre Partier Frugter og fra Ibiza og San Carlos de la Rapita nogle Laster Salt.

De fornemste Artikler, der er udført fra Spanien i 1897 og som kan være af Interesse for Norge og Sverige, er følgende:

Jernmalm m. Tons 6884244, Jernkis m. Tons 217545, Kobbermalm m. Tons 10961, Blymalm m. Tons 168966, Zinkmalm m. Tons 25687, Taktjern m. Tons 43612, Jern og Staal i Stænger m. Tons 1275, kasserede Jernbaneskinner m. Tons 2877, Kobber, raat og Aske m. Tons 1375, Kviksølv m. Tons 1742, Bly m. Tons 168966, Zink m. Tons 147, Salt m. Tons 255871, Korkebark m. Tons 5410, Espartogræs m. Tons 48741, Saltede og pressede Sardiner m. Tons 5526, Hasselnødder m. Tons 7087, Figen m. Tons 3819, Rosiner m. Tons 28192, Apelsiner m. Tons 272095, Citroner m. Tons 2822, Vindruer m. Tons 19989, Anis m. Tons 927, Olivenolje 12045, Vin, almindelig, Hektol. 5069580, do., fin, Hl. 103467.

Efter den officielle Statistik udførtes fra Spanien med Bestemmelse til Norge i 1896:

Kobbermalm Kg. 1380630, Glas, ei specificeret, Kg. 278, Bly, ubearbejdet, Kg. 810 650, Garverbark Kg. 16445, Korkebark 3795, Gjødningsstoffer, ei specificerede, Kg. 4900, Fjær Kg. 15205, Mandelkerner Kg. 4123, Oliven Kg. 710, Hasselnødder Kg. 15289, Figen Kg. 9109, Rosiner Kg. 431703, Citroner Kg. 21408, Apelsiner 278099, Vindruer Kg. 7230, Anis Kg. 2685, Olivenolie Kg. 869669, Salt m. Tons 9512, Skaaren Kork Tusinde 3559, Brændevin Hektol. 1802, Vin, ordinær Hektol. 22702, do., Sherry og fin., Hektol. 66443, Fade til Exporten af Vin Kg. 69386.

Værdien af de fornemste fra Spanien udførte Varer var:

1897 Pesetas 924936047 mod 1896 Pesetas 1023252447.

Det Aar, som er forløbet siden Generalkonsulatets Rapport af April 1897, kan med Grund kaldes et for Spanien ulykkeligt Aar, da alle Landplager har samlet sig over dette Land, som dog har givet saa mange Beviser paa Livskraft og Heltemod, saavel i tidligere som nærværende Tider.

Mange forbigaaende Hændelser under den lange separatistiske Krig paa Cuba har forøget den trykkede Stemning, som overalt har hersket, og, skjønt Aarets Høst var gunstigere end de foregaaende Aars, og den spanske Stat fremdeles har betalt sine Renter og Aktiekuponer i Udlandet, er dog dette Land yderst nedtrykt af alle Slags Skatter, hvortil kommer, at den spanske Bank forøger sin Seddeludstedelse uden samtidig at forstærke sit Reservefond i Guld og Sølv, og Vexelkurserne paa Udlandet har naaet en saa utrolig Høide, at Uro og Bekymring overalt hersker, og Fremtiden viser sig særdeles urovækkende.

Den spanske Bank, hvis Seddeludstedelse ved Generalkonsulatets Rapport for 1896 var Pesetas 1018078825, har forøget den til Pes. 1290358050 den 9 ds. mod en Beholdning af kun Pes. 241094616 i Guld og Pes. 261822396 i Sølv, og da det er meget længe, siden Guldmynten ganske forsvandt af Rørelsen og betales med en Præmie af 74—78 %, nærer man nu Frygt for, at ogsaa Sølvet vil gaa samme Vei, hvis Regjeringen skulde tilsidst se sig nødt til at paabyde Sedlerne Tvangskurs.

Vexelkurserne i Barcelona paa Udlandet har i 1897 fluktueret mellem Pesetas 31 og 33.63 pr. £ samt 124.50 og 133.30 pr. 100 frcs. for Sigtvexler og er for Tiden 44.75 paa London og 177 paa Paris.

Fra norske Skibe rømte 4 Mand.

3 Sømandsanvisninger for Pesetas 331.05 blev udstedt paa Norge.

Helbredstilstanden i alle spanske Havne er fuldt tilfredsstillende.

Generalkonsulatets Kontor har i den sidste Tid været Calle de Ansias March No. 65 & 69, 2den Etage, aabent 10—1, hvorhos ogsaa ellers Embedsbistand har været ydet, naar fornødent.

Angaaende Forordninger i den spanske Handels- og Søfartslovgivning siden sidste Aarsrapport, anføres følgende:

Kgl. Forordning af 23 Juni 1897, hvorefter Telegrafafgiften skal erlægges i Francs i Stedet for Pesetas, hvorfor Middelkursen for Aarets sidste Del ansættes til 29 pCt., men siden for 1ste Kvartal af dette Aar er opgaaet til 32 pCt. samt nu 34 pCt.

Lov af 25 Juni 1897, hvorved fastsattes en Extra-Krigsafgift af 10 pCt. som transitorisk indre Tillæg paa Told- og Skibsfartsafgifterne.

Fra 1 Juli 1897 indførtes følgende Forandringer i den ved Lov af 30 August 1896 bestemte Trafikskat for Handelsrørelsen med Europa og de afrikanske Kyster ved Middelhavet og Atlanterhavet til Kap Bojador:

Peseta 0.20 for Jernmalm, som udskibes fra Middelhavet og Guadalquivirfloden;

Peseta 0.25 for Jernmalm og Kis fra de øvrige Havne, Pes. 0.50 for de ringere Malme, deri indbefattet den jern- og kobberholdige Kis, samt kul- og kiselsur Mangan;

Peseta 0.15 for Stenkul og Cokes, bestemt for Beredning og Tilvirkning af Jern, Staal og andre Metaller;

Peseta 1 for Kul bestemt for andre Industrier og for Export;

Peseta 0.25 for Jerntakker;

Peseta 1.25 for sølvholdig Blymalm og anden Malm, ei klassificeret saasom ringere, og ikke sølvholdigt Bly i Takker;

Peseta 1 for Vin;

Peseta 0.50 for Kalk, Cement, almindelige Teglsten, Tagsten og Stykker af Slag for Brolægning;

Peseta 1 for Korn ved Export og Pes. 1.50 for andre Varer.

Ved Handelen med de øvrige Dele af Jorden:

Pesetas 0.50 for de ringere Malme;

— 1 „ almindelig Vin;

— 1.50 „ de finere Vine;

— 1.50 „ Lakritsrod og

— 4 „ andre Varer.

Fra Trafikskatten fritages i den udenlandske Handel sædvanligt Salt og tomme Fade samt brugte Sække, begge ved Tilbagesendelsen, Stenkul og Cokes, bestemt til Udvinning af Bly, Kobber, Jern, Staal og andre Metaller.

Afgifterne for Passagerer søværts erlægges af Konsignatarerne for Skibene, hvori de transporteres. Afgiften er for Passagerer, indskibet til Europa og kommende derfra:

1ste Klasse Pesetas 8, 2den Klasse Pes. 5, 3die Klasse Pes. 2.

Ved kgl. Forordning af 3 Marts 1898 ophæves indtil Videre den ved Lovaf 9 Februar 1895 paabudte extra Toldafgift paa Hvede, Hvedemel og Klid. Derhos nedsættes foreløbig den egentlige Told paa Hvede og Hvedemel til:

Pesetas 6 i Stedet for før gjældende Pesetas 8 pr. 100 Kg. Hvede og
— 10 — „ — — 13.20 — 100 „ Hvedemel.

C. Dahlander.

Buenos Ayres.

Norske Skibe.		Med Lading.		I Ballast.		Tilsammen.				Brutto- fragter. £
		Ant.	Tons	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Deraf Dampskibe.		
								Ant.	Tons.	
I. Ankomne.										
Fra	Sverige til Vicekonsulsstationerne	1	257	-	-	1	257	-	-	420
-	andre Lande til Hovedstationen	58	43 367	7	7 146	65	50 513	13	9 345	67 755
-	andre Lande til Vicekonsulsstationerne	20	12 593	38	29 606	58	42 199	16	13 114	17 720
Ialt		79	56 217	45	36 752	124	92 969	29	22 459	85 895
II. Afgaaede.										
Til	Norge fra Hovedstationen	-	-	2	1 835	2	1 835	-	-	-
-	Sverige fra Hovedstationen	1	589	-	-	1	589	-	-	500
-	andre Lande fra Hovedstationen	34	27 758	40	32 217	74	59 975	14	9 736	24 990
-	andre Lande fra Vicekonsulsstationerne	50	37 868	11	6 999	61	44 867	15	12 723	34 263
Ialt		85	66 215	53	41 051	138	107 266	29	22 459	59 758

For Ordre m. m. ankom til Buenos Aires 9 Skibe, dr. 5 373 Tons.

Af svenske Fartøier ankom til Distriktet 7, dr. 3 525 Tons.

Erlagte Konsulatafgifter af norske Skibe ved Hovedstationen Kr. 3 803.67, ved Vicekonsulsstationerne Kr. 1 924.13, af svenske Skibe ved Hovedstationen Kr. 148.55, ved Vicekonsulsstationerne Kr. 40.32. Expeditionsafgifter: norske Kr. 803.00, svenske Kr. 92.00

Aarsberetning dateret 30 April 1898.

Den norske Skibsfarts Bevægelse paa den Argentinske Republik i 1897 stiller sig i Sammenligning med det nærmest foregaaende Aar saaledes:

	1896.		1897.		Formindskelse.	
	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.
Ankomne:						
Med Ladning . . .	140	107 586	79	56 217	61	51 369
I Ballast . . .	105	89 337	45	36 752	60	52 585
	245	196 923	124	92 969	121	103 954
Afgaaede:						
Med Ladning . . .	171	132 108	85	66 215	86	65 893
I Ballast . . .	75	62 602	53	41 051	22	21 551
	246	194 710	138	107 266	108	87 444
Den norske Skibsfarts samlede Omfang .	491	391 633	262	200 235	229	191 398
Bruttofragter:						
Med ankomne . . .	Kr.	2 611 746	Kr.	1 546 110	Kr.	1 065 636
afgaaede . . .	-	2 740 014	-	1 075 644	-	1 664 370
	Kr.	5 351 760	Kr.	2 621 754	Kr.	2 730 006

Af opsparede Hyrebeløb er der gennem Generalkonsulatet bleven hiemsendt til Norge af 11 norske Sømænd Kr. 2 616.00 og til Sverige af 4 svenske Sømænd Kr. 880.90.

Af Mulkter, ilagte Sømænd ombord i norske Fartøier i Henhold til Søfartslovens § 102, er til Generalkonsulatet indbetalt og hjemsendt et Beløb af Kr. 67.24.

Der forskaffedes gratis Forpleining paa Hospital for 7 fastboende Nordmænd og for 7 Svenske.

Fra norske Skibe indlagdes paa Hospital 44 syge Sømænd og 1 fra svensk Fartøi.

Til den herværende Sømandskirke indbetaltes fra Generalkonsulatet § 290 Papir.

Ved Hovedstationen paamønstredes paa norske Seilskibe 65 Nordmænd, 33 Svenske og 52 Udlændinge og afmønstredes 54 Nordmænd, 11 Svenske og 27 Udlændinge.

Paa norske Dampskibe paamønstredes 11 Nordmænd, 4 Svenske og 10 Udlændinge og afmønstredes 12 Nordmænd, 2 Svenske og 6 Udlændinge.

Der anmeldtes at være rømt ved Hovedstationen: fra norske Seilskibe 11 Nordmænd, 5 Svenske og 16 Udlændinge og fra norske Dampskibe 1 Udlænding, tils. 33, hvilke havde tilgode en Hyre af Kr. 481.00.

Aarets Hyrer udgjorde:

1ste Styrmand Kr. 65—80, 2den Styrmand 54—65, 3die Styrmand 45—60, 1ste Maskinist 180, Donkeymand 72, Kok & Stuert 54—81, Baadsmand 54—56, Tømmermand 60—72, Seilmager 55, Matros 38—55, Letmatros 36—45, Jungmand 20—36, Fyrbøder 63—72, Kullempers 50.

For den norske Skibsfarts Vedkommende viser det forløbne Aar en fortsat Tilbagegang saavel i Antallet som Drægtigheden af ankomne og afgaaede Fartøier.

Denne Formindskelse i vor Skibsfart maa tilskrives saavel de herværende trykkede kommercielle Forhold, der har bevirket en betydelig Indskrænkning i al Import, som den mislykkede Hvedehøst, der ikke engang har givet tilstrækkeligt Udbytte til at yde de regelmæssige Dampskibslinier Sysselsættelse.

Vore Skibsredere har følgelig ikke havt nogensomhelst Opfordring til under det forløbne Aar at sende sine Skibe til et saa ufordelagtigt Marked. Naar gunstigere Forhold indtræder, vil utvivlsomt vor Skibsfart herpaa atter komme til at indtage sin tidligere Stilling.

Til Hovedstationen ankom følgende norske Skibe:

Seilskibe med Ladning: fra England 10, dr. 6 629 Tons, fra Belgien 1, dr. 515 Tons, fra Frankrige 1, dr. 874 Tons, og fra Nordamerika 39, dr. 32 612 Tons;

Seilskibe i Ballast: fra argentinsk Havn 1, dr. 538 Tons;

Dampskibe med Ladning: fra Brasilien 7, dr. 2 737 Tons;

Dampskibe i Ballast: fra Brasilien 1, dr. 1 393 Tons, fra Uruguay 1, dr. 1 799 Tons, fra argentinske Havne 4, dr. 3 416 Tons.

Af de med Ladning ankomne Seil- og Dampskibe var 37 lastede med Trælast, 2 med Harpax, 10 med Kul, 7 med Yerba maté og 2 med Stykgods.

Fra Hovedstationen afgik:

Seilskibe med Ladning: til Sverige 1, dr. 589 Tons, til England 11, dr. 8 619 Tons, til Belgien 1, dr. 799 Tons, til Tyskland 5, dr. 4 284 Tons, til Brasilien 1, dr. 818 Tons, og til Afrika 6, dr. 5 066 Tons.

Af disse var 5 lastede med Mais, 1 med Hvede, 1 med Hvedemel, 1 med Kreaturer, 9 med Quebracho, 4 med Linfrø, 3 med saltede Huder og 1 med Ben.

Seilskibe i Ballast: Til Norge 2, dr. 1 835 Tons, til Barbados 4, dr. 2 757 Tons, til Nordamerika 15, dr. 14 114 Tons, til Uruguay 1, dr. 582 Tons, til Chile 1, dr. 1 216 Tons, og til argentinske Havne 15, dr. 11 984 Tons.

Dampskibe med Ladning: til England 2, dr. 3 192 Tons, til Brasilien 8, dr. 4 980 Tons.

Af disse var 3 lastede med Hvede, 1 med Mel, 2 med Mais, 2 med Kvæg, 1 med Linfrø og 1 med Ceder.

Dampskibe i Ballast: til Brasilien 1, dr. 391 Tons, og til argentinske Havne 3, dr. 1 173 Tons.

Fragtmarkedet.

Det forløbne Aar har været særlig ugunstigt for vor Skibsfart paa Argentina; thi da Hvedehøsten delvis slog feil, maatte de Fartøier, der ankom hertil fra oversøiske Havne, enten afgaa i Ballast eller antage de Fragter, der tilbødes for Quebracho, Ben, saltede Huder etc.

Hveden udskibedes næsten udelukkende i Dampskibe; enkelte Ladninger udskibedes med Seilfartøier fra Flodhavnene til Fragter, der varierede mellem 16 og 20 shillings.

For Quebracho noteredes under et kortere Tidsrum 24 sh. à 26 sh. fra Colastiné til Kanalen for Ordre. Disse høje Rater holdt sig imidlertid ikke længe, før Dampskibene ogsaa paa dette Felt gjorde sin Konkurrence gjældende, hvilket tidligere aldrig har været Tilfælde. Fragterne faldt som Følge heraf til et Minimum, der umuliggjorde enhver Konkurrence fra Seilskibenes Side.

Af Ben, Benaske, tørre og saltede Huder blev exporteret et forholdsvis ubetydeligt Kvantum, hvilket bidrog til, at saa faa Seilskibe fandt Sysselsættelse fra de nedre Havne.

Havneafgifter.

I Havneafgifter for indeværende Aar skal saavel Damp- som Seilskibe erlægge:

Ankomstafgift 0. 15 § Guld pr. Registerton,
Opholdsafgift 0. 10 - „ - 10 Tons pr. Dag.

Under foregaaende Aar betaltes:

Ankomstafgift for Dampskibe 0. 10 § Guld pr. Ton,
— „ Seilskibe 0. 20 - „ - —

Opholdsafgift saavel for Damp- som Seilskibe 0. 13 § Guld pr. 10 Tons indtil 100 Tons og 0. 07 § Guld for hver overstigende 10 Tons.

Den udenrigske Skibsfart paa den argentinske Republik har i Løbet af de sidste 20 Aar taget et overordentligt stort Opsving.

Fra Udlandet ankom i Henhold til den officielle Statistik:

1878:	2 462	Fartøier,	drægtige	896 632	Tons.
1887:	12 301	—	„	4 471 601	—
1896:	11 830	—	„	7 115 467	—

Saavel Antallet som Drægtigheden af ankomne Fartøier sees saaledes i 1887, sammenlignet med Aar 1878, at være femdoblet. Denne Forøgelse havde sin hovedsagelige Aarsag i den tiltagende Immigration og den deraf følgende betydelige Varetransport.

Det derpaa følgende Decennium opviser et Forhold, der ved første Øiekast kunde synes modsigende, idet Fartøiernes Antal er formindsket, medens Drægtigheden er fordoblet. Dette finder imidlertid sin Forklaring i Dampskibenes Forøgelse paa Seilfartøiernes Bekostning saaledes, som fremgaar af

nedenstaaende Oversigt over ankomne Seil- og Dampskibe under det omhandlede Tidsrum:

	Seilskibe.		Dampskibe.	
	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.
1878	1 262	280 000	1 200	616 000
1887	5 694	1 010 000	6 607	3 460 000
1896	4 039	783 000	7 791	6 332 000

Af Foranstaaende vil sees, at Seilskibene for 20 Aar siden var Dampskibene overlegen i Antal om end ikke i Tonnage. Seilskibene har siden den Tid vistnok tiltaget saavel i Antal som i Drægtighed, men har dog ikke paa langt nær kunnet holde Skridt med den Udvikling, som Dampskibsfarten har taget.

Medens Seilskibenes gennemsnitlige Tonnage i 1887 var 178 og i 1896 191 Tons, opgik denne for Dampskibene i 1887 til 524 Tons og i 1896 til 813 Tons.

I ovenstaaende Fremstilling er optaget Flodfarten mellem Argentina og Republikerne Uruguay og Paraguay, der foregaar udelukkende med mindre Fartøier, hvorved Gjennemsnitstonnagen betydelig reduceres.

De til Argentinske Havne under Aaret 1896 ankomne Seil- og Dampskibe tilhørte følgende Nationer (i Henhold til den officielle Statistik):

Seilskibe: Norske 148, dr. 104 486 Tons, svenske 13, 6525 T., danske 10, 4731 T., russiske 9, 6245 T., tyske 23, 16 652 T., østerrigske 16, 10855 T., spanske 18, 6081 T., franske 5, 6419 T., hollandske 4, 3254 T., engelske 331, 206577 T., italienske 128, 87737 T., nordamerikanske 73, 48317 T., brasilianske 76, 1 882 T., uruguayanske 449, 26969 T., paraguayanske 56, 2109 T., argentinske 2671, 243 094 T., andre Nationer 7, 542 T. Ialt 4 039, 783 588 Tons.

Dampskibe: Norske 33, dr. 32 690 Tons, danske 13, 13413 T., tyske 219, 380285 T., østerrigske 6, 7853 T., spanske 5, 11146 T., franske 141, 260963 T., hollandske 5, 6127 T., engelske 906, 1 474 973 T., italienske 138, 258301 T., nordamerikanske 1, 878 T., brasilianske 332, 143863 T., uruguayanske 1535, 1017 530 T., paraguayanske 5, 492 T., argentinske 4435, 2694 493 T., andre Nationer 9, 16132 T. Ialt 7791, 6331879 Tons.

De ugunstige økonomiske Forholde, der raadede inden den argentinske Republik ved det forløbne Aars Begyndelse, gjorde sig end mere gjældende under Aarets Løb, hvilket særlig maa tilskrives feilslagen Hvede- og Maishøst, der igjen indvirkede hæmmende paa Handel og Creditforholde i sin Almindelighed.

Efter at den raske Udvikling, som Kolonisationen tog ved Begyndelsen af dette Decennium, havde muliggjort under Høsten 1893—94 en Udførsel af over 1½ Million Tons Hvede, foraarsagede dels ugunstige Veirforholde, men særlig Græshoppesværme, der i en hidtil ukjendt Mængde hjemsøgte Landet, at Udbyttet af Høsten, ihvorvel det kultiverede Areal var forøget, blot tillod af Høsten 1895—96 at udføre ½ Million Tons og under 1896—97 136 000 Tons Hvede. Maishøsten Aar 1895—96 gav imidlertid et nogenlunde

tilfredsstillende Resultat, saaledes at der kunne udføres ca. $1\frac{1}{3}$ Million Tons, medens der af Høsten 1896—97 blot blev udført 800 000 Tons.

Disse paa hinanden følgende Misvæxtaar foranledigede en Pengekrise, der antog en saa meget alvorligere Karakter som tidligere Aars Tab, der i Haab om bedre Tider og ved en forceret Creditbenyttelse henstod uafsluttede, nu maatte dækkes.

Da der inden den herværende Handelsstand, selv under normale Tider, hersker et betydeligt Misforhold mellem Kapitalstyrken og Creditbenyttelsen, der selvfølgelig maa indvirke svækkende paa Modstandskraften, naar uforudseede Omstændigheder indtræffer, har Følgerne af de Tab, som Agerbruget har givet, ikke kunnet undlade at gjøre sig følt inden det hele Forretningsliv, selv om Faar- og Kvægavlen, der stadig indtager den første Rang blandt Argentinas Indtægtskilder, ikke har lidt noget under de Ulykker, der har hjemsogt Agerbruget. Det forløbne Aar har saaledes at opvise et usædvanligt stort Antal Betalingsindstillinger.

En naturlig Følge af disse Forholde var, at Forbruget af de fleste Artikler aftog. Indførselen, der fra Oktober 1896 til Marts 1897 opgik til en Værdi af $59\frac{1}{2}$ Million Pesos Guld, fremviste i de følgende 6 Maaneder April til September kun $44\frac{1}{2}$ Million Pesos Guld. Heller ikke under Aarets sidste 3 Maaneder har Indførselen tiltaget i den Grad, man maatte formode, i Betragtning af de store Forhaabninger man satte til Høsten 1897—98.

Udsigterne for det indeværende Aar stiller sig derimod særdeles lovende. Udbyttet af Faaravlen har i Lighed med tidligere Aar været godt. Takket være de Forholdsregler, der ifjor blev truffet for at udrydde Græshopperne, har man kunnet redde næsten hele Hvedehøsten, ligesom Maishøsten iaar tegner sig til at give et ualmindelig rigt Udbytte.

Hertil kommer de for saavel Uld som Hvede og Mais fordelagtige Conjunkturer, der særlig hvad de sidstnævnte Artikler angaar har bragt Priserne op til en hidtil ukjendt Høide.

De Grændsestridigheder, der allerede siden flere Aar har hersket mellem Argentina og Chile, og som i begge Lande har foranlediget enorme Udlæg til Anskaffelse af moderne Krigsfartøier og Krigsmateriel, synes nu at ville finde en fredelig Løsning, da der inden de officielle Kredse paa begge Sider af Cordilleraen gjøres alvorlige Bestræbelser for at komme til en Forstaaelse.

Den indre Politik stiller sig ogsaa særdeles fordelagtig; Valgene til Præsident, der skal tiltræde i October indeværende Aar, har saaledes kunnet foregaa i den største Ro og Orden, sikkerlig for første Gang i Republikens Historie. Valget er udfaldt til Fordel for General Roca, der allerede en Gang tidligere har været Præsident, og hvis Gjenvalg er bleven hilset med almindelig Tilfredshed.

Indtægterne af Jernbanerne, der i 1897 havde en Længde af 14 928 Kilometer, opgik til ca. 80 Millioner Pesos Papir Brutto og 37 Millioner Pesos Netto mod i 1896 af 14 536 Kilometer, 90 Millioner Pesos Brutto og $44\frac{1}{2}$ Million Netto. Denne betydelige Difference maa tilskrives den under det forløbne Aar stedfundne Formindskelse i Transporten af Kornvarer.

Til Argentina ankom under det forløbne Aar 105 143 Emigranter, hvoraf

direkte fra europæiske Havne 72 978 og via Montevideo 32 165. Af disse vare som sædvanlig omtrent 65 pCt. Italianere og 20 pCt. Spaniere; af svenske og norske Undersaatter opgives ankomne 42.

Guldagioen opgik ved Aarets Begyndelse til 191 pCt. for under Februar Maaned at stige ligetil 217 pCt.; fra April derimod fremviste Noteringerne en successiv Nedgang, saaledes at Præmien paa Guld ved Aarets Slutning noteredes med 174 pCt.

Vexelkursen under forrige Aar for 90 Dages Sigt varierede som følger:

paa England $47\frac{7}{16}$ — $48\frac{9}{16}$ d pr. § Guld.

„ Frankrig frcs. 4.97—5.11 pr. § Guld.

„ Tydskland Mk. $4.04\frac{1}{2}$ —4.15 pr. § Guld.

Handelsomsætningerne mellem de forenede Riger og Argentina har heller ikke kunnet undgaa at blive berørt af de mindre tilfredsstillende Forholde, der gjorde sig gjældende under forrige Aar.

Ihvorvel ingen statistiske Opgaver foreligger over Vareudvexlingen mellem de angivne Lande, fremgaar det, at Importen hertil af de Artikler, der har sin Oprindelse i de forenede Riger, selv om Skibningen foregaar over udenrigske Havne, er aftaget under det forløbne Aar.

Af Trævarer ankom der saaledes blot 33 500 Bundter Kassebord til Sukkerraffinaderiet i Rosario.

Af Klipfisk og Tørfisk ankom 1 679 000 Kilos mod 2 052 709 Kilos i 1896.

Til Papirfabriken i Zarate ankom 3 761 Tons Træmasse mod 6 374 Tons i 1896. Et herværende Handelshus, der næsten udelukkende beskjæftiger sig med Import af svenske Artikler, omtaler at have indført fra Sverige 200 Tons, hvoraf omtrent Halvparten var Jernvarer og Resten lettere Artikler, der særlig vare bestemte til de herværende Meierier, hvis Antal aarlig tiltager

Af Agerbrugsmaskiner og Redskaber har Indførselen derimod været høist ubetydelig.

Fra de forenede Riger ankom ligeledes mindre Partier Jern, Hesteskosøm, Hermetik, Fisketran og Tjære.

Værdien af den herfra stedfundne Export opgik til § 101 169 299 Guld mod § 117 849 855 Guld i 1896.

Af de vigtigste Artikler udførtes under det forløbne Aar:

Hvede Tons 101 845, Mais 374 942, Linfrø 162 477, Mel 41 443, Klid 53 194, Uld 205 571, Hø 103 700, Talg 31 538, Krølhaar 2 580, Faareskind 37 077, saltede Oxehuder 27 383, tørrede Oxehuder 29 300, tørrede Hestehuder 156 838, saltede Hestehuder 162 283, frossent Oxekjød Tons 4 241, tørret Oxekjød 36 239, frosne Faar 50 894, levende Oxer & Kjør Stkr. 238 121, levende Faar 504 128, Oliekager Tons 7 819, Ben og Benaske 55 788, Sukker 41 734, Quebracho Træ 135 675.

Nedenstaaende Opgave giver en Oversigt over de hersteds etablerede Bank- og Kreditinstitutioner, i hvilke udelukkende er nedlagt fremmed Kapital, naar undtages Banco de la Nacion Argentina, der som officiel Bank er be- myndiget til at udstede Sedler.

Disse Banketablissementer raade over en samlet Aktiekapital af ca. £ 15 000 000.

Navn.	Tegnet Kapital.	Indbetalt Kapital.	Reserve- fond.	Sidst betalte Divi- dende.	Bemærknin- ger.
	£	£	£		
London & River Plate Bank Ld. . . .	1 500 000	900 000	1 000 000	20 pCt.	Halvaarig.
Anglo Argentine Bank Ld.	450 000	350 000	5 000	5 pCt.	
London & Brazilian Bank Ld.	1 500 000	750 000	600 000	14 pCt.	
British Bank of South Amerika Ld. . . .	1 000 000	500 000	300 000	8 pCt.	
Banco de la Nacion Argentina	Pesos Papir. 50 000 000	Pesos Papir. 50 000 000	Pes. Papir. 697 102	} 10 pCt.	Sedler for 80 pCt. af Fortje- nesten skal aarlig brændes.
Banco Espanol de Rio de la Plata .	6 000 000	6 000 000	1 104 256		
Banco Aleman Trans- atlantico	Mark. 20 000 000	Mark. 12 000 000	Mark. 267 000	9 pCt.	
Banco de Italiay Rio de la Plata . .	Pesos Guld. 8 000 000	Pesos Guld. 5 000 000	Pes. Guld. 352 992	7 pCt.	
Banco de Comercio	Pesos Papir. 3 000 000	Pesos Papir. 3 000 000	Pes. Papir. 191 125	8 pCt.	
Banco Frances del Rio de la Plata .	Pesos Guld. 2 000 000	Pesos Guld. 2 000 000	Pes. Guld. 254 297	7 pCt.	
Banco Popular Ar- gentino	Pesos Papir. 1 653 800	Pesos Papir. 1 499 370	Pes. Papir. 365 249	10 pCt.	
Nuevo Banco Italiano	3 000 000	3 000 000	75 000	7 pCt.	
The River Plate Trust Loan and Agency Comp. Ld. . . .	£ 1 875 000	£ 686 512	£ 150 000	13 $\frac{1}{2}$ pCt.	

S. Christophersen.

Cagliari.

Aarsberetning dateret Mai 1898.

Norske Skibe.	Med Ladning.		I Ballast.		Tilsammen.				Bruttofragter. Kr.
	Ant.	Tons	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Deraf Dampskibe.		
							Ant.	Tons.	
I. Ankomne.									
Fra Norge til Hovedstationen	1	332	-	-	1	332	-	-	4 774
- andre Lande til Hovedstationen	4	3 282	3	3 138	7	6 420	-	-	44 179
- andre Lande til Vicekonsulsstationerne	-	-	1	1 107	1	1 107	-	-	-
Ialt	5	3 614	4	4 245	9	7 859	8	7 527	-
II. Afgaaede.									
Til fremmede Lande fra Hovedstationen	4	3 470	4	3 282	8	6 752	-	-	48 013
- fremmede Lande fra Vicekonsulsstationerne	1	1 107	-	-	1	1 107	-	-	20 700
Ialt	5	4 577	4	3 282	9	7 859	8	7 527	68 713

Af svenske Skibe ankom 2, dr. 952 Tons.

Erlagte Konsulatafgifter af norske Skibe ved Hovedstationen Kr. 428.75, ved Vicekonsulsstationerne Kr. 70.29, hvoraf tilfaldt Konsulen Kr. 35.15. Af svenske Skibe Kr. 33.34. Ialt tilfaldt Konsulen Kr. 497.24.

Skibsfart. De forenede Rigers Deltagelse i Skibsfarten paa Cagliari har været af noget nær samme Omfang som i det foregaaende Aar. Antallet af alle Nationers Fartøier, der ifjor ankom hertil, var 2 524 med en samlet Drægtighed af 1572 581 Tons.

Handel. Cagliari's direkte Forbindelse med de forenede Riger i Aaret 1897 indskrænkede sig for Indførselens Vedkommende til en Ladning Is af cirka 500 Tons fra Norge samt tvende Ladninger saget Træ af ca. 400 Std. fra Sverige og for Udførselens Vedkommende til ca. 25 000 Tons Salt. Indirekte indførtes i smaa Partier Jern, Tjære, Beg og Fisk samt udførtes Vin og Olie.

Vareomsætningen med Udlandet udgjorde i 1897: Spirituosa, andre Drikkevarer og Oljer, Indførsel Lire 297 200, Udførsel Lire 1 808 261. Kolonialvarer, Kryderier og Tobak, Indførsel 629 625, Udførsel 1 950; Chemikalier, Fabrikater af Talg m. m. og Parfumer, I. 78 259, U. 197 099; Farver og Farvestoffe I. 10 669; Hamp, Lin og andre Fabrikater deraf I. 9 968, U. 560; Bomuld I. 72 903, U. 3 870, Uld og Haar I. 54 618; Trævarer og Halm I. 205 879, U. 1 311 005; Papir og Bøger I. 2 405; Skind I. 2 306,

U. 175 526; Mineralier, Metaller og deraf tilvirkede Varer, I. 263 787, U. 781 837; Stentøi, Porcelæn, Glas og Krystalarbeider I. 631 864, U. 115 73; Kornvarer og Mel, I. 1 698 287, U. 455 015; Dyr og Madvarer, I. 90 217, U. 153 160; andre Varer, I. 111 125; ialt Indførsel 4 158 817, Udførsel 11 936 356 mod i 1896 Indførsel 4 646 175, Udførsel 9 612 600.

Som det fremgaar af ovenstaaende, er der i Importen en Formindskelse af Lire 487 358 og i Exporten en Forøgelse af Lire 2 323 756 sammenlignet med det foregaaende Aar.

Landbruget. Udfaldet af Høsten ansees for at være tilfredsstillende. Hvede har leveret en Afkastning af ca. 600 000 Hektoliter og Byg ca. 200 000 Hektoliter.

Vin har ogsaa været heldig og Efterspørgsel, især fra Østerrige, meget livlig.

Salthøsten var gunstig baade i Kvantitet som i Kvalitet. Man anslaaer Indhøstningen til ca. 160 000 Tons, hvoraf $\frac{2}{3}$ Del udførtes til Italiens Fastland for Statens Regning og Resten til Udlandet.

Gjennemsnitsprisen for Salt var ca. 8 frcs. pr. Ton ved Siden af Fartøiet.

Bergværksdriften. Der har været ifjor en betydelig Virksomhed i Grubedrift. Produktionen var:

Zinkmalm Tons 97 646, Blymalm 32 345, Sølv 1 172, Mangan 1 066, Antimonium 4 866, Brunkul 15 863, andre Mineralier 9 222. Ialt Tons 162 180, værd Lire 13 045 000.

I Driften sysselsattes 11 000 Arbeidere.

Tunfiskfangsten slog ifjor godt til. Den indbragte Fiskemængde anslaaes til 785 000 Kg., værd Lire 1 099 000, som nedlagt i Olie udskibedes fra Carloforte til Genua, Livorno og Alassio.

Koralfangsten var bedre end det foregaaende Aar. Ca. 600 Kg. Korall, værd 70 000 Lire, blev fisket.

Hornkvægexporten til Italien anslaaes i 1897 til ca. 55 000 Stkr. og bestod af Kvier, Oxer og Kjør.

Fragterne var i Gjennemsnit i det forløbne Aar for Salt til Østersøen 10 à 11 frcs. pr. Ton, Malm til Antwerpen 14 frcs. pr. Ton, Kul fra England 8 sh. pr. Ton, Hvede fra Sortehavet frcs. 2.50 pr. Charge.

Vexelkurserne have fluktueret mellem Lire 26—27 pr. £ paa London og Lire 105—106 pr. 100 frcs. paa Paris.

P. Pernis.

Düsseldorf.

Aarsberetning dateret 5 Mai 1898.

Den gunstige Situation i Aaret 1897 betegnes for Rhinlandet—Westphalen maaske bedst deraf, at der hele Aaret har været Mangel paa Arbeidere, især i Hytte- og Bergværksindustrien.

Jernhaandteringen danner Tyngdepunktet i det nordvestlige Tydsklands Fabrikvæsen, og her har især Mangel paa Arbeidere gjort sig gjældende. Heldigvis er Distriktet bleven forskaaret for Arbejderbevægelser, der havde kunnet hemme Fabrikernes Virksomhed. Det storartede Opsving i de næstforegaaende Aar, og som efter alle Tegn at dømme naaede sit Højepunkt i 1897, har spændt Distriktets Gruber og Jernværkers Produktionsevne til det yderste. Vistnok er Efterspørgselen, da videre Prisstigning ikke frygtes, nu noget aftaget, og Forraadene turde være noget forøget ved Udgangen af 1897; men dette tyder ikke paa en Afslappelse af Markedet, men nærmest paa en Tilbagegang til mere rationelle Forhold. Glædeligt er det, at de ledende Mænd ikke har ladet sig rive med til voldsomme Prisforhøielser, hvilket viser, at man har lært noget af tidligere lignende Tilfælde. Herved vil Alt, hvad der kan tyde paa en Panik, blive undgaaet, idet de nye Priser ikke er af den Art, at de maa fremkalde en usund Spekulation med paafølgende Overproduktion. Skjøndt nogle Eiendommeligheder, som f. Ex. de amerikanske Billets sporadiske Optræden paa det tyske Marked, har fremkaldt nogen Uro i Aarets første Halvdel, og Valsetraadsfabrikationens trykkede Stilling betingede Bevilgning af Exportpræmier til Producenterne af Valsetraad, kan Resultatet af Distriktets Storindustri i Jern- og Staalbranchen betegnes som usædvanlig god, hvilket betegnes ved høje Dividender og meget fast Stemning paa Børsen.

At Opsvinget ogsaa skulde komme Importen af svensk Malm tilgode, kan ikke forundre, og Exporten af Grängesbergs og Gellivaramalm opgik til ca. 1 Million Tons. Da Jernmalm er den eneste Form, hvori Sverige kan deltage i Europas Massefabrikation af Jern, saalænge man ikke i umiddelbar Nærhed af svenske Malmfund har fundet tilstrækkelig fossilt Brændstof, er det at haabe, at forbedrede Kommunikationer i Hjemlandet og praktisk Ordning af Skibningen vil bidrage til yderligere at udvikle denne Malms transport, hvorved den svenske Malm ved sin Righoldighed og iøvrigt udmærkede Beskaffenhed turde kunne komme til at indtage en dominerende Stilling paa det herværende Marked.

Den svenske Export af Staal som Raastof for Rhinlandet—Westphalens Jernmanufakturindustri har i 1897 havt sit sædvanlige Forløb til uforandrede Priser.

Den herværende Textilindustri paavirkedes ugunstigt af Forholdene i Amerika og Toldforhøielserne i de Forenede Stater. Enkelte af disse Industriegrene, som Fabrikationen af Fodertøier (Zanella), de saakaldte Barmerartikler, Knappefabrikationen i Barmen og Kattunsvæverierne og Trykkerierne havde at kæmpe med meget ugunstige Forhold. Den herværende storartede Farveri- og kemiske Industri har yderligere udviklet sig, uagtet Urolighederne i Tyrkiet og Pesten i Indien har gjort den Afbræk.

Til Distriktet indførtes i Aaret ca. 300 000 færdige Døre fra Sverige af

Værdi ca. 2 Mill. Kroner. Det er glædeligt at se, hvilken Betydning denne Exportartikel fra Sverige har faaet, og skjøndt Priserne for de svenske Døre holdes temmelig trykket af den indenlandske Konkurrence i Tydskland, er dette en Forretning, som altid fortjener Snedkerifabrikernes fulde Opmærksomhed, da vort Materiales naturlige Overlegenhed altid giver os Overtaget, naar kun vore Fabrikanter forstaar ved tidsmæssige Maskiner og rationel Fabrikdrift at bringe Arbeidspriserne hjemme ned.

Papir og Papirmasse. Importen fra Skandinavien bestod i Aaret næsten udelukkende af slebet Masse, brun og hvid; kemisk Masse kunde alene i ringe Mængde indføres, da de svenske Priser paa Grund af de gode Konjunkturer var for høie for dette Marked. Der agiteres for Tiden i Tydskland stærkt for Fragtnedsættelser for saakaldt vaad Masse (med over 50 pCt. Vandgehalt), og det er antageligt, at den tydske Regjering vil understøtte den indenlandske Industri heri, i hvilket Tilfælde Konkurrencen bliver endnu vanskeligere for Skandinavien, da den vaade Masse foretrækkes af Papirfabrikanterne paa Grund af sin lette Opløselighed, og vaad Masse kommer vi jo ikke til at exportere.

Nogen nævneværdig Export fra Skandinavien af finere Papir til dette Distrikt er mig ikke bekjendt; derimod sees svensk og finsk Pap at anvendes i ikke saa ubetydelige Kvantiteter af de herværende Kartonfabriker og paa Grund af god Kvalitet at have Fortrin for den indenlandske Vare.

S. N. Helander.

Indhold: **Barcelona** S. 512. — **Buenos Ayres** S. 525. — **Cagliari** S. 533. — **Düsseldorf** S. 535. — **Rio de Janeiro** S. 489.

Beretninger om Handel og Skibsfart.

Uddrag af Aarsberetninger fra de forenede Rigers Konsuler
for 1897 m. M.,

No. 15.

udgivet ved Departementet for det Indre.

1898.

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

Indberetning

fra Minister Gude om hans Mission til Japan og Kina.

Beretning om Handels- og Søfartsforhold m. m. i Japan.

Land og Folk.

Det egentlige Japan, omfattende de tre store Øer Nippon, Shikoku og Kiushiu, strækker sig fra 120—142° ø. L. og fra 31—42° n. B. og har en Størrelse af 288 403 Quadratkilometer. Desuden hører den nordlige Ø Yesso, (Hokkaido) adskilt fra den russiske Halvø Kamtschatka gennem Soya Strædet, de langstrakte Øgrupper Kurilerne i Nord, og de saakaldte Loochowøer i Syd samt Øen Formosa, til Japan. Riget indbefatter ialt over 40 Øer og en Mængde Smaaøer. Landet er bjergrigt og har forholdsvis faa Lavlande. To store Bjergkjæder, fra Øst til Vest og fra Nord til Syd, strækker sig gennem Landet. Det høieste Fjeld, Fujisan, strækker sin med evig Sne bedækkede Kuppel 12 300 Fod iveiret og sees langt ud til Søs. Desuden findes mange Fjelde paa mellem 10 og 11 000 Fod og mindre. Fjeldene er for det meste vulkanske, og af aktive Vulkaner findes der 170. Landet er fuldt af Miner og mineralske Kilder. Jordskjælv er særdeles hyppige, og større saadanne forekomme efter historiske Optegnelser to eller 3 Gange i hvert Aarhundrede fremkaldende de største Ødelæggelser, Tab af Menneskeliv, Forsvinden af Bjerge og Forandringer af Forholdet mellem Sø og Land.

Landets Beskaffenhed og Form, karakteriseret ved de forholdsvis smale Øer, bevirker at der ingen store Floder findes; men overalt findes der mindre Vassdrag, hvis Vande anvendes til Drainering og Overgydning af Rismarkerne. Af de større Floder er ogsaa mange seilbare. Indsøer er spredt over hele Landet, den største er den for sin Naturskønhed berømte Biva Sø, hvorpaa der drives Dampskibsfart.

Klimaet i Japan maa i sin Almindelighed karakteriseres som godt og behageligt. Det er dog meget forskjelligt under de forskjellige Breddegrader i det langstrakte Rige. To forskjellige Havstrømme, en varm (The black Stream) kommende fra Ækvator stryger langs med Østkysten mod Nord, og en kold Polarstrøm løber langs Kurilerne og den nordlige Ø Yesso, hvor der derfor hersker næsten sibirisk Kulde, medens de sydlige Øer have et meget varmere Klima. Her voxer Palmer i fri Luft; men Sne forekommer dog jævnligt om

Vinteren, og det er en Ynk at se Kulierne (som de arbejdende Klasser i Østen kaldes) gaa omkring i Sneen med sine bare Fødder, og ofte bare Ben, kun med en Straasandale under Fødderne. Regn falder med stor Voldsomhed om Sommeren.*)

Den rige Jord, det fordelagtige Klima og tilstrækkelig Regnmængde fremkalder en storartet Vegetation. Dyrkede Marker og Haver strækker sig over vide Bygder. I Syden findes Løvskove med Kjæmpetrær; Sukkerrør, Tobak og Bomuld trives udmærket, og paa de sydligste Øgrupper og paa Formosa voxer Cacao, Banyantræet og Bananpalmen. Kortsagt, deres hele Udseende er tropisk. I den mellemste Del af Riget er Variationen i Væxtligheden stor; her ser man Furu (pinus densiflora og pinus massoniana), Ek (quercus dentata), „pinoki“ Træet (thuya obtusa) og „sugi“ Træet (cryptomeria japonica) sammen med Kamfer- og Bambustræet i Skovene, medens Markerne og Haverne byde paa Mulbærtræer, Theplanten, de fem Kornsorter, Grønsager og forskellige Arter Frugt, hvoraf dog ingen, undtagen for Jordbærs Vedkommende, paa langt nær opnaa den Aroma og den Velsmag, der udmærker de samme Frugtsorter i Europa. Ogsaa i Yesso, den nordligste af de store Øer, er Jorden frugtbar og rig paa Vegetation.

Dyrelivet er ikke rigt i Japan. Af Husdyr findes kun Kjør, Heste, Svin, Hund og Kat. Faar og Gjeder trives ikke i Landet.***) Derfor importeres alt Faarekjød fra China. Af vilde Dyr findes Vildsvin, Hjort, Hare, Ræv, Grævling og Aber. Af Rovdyr findes foruden Ræven kun Bjørnen i den nordligste Del og af giftige Slanger kun en Sort, den saakaldte „habu“ paa Loochoo Øerne. Fugleverdenen frembyder en rig Variation, baade Prægtfugle i Henseende til Farverigdom i Fjerbesætning, Sangfugle og madnyttige Fugle, hvoriblandt Høns og Ænder spiller den største Rolle. I Havene omkring de nordligste Øer er Sælen talrig, og der er flere norske Sælfangere, som her have fundet Beskæftigelse som Førere af japanske Sælfangerfartøier. Hval findes ogsaa rundt Japans Kyster, og overalt er der Fisk og Crustaceer i overflødig Mængde. Blandt Insecter maa mærkes Silkeormen, som avles med stor Fordel, da baade Klima og Jordbund egner sig fortræffelig til Silkeavl.

Blandt Japans naturlige Produkter indtager Guld, Sølv, Kobber, Jern, Bly, Stenkul, Svovel, Porcelænlere, Granit, Bjergkrystal og Agat den første Plads blandt Mineralier. I Landbruget spiller Ris og Byg, som udgjør Befolkningens Hovednæring, samt The den største Rolle; men ogsaa Bønner, søde Poteter, almindelige Poteter, Bomuld, Hamp, Tobak og Hirse dyrkes i store Mængder. De i Japan avlede Frugter er Appelsiner, Persimmon, Pærer, Vindruer og Æbler; af Bær dyrkes udmærkede Jordbær.

Af Havets Produkter, der tilgodegjøres, maa, foruden Hvalfisken og Sælen, af Fiske nævnes Sardiner, Makrel; Lax, Laxørret, Torsk, Thunfisk,

*) Middeltemperaturen i Japan er	15°	Celcius
Maximums — — — — —	35.1°	—
Minimums — — — — —	5.8°	—
Regnmængden — — — — —	1.428	mm.
Antal Regndage — — — — —	185.	

**) Grunden hertil er, at de ikke taale de unge skarpe Bambusspirer, der her udgjør Kreaturerne fornemste Næring.

„surume“ (onychoteutis bank sii), „sea-ear“ og „beche de mer“; desuden forskellige Sorter Søgræs, der i tørret Tilstand nydes af Befolkningen i store Mængder og ogsaa exporteres til China. Om Fiskene gjælder, eiendommeligt nok, den samme Regel som om Frugterne; de opnaa paa langt nær ikke vore Fiskearters Velsmag. Laxen er saaledes tør og smagløs. Fisken er imidlertid et af Befolkningens Hovednæringsmidler. Den spises dels raa — den største Hædersbevisning en japanesisk Vært kan vise sin Gjest er at sætte en levende Fisk paa Bordet og at skjære det bedste Stykke ud af den sprællende Fisk til ham — dels tørret, og dels kogt eller stegt paa Gløder.

Af det menneskelige Arbeides Frembringelser er de vigtigste Silke, spundne og vævede Varer, Sukker, Papir, Kamfer, Oljer (Petroleum, Tran og Fiskoljer), Sake (Risbrændevin), Salt, Soya, Porcelain og Stentøi, Cloisonnévarer, lakerede Varer og Guld- og Sølvarbejder.

Befolkningen i hele Japan (Formosa dog undtagen) beløb sig til

1 Jan. 1880		35 928 821
„ „ 1885		37 868 987
„ „ 1890		40 072 020
„ „ 1895		41 810 202

Paa 15 Aar altsaa en Forøgelse af 5 881 387 eller over 16 %. I 1895 var der 21 121 398 Mænd og 20 688 804 Kvinder. Familiernes Antal var 7 883 369, og Middeltallet af Antallet Personer tilhørende hver Familie 5.30. Hver Familie bebor i Almindelighed sit eget Hus. Byerne faar derfor ogsaa en i Forhold til Indbyggernes Antal umaadelig Udstrækning, og de smaa en- eller høist to-Etages Træhuse giver Stæderne et landsbyagtigt Udseende.

Interessant er, at medens der i 1894 stiftedes 361 298 Ægteskaber, gik Antallet Skilsmisser op til 114 432, altsaa næsten en Trediedel af Ægteskaberne.

Befolkningens Tæthed er:

i Nippon		141 pr. ☐ Km.
- Shikoku		160 - - -
- Kiushiu		148 - - -
- Yezzo (Hokaido)		5 - - -

De Største Stæder ere

Tokyo	med 1 242 224 Indbyggere (den 1 Jan. 1895)	
Osaka	— 488 937	— „ —
Kyoto	— 328 411	— „ —
Nagoya	— 206 742	— „ —
Yokohama	— 160 439	— „ —
Kobe	— 158 993	— „ —

Af de saakaldte „aabne“ Havne, d. v. s. Havne, aabnede for udenlandsk Handel og Skibsfart, er Kobe og Yokohama de vigtigste, de øvrige: Nagasaki, Hakodate og Niigata staa i Betydning langt efter. Desuden findes Havne, der benævnes „specielle Havne for Export“, fra hvilke fremmede Skibe vel maa

tage Fragt, men blot fra Lægtene; Kapteiner og Mandskaber kan ikke gaa iland uden speciel Tilladelse. Disse Havne er Yokkaichi, Shimonoseki, Takata, Moji (vigtig Kulstation, der meget besøges af norske Skibe), Kuchinotsu, Karatsu, Misumi, Fushiki, Otaru og Kushiro.

Administrativt er Landet nu delt i 47 Departementer, hvoraf hvert bestaar af 2 eller 3 af de gamle Provinser. I Spidsen for hvert Departement staar en af Mikadoen udnævnt Guvernør eller Prefect, hvis Magt dog ikke er meget stor, da han er nødt til at raadføre sig med Centralstyrelsen i alle Sager, hvori der ikke foreligger Precedenstilfælde. De 47 Departementer er atter delt i 566 Under-Prefekturer og i 12 672 Kommuner. Kommunestyrelsen, med Borgmesteren i Spidsen, vælges af Befolkningen; dog er dens Virksomhed og Indflydelse indskrænket, som rimeligt er i et Land, der kun har Respekt for den Øvrighed, der er ansat af Mikadoen selv. Øen Yezzo (Hokaido) staar administrativt direkte under Kolonialministeriet; men Kommunestyrelsen udøves ligesom i det øvrige Japan.

Jurisdiktionen, der for Europæere i alle Spørgsmaal dem imellem og med Japanesere lige til de nye Traktaters Ikrafttræden i 1899 udøves af de forskellige Landes Konsuler, udøves i Japan ellers af

- 1 Kassationsdomstol,
- 7 Apellationsdomstole,
- 49 Domstole i første Instans og
- 301 Fredsdomstole.

I 1894 beløb Antallet af Dommere sig til 1 168, af offentlige Anklagere til 443, af Retsskrivere og andre Retsembeds mænd til 7 523. De fleste Love er nu allerede indrettede efter europæisk Mønster. Medens før de franske „codes“ tjente til Forbillede, har i den senere Tid de tyske Lovbøger taget deres Plads. Før de nye Traktaters Ikrafttræden maa imidlertid Lovbøgernes Revision være tilendebragt; især er dette vigtigt for den kriminelle Lovbog, hvorefter jo ogsaa Europæere efter den Tid skal dømmes af japænesiske Domstole. Forslaget foreligger færdigt og skal forelægges det nu sammentrædende Parlament (Decbr. 1897), men det ser ud til, at de oppositionelle Partier synes at være saa ivrige paa at styrte Regjeringen, at alle andre Spørgsmaal skydes tilside. Derved risikeres, som sagt, at Traktaternes Ikrafttræden udsættes.

Dommernes og øvrige Retsembeds mænds Lønninger er meget ubetydelige og utilstrækkelige. Man synes dog nu at komme underfund med, at dette neppe er til Fordel for en ordentlig Retspleie, og der er Forslag oppe til at forbedre denne Tingenes Tilstand. Idetheletaget gjælder det, at japanesiske Embedsmænd har utilstrækkelig Aflønning. Desuagtet er Tilfælde af Korruption sjældne, eller bliver i alle Fald ikke bekendte; naar dette desuagtet sker, bliver Vedkommende straffet med største Strenghed. Isærdeleshed er Lærernes og Politibetjentenes Aflønning meget knap. Sidstnævnte faa nu en Aflønning af fra 9 til 15 Yen pr. Maaned, alt efter Tjenesteaaarene. Dette modsvarer omtrent en gennemsnitlig Aflønning af 20 Kroner pr. Maaned for Politibetjente, hvoraf disse skal skaffe sig Bolig, Klæder og underholde Familie. Selv i Japan, hvor dog endnu de fleste Livets Fornødenheder er billige, om-

endskjønt i stadigt Stigende, er dette aldeles utilstrækkeligt. Og dog hører Politiet og Undervisningsvæsenet til de Indretninger i Japan, der kunde tjene mangt et andet Land til Forbillede. Politiet er saaledes her en Statsinstitution og nyder som saadan en ganske speciel Agtelse fra Befolkningens Side. For det meste rekrutteres det fra Armeen. Hele Landets Politistyrke udgjordes i 1894 af 2 300 Inspektører og 26 019 Konstabler med 12 906 Politistationer.

Det nye Japan, der har lært saa meget af tyske Institutioner, har ogsaa lagt en særdeles Omhu paa Undervisningsvæsenet. I 1894 bestod der saaledes allerede 25 611 Skoler med 69 125 Lærere og 3 459 446 Elever. Ved de 43 Statsskoler (høiere Skoler og Fagskoler) var der ansat 1 101 Lærere, blandt hvilke blot befandt sig 45 Udlændinger. Elevernes Antal beløb sig til 11 946. Det keiserlige Universitet i Tokyo tæller 161 Professorer (hvoraf 19 Udlændinger) og 1 468 Studenter; den høiere Handelsskole 37 Docenter og 338 Elever.

Pressen er i Japan ganske mærkværdigt udviklet. I 1893 bestod allerede 802 Blade, som udsendte 278 Millioner Exemplarer. Næsten hver Kooli læser sit Blad i sine frie Øieblikke.

I Henseende til Religion er Japaneserne delt i Buddhister og Shintoister. Shintogudstjenesten er den oprindelige, hvorimod Buddhismen senere er indkommen fra China. Der findes 193 000 store og smaa Shintoetpler, 108 000 Buddhatempler. Uagtet det store Antal Missionærer, der virke i Japan, gjør Kristendommen smaa Fremskridt. Religionsfrihed er tilsagt i Grundloven, og den kristelige Gudstjeneste møder ingensomhelst Modstand eller Hindring fra Folkets Side.

Statsgjælden er ikke stor. Den udgjorde i 1894 kun 283 Millioner Yen; dog er den paa Grund af Krigen med China bleven forhøiet betydeligt. Rentebetaling og Amortisation sker altid meget nøiagtigt, og Statens Kredit er derfor ogsaa meget god. De store og stadigt øgede Fordringer for Flaade, Armé og offentlige Arbeider, der stilles til Statskassen, bevirkede, at de to sidste Aars Budget afsluttedes med en ganske betydelig Deficit, og heri ser det ikke ud som, om der saa snart skulde kunne ske en Forandring. Ogsaa den nye Erobring, Øen Formosa, synes at skulle blive en kostbar Akquisition, idet Udgifterne for det løbende Aar beregnes til 22 Millioner Yen og Indkomsterne kun til 8 Millioner.

Lid t ny e r e H i s t o r i e .

I Europa havde man vistnok i de sidste tyve Aar ikke forbiseet, at Japan, efter dets tvungne Aabning for Europæerne, havde gjort Fremskridt; men det var dog vel egentlig ikke mange, der havde klart for sig, hvor store disse Fremskridt var, og hvilke storartede Planer her lagdes for Fremtiden. Men Krigen med China aabnede Øinene, og Europas Folk begyndte mere og mere at fæste

sin Opmærksomhed paa Østen og i Særdeleshed paa denne for den politiske Bevidsthed saa unge Stat, der med engang traadte op, ikke alene med Fordringen paa men ogsaa Evnen til at optræde med Kraft og Myndighed blandt de civiliserede Nationers Række. Man vidste nok, at Japan i flere Aar havde arbeidet paa at bringe sine Statsindretninger, sin Armé og Flaade paa Høide med Vestens Folk; men Resultaterne fik man nu pludselig se. Om ogsaa den japanesiske Armés Kampdygtighed vel neppe med Sikkerhed lader sig bedømme af de forholdsvis let vundne Seire over de kinesiske Krigshorder, saa er det dog sikkert, at den udmærkede Mobilisation, den gode Ledelse og Befolkningens begeistrede Offervillighed er Kjendsgjæringer, der ikke kan undlade at fremkalde den Betragtning hos Europas Magter, at Japan herefter er en Faktor, der maa regnes med.

Er det derfor nødvendigt at studere de nye politiske Forholde i det fjerne Østen, saa er det ikke mindre nødvendigt nøiagtigt at følge med Udviklingen af de økonomiske Forhold derude; thi ogsaa paa dette Gebet er der foregaaet en hel Omvæltning. Medens nemlig lige til Midten af dette Aarhundrede Japans Bestræbelser gik ud paa at holde Handelen med Udlandet inden saa trange Grændser som muligt, er siden med et Slag Forholdet bleven det omvendte. Og samtidigt er der sprunget op en ny Industri efter europæisk Model, der gennem det billige Arbejde og deraf følgende lave Produktionspriser er bleven en farlig Konkurrent for mangan en europæisk Industri. Jeg kommer siden tilbage hertil.

Comodore Perry, i Spidsen for en amerikansk Flaade, var den første, der i 1853 saa godt som aftvang Japan en Handels- og Venskabstraktat, der snart blev fulgt af Traktater med Holland, Rusland, Sverige og Norge (1868) o. s. v. Derefter blev Havnene Nagasaki, Yokohama, Hakodate og Nijgata og i 1868 ogsaa Kobe aabnet for den udenlandske Handel.

Imidlertid opstod paa Grund af alle disse nye Forholde indre politiske Kampe, der varede i 10 Aar og fandt sin Afslutning derved, at den i Aarhundreder i sin Hovedstad Kyota bortglemt og nu kun geistlige Hersker, Mikadoen, gjenindsattes i sine Rettigheder, der var ham fratagne af den i Yedo residerende verdslige Hersker, Shogun, og hans Vasaller. Yedo blev derefter erklæret for Japans Hovedstad under Navn af Tokyo.

Imidlertid opdagede japanesiske Reisende snart, at Japan i meget laa efter de europæiske Stater, og Regjeringen indkaldte derfor udenlandske Fagkyndige, isærdeleshed Søofficerer, Doktorer og Ingeniører. Disse hentedes for det meste fra Japanernes gamle Venner, Hollænderne, der i foregaaende Aarhundreder var de eneste, der havde Tilladelse til at drive Handel paa Decima, en Ø ved Nagasaki.

Nu gjorde Japan raske Fremskridt, især efter 1868, den nuværende Keisers Tronbestigelse. De indre Stridigheder ophørte, og Folket kunde rolig arbejde paa Landets Udvikling. Dygtige og patriotiske Statsmænd ledede det vanskelige Arbejde at bringe et Folk, der vistnok havde en gammel Kultur, men dog i saa meget stod tilbage, i Høide med den europæiske Kultur.

Japaneserne kom imidlertid snart paa det rene med, at de i 50 Aarene og senere afsluttede uopsigelige Traktater med Udlandet var meget ufordelagtige, og i 1871 begyndte allerede Forsøgene fra Japans Side at faa sat i Scene en Revision af disse Traktater. Den ene Regjering efter den anden tog Spørgs-

maalet op, dog uden Resultat. Sommeren 1894 kom, saa temmelig uventet for de fleste, Underretningen om, at England var gaaet ind paa at afslutte en Traktat, der gav Japan Frihed over sin Toldtarif, og hvorefter britiske Undersaatters Exterritorialret i Japan skulde ophøre i 1899. Lidt efter lidt kom de andre Magter efter, og Traktaten mellem de forenede Riger og Japan blev da ogsaa undertegnet den 2 Mai 1896. De indre Statsinstitutioner var imidlertid ogsaa mer og mer bleven omdannede efter europæisk Mønster, specielt toges de preussiske Institutioner til Forbillede. Mikadoen lovede Folket i 1881 en Grundlov, der ogsaa blev udfærdiget i 1889, men efter moderne Begreber ikke kan siges at være videre frisindet. Ifølge denne Grundlov sammentraadte i 1890 det første japanesiske Parlament, efter preussisk Mønster bestaaende af 2 Kamre, et Herrehus og et Deputeret-Kammer, og, omend Ministrene kun er ansvarlige ligeoverfor Mikadoen selv, kan man dog sige, at Landet styres noget saa nær paa europæisk Maade.

Men ogsaa Partivæsenet udviklede sig ulykkeligvis i en meget høj Grad, og Partiernes Holdning og Fordragelighed mod hinanden lod og lader meget tilbage at ønske. Heller ikke altid var det de bedste Elementer i Folket, der viede sig til det politiske Liv. Regjeringen saa sig derfor altid i Kamp med alleslags Vanskeligheder. Paa den ene Side stillede Parlamentet Fordringer, som ikke kunde bevilges, enten af udenrigsk-politiske eller af finansielle Grunde, paa den anden Side forsøgte det saa meget som muligt at beklippe Regjeringens Budgetforslag. Dette førte til alvorlige Konflikter, og mer end en Gang maatte Grev Ito, den daværende Ministerpræsident, skride til Parlamentsopløsning.

K r i g e n .

Det er vel endnu umuligt at sige, hvilke Bevæggrunde den japanesiske Regjering havde til at erklære China Krig, og om Ønsket om at befri Korea fra Chinas Souverænitet virkelig var den væsentlige Drivfjær. Sikkert kan man imidlertid sige, at de indre japanesiske Tilstande og politiske Forhold ikke var uvæsentlig Faktor i Regjeringens Beregninger, og ligesaa sikkert er det, at Regjeringen i saa Henseende ikke regnede feil. Partihadet forstummede; den indre Tvedragt glemtes, og Nationalfølelsen alene gjorde sig gjældende nu, da det kom an paa at vise, hvad Japan kunde udrette. Man skulde nu faa at se, hvad alle de kostbare nye Rustninger duede til og om Japan virkelig var kampberedt; kortsagt, Krigen var populær, og enhver vilde bidrage sit til, at Kampen skulde krones med Held. Ikke blot de Rige bidrog til Krigskassens Fyldning, nei, mange fattige Familier betænkte sig ikke paa at give sin sidste Skjærv dertil. De første Seire modtoges da ogsaa med Begeistring, og Glæden forringedes ikke ved Efterretningen om, at Krigslykken var bleven de japanesiske Vaaben tro, og at China maatte gaa over til Fredsunderhandlinger.

Men snart skulde det vise sig, at Folket endnu ikke var modent nok til at bære denne Seiersrus med den nødvendige Sindsro. Mange mente allerede, at Japan nu med en Gang kunde gaa i Spidsen for Nationerne, og en utrolig Chauvinisme, Anmasselse og Overvurdering var Resultatet af de let vundne Seire over den vistnok meget talrigere, men daarligt organiserede og ledede Fiende. De fleste Japanesere mente, at dygtig store Krigsomkostninger, Afstaaelsen af Formosa og Liantung-Halvøen samt fri Haand i Korea var det

mindste, der kunde forlanges som Fredsbetingelser. Det blev dog snart aabenbart for dem, at ikke engang alle disse Fordele kunde opnaaes, og at den Tid endnu var fjern, da andre Magter vilde opgive sin Ret til at have et Ord med i Laget ved Ordningen af Forholdene ved det stille Havs Kyster. Tysklands, Ruslands og Frankriges velmente Raad om at give Liantung-Halvøen tilbage blev viseligen taget tilfølg, og om end manges Vrede over denne Regjeringens Svaghed ikke havde lagt sig, blev det mer og mer klart, at ogsaa de Fordele, man havde lovet sig i Korea, blev mer og mer tvivlsomme. Vistnok var de ved Krigens Udbrud fra Korea flygtede chinesiske Kjøbmænds Plads optaget af Japanesere, der naturligvis tog sine Forsyninger fra Hjemlandet — men ikke saa snart var Krigen tilende, førend Kineserne vendte tilbage, og det viste sig nu, at Japaneserne ikke kunde staa sig mod de som Handelsmænd langt overlegne Kinesere. Den japanesiske Koloni mindskes stadig, og deres Handel viser Tegn til Forfald.

Japans politiske Indflydelse er ogsaa paa Retur i Korea, og Rusland griber paa sin egen stille, men effektive Maade Tøilerne i det gamle Konge — nu Keiser — Rige.

Som alle disse Seires Frugt blev da kun Formosa tilbage.

Med sine 3 Millioner Indbyggere og sin rige Vegetation af alle tropiske Væxter er det uden Tvivl en rig Ø, der med ordentlig Kultur maatte kunne kaste meget af sig. The, Kamfer og Sukker er de fornemste Produkter; Handel og Dyrkning er i Kinesernes Hænder. Der findes europæiske Handelshuse i Tamsui og Takao; men Europæernes Antal i det Hele, Konsulerne og Missionærer iberegnet, er ikke mere end 50. Japan har begyndt Kolonisationen med Kraft; Telegrafkabel holder paa at nedlægges, fast Dampskibsroute er i Gang, Jernbane er allerede begyndt fra Kelung til Shinkiku (60 eng. Mil) og skal fortsættes til Takao (270 eng. Mil). Denne Jernbane bliver af største Betydning for Øen. Mangel paa Havne gjør imidlertid, at Forbindelsen med Fastlandet og Kystfarten endnu er mangelfuld. Emigrationen opmuntres; men af den store Dødelighed blandt Japaneserne paa Øen at dømme, synes de ikke at taale Klimatet. Hvorvidt privat Kapital vil vove sig ind paa nye Foretagender paa Formosa maa afventes. Endnu synes saa ikke at være Tilfældet; men der er jo saa meget endnu, der kan tages op i Japan selv, at det ikke er underligt, om man betænker sig paa at gaa i Vei med nye Foretagender saa langt borte. Indtil videre har Øen kostet Statskassen ganske betydelige Summer, hvorved Indførelsen af den nye Administration og i Særdeleshed Nødvendigheden af at holde talrige Tropper paa Øen for at holde de krigerske, stadig oprørske Indfødte i Ave, har spillet den største Rolle.

Den nye japanske Toldtarif.

Premierministeren Grev Matsukata har nylig erklæret det for sandsynligt, at den nye Toldtarif, der er forudsat i de nye Traktater, allerede skulde kunne komme til at træde i Kraft næste Juli. Det er dog vanskeligt at se, hvorledes dette kan blive muligt. Den østerrigsk-ungarske Traktat frembyder i saa Henseende ingen større Vanskelighed, idet den — om den end først maa antages af Rigsraadet og Rigsdagen før den kan ratificeres — foreskriver, at den specielle

Tarif, som er knyttet til den, kan træde i Kraft en Maaned efter Udveksling af Ratifikationerne. Derimod maa den franske Traktat først komme til Tokyo, Ratifikationerne udveksles der, og derpaa maa endnu 6 Maaneder forgaa, før den nye Tarif kan træde i Kraft. Ifald Traktaten nu (15 Decbr. 1897) kan antages at have passeret Senatet, kan Ratifikationerne tidligst udveksles her i Tokyo mod Midten af Februar og Tariffen altsaa først træde i Kraft i Midten af August. Det rimelige er da, at Tiden herfor sættes til den 1 September.

Men hvad enten det nu bliver i August eller i September, saa er der liden Grund til at tro, at Japans Skatkammer vil høste nogen rig Gevinst af Tariffens Virkninger under Finansaaet 1898—99, d. v. s. det Finansaar, som slutter den 31 Marts 1899; thi, om Import-Kjøbmændene i Japan ikke er meget forskjel- lige fra saadanne Kjøbmænd i andre Lande, vil de nok vide at diskontere Tariffens Virkninger et halvt Aar om ikke et helt Aar i Forveien. Der er mange som er tilbøielige til at antage, at allerede den stærkt øgede Impor- under dette Aars (1897) nu forsvundne elleve Maaneder er et tydeligt Bevis herfor. Men den Mening synes dog ikke at være rigtig begrundet. De frem- mede Kjøbmænd i Japan er Folk, der har Øinene aabne, og det er lidet sand- synligt, at de skulde gjøre noget forhastet, som de maaske siden vilde have at angre. Der synes ogsaa at herske en fuldstændig klar Mening blandt disse Folk om, til hvilket Tidspunkt den nye Tarifs Ikrafttræden kan ventes, og det at ophobe Varer næsten et Aar før dette Tidspunkt, betale Assurance derfor og Renter af Indkjøbsprisen samtidigt med, at de maa bære Risikoen af Varer- nes Forringelse under Tiden, vilde være en Fremgangsmaade, der lidet vilde stemme med de europæiske „settlements“ Handelskoutume. En anden Sag er, at man kan vente en saadan forceret Import under Maanederne April, Mai og Juni næste Aar. Guldmyntfodens Indførelse er ogsaa i høi Grad fordelagtig i Henseende til disse Affærer paa „lang Sigt“, om jeg saa maa udtrykke mig. Thi, saalænge Vexelkursens Fluktuationer udsætte Importhandelen for en Usik- kerhed, repræsenterende fra 5 til 15 Procent i nogle Maaneder, gav Finan- ceringen af en Handelsaffære Kjøbmanden mere at tænke paa end Spørgsmaalet om at undgaa en noget høiere Toldafgift. Med en absolut sikker Kurs, som nu efter Antagelsen af Guldmyntfoden, kan derimod Forholdsregler mod Told- forhøielser ved en ny Tarif tages uden nogen Risiko.

Den nye Tarif bestaar af en Generaltarif „the Japanese Statutory Tarif“ hvortil knytter sig de Special-Tarifer, som visse Nationer, nemlig England, Tyskland, Frankrige og Østerrige-Ungarn, havde betinget sig ved Indgaaelsen af sine respektive Traktater. Til hver af disse knytter der sig en Protokol, gjennem hvilken de respektive Magter have sikret sig visse Fordele for sine Hovedexportartikler, og disse er da opførte i en særskildt Tarif, hvis Toldsatser ligesom Generaltariffens, er beregnet *ad valorem*, d. v. s. til visse Procent- satser af den Værdi, Varen har ved Ankomsten til eller rettere paa Markedet i Japan. Værdien indbefatter da Varens virkelige Pris paa Produktionsstedet, Pakning, Assurance, Fragt og andre mulige Omkostninger til Ankomsthavnen i Japan. Efter Bestemmelserne i den generelle Tarif kan imidlertid disse „ad valorem“ Satser ombyttes mod specifikke Satser, hvis dette skulde vise sig mere praktisk, og det er derfor, at England i en særskilt supplerende Konvention har omsat en Del af de for engelske Artikler givne særskildte „ad valorem“ Satser til faste specifikke Satser. Dette vil sandsynligvis ogsaa gjøres af de nævnte øvrige Magter, der havde opnaaet Specialtarifer.

Da de forenede Riger efter den nye Tarif nyder Fordelen af Klausulen om Mestbegunstigelse, vil de af disse Magter opnaaede Fordele ogsaa gjælde for vore Exportartikler, og jeg skal her give en Liste over de Toldsatser, der efter den engelske Specialtarif vil komme til at gjælde ligeoverfor Varer, der muligens kunde exporteres fra de forenede Riger.

Jeg hidsætter de engelske Varebetegnelser, der vil være kjendt af alle Fagmænd.

Iron and Mild Steel (per 100 catties)*)

Pig and Ingot	Yen	0.083
Bar „ Rod, exceeding $\frac{1}{4}$ inch in diameter	—	0.261
Nails, including spikes, sprigs tacks and brads		
a) plain (100 catties)	—	0.573
b) galvanized (ad valorem)		10 %
Pipes and tubes — „ —		10 —
Plate and sheet (100 catties)	—	0.296
Rails — „ —	—	0.129
Screw, bolts and nuts, plain and galvanized (ad valorem)		10 —
Sheet, galvanized, both plain and corrugated (100 catt.)	—	0.740
Tinned plates		
a) ordinary — „ —	—	0.691
b) crystalized (ad valorem)		10 —
Wire and small rod, not exceeding $\frac{1}{4}$ inch in diameter (100 catt.)	—	0.503
Wire, telegraph or galvanized — „ —	—	0.256
Milk, condensed or desiccated (per dozen tins)	—	0.123
Paper, printing (100 catt.)	—	1.163
„ other (ad valorem)		15 —

Steel (other than mild steel)

Ingot (— „ —)		5 —
Bar, rod plate and sheet (— „ —)		7 $\frac{1}{2}$ —
Wire and small rod not exceeding $\frac{1}{4}$ inch in diameter (100 catt.)	—	1.819
Agricultural implements (ad valorem)		5 —
Machinery, not enumerated elsewhere — „ —		10 —
Butter — „ —		15 —
Salted fish — „ —		15 —
Other foods — „ —		15 —
Beer — „ —		25 —
Spirits — „ —		40 —
Tar, coal and wood — „ —		5 —
Pulp (material for paper) — „ —		5 —

*) Catty = 600 Gram = 1.32277 eng. lbs. 1 Yen = 1 Sh. $\frac{3}{4}$ pence, øvrige Maal er engelske.

Timber, lumber and planks not enumerated elsewhere . . .	(ad valorem)	5 %
Half finished and unworked articles not enumerated . . .	— „ —	10 —
Manufactured or half finished goods not enumerated . . .	— „ —	20 —
Glass, window ordinary		
a) uncoloured and unstained (100 square feet)	Yen	0.302
b) coloured, stained and ground (ad valorem)		10 —
Other glassware, not elsewhere enumerated	— „ —	20 —
Cutlery	— „ —	20 —
Electric light machinery or parts thereof	— „ —	10 —
Locomotive engines	— „ —	10 —
Shot guns and fittings	— „ —	25 —
Steam boilers and engines or parts thereof	— „ —	10 —
Telephone apparatus or parts thereof	— „ —	10 —
Cheese	— „ —	15 —
Cod liver oil	— „ —	10 —
Candles	— „ —	15 —
Carriages, bicycles or parts of	— „ —	25 —
Railway carriages (passengers)	— „ —	10 —
„ goods trucks or parts of	— „ —	10 —
Gunpowder, all descriptions of	— „ —	15 —
Lamps, lanterns, or parts of .	— „ —	20 —
Matches	— „ —	20 —
Steamships, sailing vessels, boats	— „ —	5 —
Guns rifles, pistols, swords am- munition and other weapons	— „ —	25 —
Hats, also of felt	— „ —	10 —

Disse Toldsatser presentere en næsten gennemgaaende Forhøining af de nu gjældende Satser, der i intet Fald overstiger 5 % af Værdien.

Landets økonomiske Tilstand.

Naar man ikke kan andet end med Forbauselse og Beundring betragte den raske Udvikling, Japans Handel og Industri har taget efter Mikadoens Gjenind-sættelse i sine Rettigheder i 1868, saa maa man derved dog ikke undlade at have Blikket aabent for det Faktum, at den vesterlandske Kultur med sin rigt udviklede Industri ikke mødte et vildt eller barbarisk Folk. Tvertimod var det et Folk, der, i Aarhundreder afspærret fra ydre Paavirkning, havde ført, rigtignok sit eget eiendommelige, men derfor ligefuldt et i mange Henseende rigt Kulturliv. Ikke alene dyrkedes Literaturen gennem de mange Literater;

men Kunsten og isærdeleshed Kunsthaandverket stod paa en Høide, der siden er bleven uopnaaet. Desuden dreves Jordens Dyrkning med den største Om-sorg. Om end Krigerklassen var den mest ansete, saa blev dog Landbruget og Haandverket anset som meget hæderlige Erhvervsgrene. Kun Handelsmanden nød ingen Anseelse, da han ansaaes for at berige sig paa uretmæssig Maade paa Bekostning af saavel Producent som Konsument.

Dette er vel ogsaa Grunden til, at Japaneseren ikke er, hvad man kalder en god Handelsmand — i Modsætning til Kineseren, der i mange Henseender besidder de hertil nødvendige Egenskaber, Ordholdenhed, Ærlighed og Nøiagtighed. Det er netop disse tre Egenskaber, der endnu ikke synes at have fæstet Rod hos den japanesiske Kjøbmand. Det er ogsaa derfor, at den udenlandske Handel endnu for den aller største Del befinder sig i Hænderne paa de europæiske Kjøbmænd.

I industriel Henseende derimod maa det indrømmes, at Japaneserne besidde Egenskaber, der gjør deres store Fremskridt forstaaelige. De har siden Restaurationen med utrolig Iver strævet hen mod sit Maal at komme paa Høide med den vesterlandske Industri. Den Egenskab, der mest har hjulpet i dette Arbeide, er Japanesernes store Flid. Alle, Mænd, Kvinder og Børn arbeide; der findes ingen Helligdage, naar fraregnes nogle Dage ved Nytaar, og da Storindustrien jo endnu, i Forhold til Folkemængden, er indskrænket, arbeider for det meste hver Familie for sig, hjulpen af en eller flere Medhjælpere, eftersom Forretningens Størrelse kræver det. Japaneseren sidder i sit mod Gaden aabne Værksted, der tillige er Butik, og arbeider med sine Børn og Husfolk. Sanitært er han bedre stillet end Fabrikarbeiderne, da han altid arbeider i fri Luft. Dertil kommer, at Japaneseren som Regel ikke drikker. Vel fortæres der et ikke lidet Kvantum af det japanesiske Risbrændevin (sake), men det er forholdsvis let, og i Almindelighed er Japaneseren maadeholden. Indførselen af Opium, der anretter saadan Ødelæggelse i Kina, har altid været paa det strengeste forbudt i Japan.

Hvad der dernæst hjalp Japaneserne mest i at drive sin Industri op, var deres medfødte Efterlignelsestalent. De tager op en eller anden Industrigren og eftergjør det europæiske Produkt godt; men, saa kommer en gennemgaaende konstateret Reaktion; de er ikke istand til at holde Fabrikationen paa den først opnaaede Høide. Saasart de har begyndt at finde Afsætning for sine Produkter, tænke de blot paa at tjene saa mange Penge som muligt; Resultatet er, at de blot arbeider paa at producere den størst mulige Kvantitet, hvorimod Kvaliteten gaar tilbage og dermed ogsaa igjen Efterspørgselen. Som Exempel kan tjene deres Fyrstikproduktion. Saasart de havde lært at eftergjøre de svenske Sikkerhedsfyrstikker, oversvømmede de alle Østens Markeder, ja Amerika og Australien med, med denne Vare — men Kvaliteten blev stadig daarligere, og Markedet gaar tilbage saavel i Indien som Australien og Kina. Ligesaa er det gaaet med Cement-Industrien, Tæppe-Industrien i Osaka og Straamatte-Industrien. Denne begyndte at udføre sine Produkter for 10 Aar siden, fandt — i Særdeleshed i Amerika — en saa rivende Afsætning, at der i 1895 udførtes for 3½ Millioner Yen, men paa Grund af Tilbagegang i Kvalitet stagnerede Handelen ifjor.

Regjeringen har ogsaa havt Øiet aabent for dette Forhold og har drevet igjen-

nem en Lov, der tvinger alle Producenter af vigtigere Exportartikler til at indgaa Fagforeninger, indenfor hvilke Inspektører skal paase Opretholdelsen af Kvalitetens Godhed.

Skal det hjælpe? Eller skal Japaneserne af Erfaring blive kloge? Her bosatte Europæere er ikke af den Mening.

Arbejds løn. Den billige Arbeidskraft er naturligvis en af de betydeligste Aarsager til Japans hurtige industrielle Opsving. Rede Penge fandtes der lidet af i Japan i fordums Tider; Følgen var, at der kun kunde betales lidet for Varerne, og selvfølgelig holdtes Arbejds lønnen herved nede. Berøringen med Udenverdenen har kun langsomt kunnet bringe nogen større Forandring heri; thi det meste af de Artikler, som indførtes, var nye ubekendte Varer, og Folket forblev — og forbliver endnu for en stor Del — at bruge de hjemmegjorte Artikler, der kun lidt efter lidt er stegne i Pris. Omsætningen af udenlandske Varer er endnu relativt meget ringe for et Land paa 42 Millioner. Men Arbejds lønnen stiger stadig og sikkert, og det er et Faktum, at den siden Krigen er steget med 30 %. Der bliver nu betalt højere Lønninger i Japan end i Kina eller noget andet østasiatisk Land. Det er imidlertid vanskeligt at give bestemte Tal, da Priserne er saa forskellige i de forskellige Distrikter, i Byer og paa Landet. I Tokyo og i Traktathavnene fortjener en almindelig Kooli allerede en 25—40 Cents*) om Dagen, hvorimod Haandverkerne næsten kunne regne paa det dobbelte. Paa Landet er naturligvis Lønningerne mindre, og Kvinder fortjene i Almindelighed kun det halve af, hvad Mænd faa for sit Arbejde. Derfor bruges i Spinderier og Væverier mest Kvinder og Børn med en Dag løn af kun 10—15 Cents. Dette er vistnok meget lave Lønninger; men man maa derved erindre, at den japanesiske Industri kræver flere Arbeidere end europæiske. Børnearbejdet skal nu dog betydelig indskrænkes ved Lov. Det er ogsaa meget paakrævet. I de store Spinderier i Osaka saa jeg Børn arbejde, der ikke var mere end 4 à 5 Aar gamle. Dog maa jeg indrømme, at de Fabrikker jeg saa, var lyse, vel ventilerede, nye Bygninger og — Børnene gjorde ikke Indtryk af at befinde sig uvel der eller af at være overanstrengte.

Men, de overalt ellers gjældende økonomiske Love vil ogsaa her gjøre sig gjældende, og den betydelige Stigning siden Krigen beviser jo ogsaa, at det allerede er begyndt: med den stigende Velstand — hvis den skulde vedblive at stige — maa og vil ogsaa Arbejds lønnen stige fremdeles.

For Øieblikket ser det imidlertid mørkt ud med denne Stigning i Velstanden. De uhyre Udgifter til Flaaden og til Armeen trykker paa Rigets Finanser, og i Aarets Budget er ligesom i de foregaaende Aar et ikke ubetydeligt Deficit, beregnet til 28 Millioner Yen; den søges dækket dels ved Afknappinger i Embedsmændenes allerede i Forveien altfor smaa Gager, dels ved forhøjet Afgift paa sake- (Risbrændevin) Tilvirkningen, dels ved Optagelse af nye Laan. De indre politiske Stridigheder, der i disse Dage (Juli 1897) har bragt Kammeropløsning og Ministeriets Fald, har sin Grund i forskellige Meninger om, hvorledes Finanserne skal kunne bringes paafode, idet et Parti holder paa

*) 1 Yen = 100 Cents = 1000 Rin = ca. 2 sh. 1 d eng.

de ovennævnte Reformer, et andet er for Besparinger i Rustningerne. Men ikke blot for Statskassen er Stillingen trykkende, ogsaa Storindustrien lider under den. Mange Spinderier i Osaka har paa Grund af Markedets Flauehed maattet indskrænke sin Produktion; de sidde inde med store Beholdninger, og det er kun ved nogle af de største Bankers Hjælp, der naturligvis selv er Aktieiere i disse Fabriker, at de har kunnet holde sig oppe. En Deputation er bleven afsendt til Regjeringen for at konferere om, hvad der skulde kunne gjøres for at redde Situationen. Der anholdes om et Regjeringslaan til Støtte for den betrængte Industri; men et saadant vil, om det hjælper nogle, antagelig kun blive et Middel til at forlænge Dødskampen for mange; thi Ondet ligger dybere. For det første er Markederne i Kina, hvorhen en Mængde japanesisk Bomuldsgarn exporteres, isærdeleshed Markedet i Shanghai, overfyldte efter Oprettelsen af de store Spinderier der, og dels er mange af de japanesiske Spinderier opbyggede og satte iværk paa den usundeste økonomiske Basis og under den ynkeligste Administration. Ved en Fallit nylig viste det sig saaledes, at hele Reservefondet var anvendt til Udbetalingen af de høje Dividender, der hvert Aar betales Aktieeierne, hvilke selv dog kun havde indbetalt Halvdelen af deres Aktiers paalydende Værdi.

Sølvkursens stærke Fald har ogsaa været en lykkelig Omstændighed for de begyndende japanesiske Industrier. Ligesom i de andre Lande, der havde Sølvmyntfod som f. Ex. Kina, rettede Prisen paa Landmandsprodukter og Arbejdslønnen sig kun langsomt efter Sølvets nye forringede Værdi i Forhold til Guld, og gav derved under Tiden den japanesiske Industri et ikke uanseligt Forsprang for Industrien i de Lande, der havde Guldmyntfod.

Sluttelig maa ogsaa nævnes, at Tilstedeværelsen af vel situerede Stenkulsleier meget har begunstiget Oprettelsen af Fabriker.

Alle disse Grunde have været medvirkende Aarsager til Landets industrielle Opkomst, hvorhos maa bemærkes, at Industrien ikke har nydt nogen Beskyttelse ved Toldsatser; disse har i intet Fald overskredet 5 % for indførte Varer (ad valorem).

Om Landets økonomiske Udvikling lige til Krigen kan siges at have været om end hastig saa dog forklarlig og regelmæssig, saa indtræder der en betydelig Forandring i dette Forhold efter Krigen. Krigens direkte Følger, saa som Jernbanernes og til Haands værende Skibes eksklusive Brug til Troppetransporter, ligesom 300 000 unge Mænds Fravær bragte vistnok en Del Forstyrrelse i Handels, Industriens og Skibsfartens jevne Gang. Mindre mærkede man det i Spinderierne og flere andre Fabriker, hvor mere Kvinde- og Børnearbejde bruges; heller ikke de 160 Millioner Yen, der optoges som Laan til Dækning af Felttogets Omkostninger, bevirkede mere end en forbigaaende Forstyrrelse i Handelen, thi — ligesom disse Laan optoges indenlands — saa blev deres Beløb ogsaa udgivet i Landet, og Pengene vendte saaledes hurtigt tilbage. Krigen frembragte endog nye Industrier, saasom Fabrikationen af Beskøiter og Konserver til Armeens Forsyning.

Men efter at Seiren var vunden, skulde det ogsaa af al Kraft vises Verden, at Japan, stort i Vaaben, ogsaa var stort i Fredens Gjerninger, og en ny rastløs Iver udvikledes paa Handels og Industriens Omraader. Industrien skulde gjøre Indførselen af vesterlandske Varer overflødig, Handelen skulde vinde

nye Markeder for japanesiske Artikler, Skibsfarten vise Japans Flag paa alle Havne. Daglig saa man nye Foretagender dukke op. Jernbaner byggedes, Banker oprettedes, og de forskjelligste industrielle Anlæg paabegyndtes. Lykkeligvis havde Japans foregaaende 25 aarige Udvikling allerede skabt nogen Erfaring og de gode Skoler megen Kundskab til at lede alt det nye. Men i mange Tilfælde skortede det saavel paa det ene som paa det andet.

Endskjønt mange af disse Foretagender aldrig kom saa langt som til en begyndende Virksomhed, saa beløb de for Regjeringen under 1895—1896 anmeldte Bolags Kapital sig til respektive 339 840 290 og 939 649 500 Yen, saaledes fordelt:

Jernbaner	783 010 290 Yen
Banker	161 625 000 —
Andre Foretagender	334 854 500 —

Summa 1 279 489 790 Yen

Da Japans hele flydende Kapital beregnedes til 500 Millioner Yen, forstod man jo snart, at alle disse Foretagender ikke kunde komme istand, i alle Fald ikke for det første. Til Jernbanerne maatte jo ogsaa det meste af Materiellet indføres fra Udlandet. I Almindelighed var kun en liden Del — fra 1—10 % af Aktierne indbetalt; disse lød ikke paa Navn, og der opstod som Følge heraf en livlig Handel med disse Papirer til gennemgaaende stigende Priser. Da saa videre Indbetalinger paa Aktiernes Beløb fordredes, var Indehaverne ofte ikke istand til at betale dem, og Kurserne faldt snart saaledes, at man mente at være nær ved en Panik, der ogsaa kun blev forebygget gennem en resolut hjælpende Optræden fra Japans Bank og andre Bankers Side. Krisens direkte Ofre blev derfor kun nogle Børsspekulanter samt nogle mindre betydelige Banker i Osaka og Provinserne, der maatte slutte.

Imidlertid sluttede Aaret 1896 med stor Knaphed paa Penge, og da Landets Udgifter til Jernbaner og Forsvaret i den nærmeste Fremtid fremdeles vil blive store, ser det ud til, at denne Tilstand skal komme til at vedvare, og at Landets videre Udvikling vil hemmes, — hvis ikke fremmed Kapital tages til Hjælp. Om det ogsaa er en Kjendsgjerning, at flere nye oprettede Aktieselskaber har maattet opløses paa Grund af Umuligheden af at opdrive den nødvendige Kapital, medens andre af samme Grund har maattet indskrænke sin Virksomhed, lader det sig dog ikke nægte, at den gennem Krigen fremkaldte Foretagsomhed i mange Tilfælde har ledet til et godt Resultat, idet Foretagender er traadt i Livet, der give gode Renter af de deri anvendte Kapitaler; Grundlaget til mange nye Industrigræne er lagt, og den gunstige Indvirkning heraf paa det hele Næringsliv vil ikke kunne udeblive.

Japaneserne har ikke ladet sig forskrække af den Krise, de saaledes paa Grund af sin overdrevne Selvtillid og Iver efter at opnaa en Verdensstilling paa Handelens og Industriens Gebet have maattet gennemgaa. Tvertimod arbeides der kraftigt videre og — paa en gennem Erfaringen vunden sikrere Basis. Man har begyndt at forstaa, at ubesindigt begyndte og uforberedte Foretagender ikke føre til Maalet, og hver Postbaad føre nu videbegjærlige Japanesere i Mængde til Europa og Amerika for at studere Industriens og Handelens saavel theoretiske som praktiske Sider, og ingen ny Fabrik eller noget nyt Værksted aabnes, uden at Virksomheden først har været studeret udenlands.

Mange her bosatte Europæere ser dog mørkt paa Landets Fremtid tiltrods for alt, hvad der gjøres; de mene, at Japaneserne aldrig vil kunne drive nogen Industri til den Fuldkommenhed, som den drives i Europa eller Amerika. De vil opnaa en vis Grad af Dygtighed i Produktion, men derefter indskrænke sig til Masseproduktion af middelmaadigt eller endog daarligt Gods, hvorved Markedet vil overfyldes og Følgerne i mange Tilfælde være Ruin for Producenterne. Det forekommer mig dog, at denne Mening er vel pessimistisk. Det store Antal af europæisk uddannede Fagmænd, som Japan inden kort Tid vil besidde, synes mig at give en temmelig sikker Garanti for, at Udviklingen vil ledes i en bedre Retning. Den udenlandske Indførsel til Japan vil dog naturligvis kun have at lide af en saadan bedre Udvikling af Landets egen Produktionsevne — og det er kanhænde ogsaa derfor, at mange herværende europæiske Kjøbmænd saa at sige „male Fanden paa Væggen“.

Men Pengenøden gjør sig mer og mer gjældende og — til Skade for Udviklingen. Rentekursen er saa høi, at de indenlandske Banker betale 4 % og mere for daglig opsigelige Deposita og 6 % for 12 Maaneders Deposita. For Banklaan betales i Almindelighed 10 % og mere.

Udlændinges Ret til Besiddelse af Aktier, Land etc. Hidindtil gik Bestræbelserne -- som en Gjenganger af det gamle Udelukkelsessystem — ud paa at holde Udlænderne og udenlandsk Kapital ude fra Deltagelse i japanesiske Foretagender. Saaledes er det forbudt Udlænderne at besidde Aktier og Obligationer lydende paa Navn i Banker, Jernbaner o. s. v. og, paa visse Undtagelser nær, var det heller ikke tilladt dem at besidde Statsobligationer, da alle Laan optoges indenlands; den sidste Rest af den udenlandske Gjæld, ca. £ 47 900, skal være afbetalt iaar. Udlænderne maa ikke besidde Land udenfor Grænserne af Traktathavnene, og de er ikke berettigede til at opnaa Patent for Opfindelser eller til at forhindre Rovbrug af Varemærker ved at faa dem registrerede. Vil man opnaa dette, maa det ske gennem en Japaneser og i dennes Navn. Gennem Overenskomster med fremmede Magter og med den paatænkte Forbedring af den meget mangelfulde Patentlov vil dog dette Forhold snart rettes paa. England, Tyskland og Danmark have allerede specielle Overenskomster, og der paagaa Underhandlinger mellem Regjeringerne om en lignende Overenskomst for de forenede Rigers vedkommende. Men indtil da kan der intet gjøres mod f. Ex. Rovbruget af mange af vore bedste Mærker i Fyrstiksfabrikationen.*)

Nødvendigheden af at skaffe større Tilgang paa Kapital har som sagt allerede forskaffet Udlænderne Ret til at købe visse Statsobligationer, og man begynder nu stærkt at diskutere Hensigtsmæssigheden af at tillade dem ogsaa at blive Aktieiere i offentlige Selskaber og Foretagender. Vanskeligt kan imidlertid et Ønske i denne Retning udtrykkes paa en mere cynisk Maade, end det sker i denne Diskussion. Man udtrykker sig omtrent saaledes: „Vi ønske vistnok, at Udlænderne skal kunne blive Aktieiere i vore Foretagender, men kun for at faa Tag i deres Kapitaler, og vi ville ikke paa nogen Maade tillade dem at blive Direktører i vore Foretagender eller udøve nogen Myndighed over

*) En saadan Overenskomst er nu afsluttet mellem de forenede Riger og Japan.

Selskabernes Administration; alt hvad vi forlange er, at de skal faa Tilladelse til at sætte sine Penge ind i Foretagender, der succe efter Kapital, og at, ved deres Kjøb af Aktier, disse maa stige i Pris.“ Det synes at være umuligt at vente, at Udlændinge skulde ville sætte større Kapitaler i japanesiske Foretagender, om de skal blive aldeles udelukkede fra at have nogen Stemme i Afgjørelsen af Affærenes Bestyrelse og Regnskaber; thi det skulde vise en større Tillid til japanesisk Hæderlighed og Dygtighed, end der nu kan siges at være tilstede.

Det er i denne Henseende tilfredsstillende at se, at Japanesernes Jalousi og Mistænkelighed ligeoverfor Udlændinge fører sin egen Straf med sig; thi japanesiske Papirer staa i Almindelighed lavere noteret paa Markedet, end de vilde gjøre, ifald udenlandsk Kapital og Indflydelse paa Affærerne var tilladt at gjøre sig gjældende. Det samme gjælder Bestemmelsen om, at Udlændinge ikke maa besidde Land udenfor Traktathavnenes „settlements“, en Bestemmelse, der ikke kommer til at lide nogen Forandring efter de nye Traktaters Ikrafttræden.

1896 Aars Pengenød, der ikke er bleven mindre i Aar, den høje Rentekurs og Udsigten til, at de forskellige store Udgifter, der efter Krigen krævedes til Armé og Flaade, vilde stille endnu mange Fordringer paa Statskassen, have saaledes tvunget Japaneserne til at erkjende, at udenlandsk Kapital bliver nødvendig. Handel og Industri begynder at beklage sig over den Konkurrence, som Staten gjør dem paa Pengemarkedet; Forsøget paa at faa tegnet et indenlandsk Laan mislykkedes Høsten 1896 og — efter hvad der siges — var Følgen heraf en Underhandling mellem Regjeringen og Huset Rothschild i London angaaende Optagelsen af et nyt udenlandsk Laan. Det synes imidlertid, som om denne Underhandling er mislykkedes, da den japanesiske Regjering vilde laane i Sølv-Yen, — men ikke vilde garantere nogen fast Kurs for Laanets Tilbagebetaling.

Nu var det, at Premierministeren, istedetfor at afslutte et Guldlaan, uventet kom frem med Forslag om, at Japan skulde antage Guldmyntfoden, og inden 2 Uger havde Parlamentet antaget Lovforslaget (Marts 1897). Et Lovforslag, der kulkastede hele det bestaaende System og skilte sig ud fra alle øvrige østasiatiske Landes økonomiske Basis ved at ophæve Sølvmyntfoden, som af mange antoges at være Betingelsen og Grundlaget for de billige Arbejdspriser, og derigjennem for den hjemlige Industris seirrige Kamp mod den vesterlandske. For Japans Vedkommende afgjordes herved det i alle civiliserede Stater brændende Spørgsmaal om Guld- eller Sølvmyntfod, og dette Spørgsmaal afgjordes af det japanesiske Parlament i 2 Uger! Her skryter man og kroer sig deraf, at et japanesisk Parlament i saa kort Tid har kunnet mestre et Spørgsmaal, der ikke har kunnet løses af Europas og Amerikas første Stats- og Finansmænd trods alle Kongresser.

Imod al Forventning stillede Handel og Industri sig i Almindelighed villig ligeoverfor dette nye Forslag; man ventede sig, at efter Indførelse af Guldmyntfoden den udenlandske Kapital skulde strømme ind i Landet rigeligere end under Sølvmyntfoden med dens fluktuerende Kurser. Dette var jo et stort Omslag fra tidligere Tider. Det var ikke længe siden, at Regjeringen fra de Industridrivendes Side maatte høre de heftigste Bebrejdelser for den Bestemmelse i de nye Traktater, der sikrer de fremmede Ret til i hele Riget at oprette Handelskontorer og Fabriker.

Endnu høres der lidet til, at fremmede Kapitalister for Alvor tænke paa at konkurrere med Japaneserne ved Anbringelse af sin Kapital i industrielle Foretagender i Japan. De enkelte Kapitalister og Spekulanter, der her have seet sig om i dette Øiemed, synes ikke at have faaet synderlig Lyst derpaa. Man frygter vistnok væsentlig for, at fremmede Fabrikanter, som her skulde ville forsøge egen Virksomhed uden Forbindelse med Japanesere, skulde blive udsat for ikke at kunne faa Arbeidere, idet disse af Fagforeningerne vilde blive hindrede i at arbejde for fremmede. Det er dog sandsynligt, at Lysten og Behovet at faa udenlandsk Kapital ind i de japanesiske Foretagender vil bringe en Forandring til det bedre i dette Forhold. I hvert Fald synes det nu, som om det ikke skulde skorte paa Anledning til Anvendelse af fremmed Kapital i Foretagender, til hvis Bedrift Udlændinge vil associere sig med Japanesere.

H a n d e l.

Ved Bedømmelsen af de i det følgende givne Tal for Ind- og Udførsel i de forskellige Aar maa det ikke lades ud af Betragtning, at Værdien af Yen i Løbet af disse Aar er faldt til omtrent det halve af den oprindelige Værdi. Naar 1 Yen nu er fastsat til at være værdt 2 sh. $\frac{3}{4}$ pence, og de gamle Sølvpenge indløses til denne Pris af Japans Bank, maa man altsaa beregne den oprindelige Pris til noget over 4 Shilling. Den største Daling i Yen'ens Værdi fandt Sted i 1892 og 1893, Ligeledes maa man for at faa ud de indførte Varers virkelige Salgsværdi lægge ca. 15 % for Fragt og Assurance etc. til de angivne Tal.

Japans udenlandske Handel repræsenterede i 1896 en Værdi af 289 517 235 Yen, hvilken Sum oversteg Værdien af 1895 Aars Indførsel med 24 144 479 Yen. Øen Formosas Handel er ikke medregnet i disse Beløb.

Den japanesiske Toldstatistik, hvoraf de følgende Oplysninger er tagne, er sammenstillet med stor Nøjagtighed. Arbejdet herved er betydelig lettet ved den Omstændighed, at Japan ingen Landgrænser har, og at af hele Handelsrørelsen ca. 88 % er koncentreret i 2 Havne, Kobe og Yokohama.

Den hurtige Udvikling af den japanesiske Handel viser sig bedst af følgende Tabel:

	Indførsel.	Udførsel.
	Yen.	Yen.
1869	20 783 633	12 908 977
1874	23 461 814	19 317 306
1879	32 953 002	28 395 386
1885	29 356 967	37 146 691
1889	66 103 766	70 060 705
1893	88 257 171	89 712 864
1894	121 677 263	113 308 997
1895	129 260 578	136 112 178
1896	171 674 474	117 842 761

Værdien af Ind- og Udførsel. Medens denne til og med Aar 1895 næsten var lige, er det iøjnefaldende, at i 1896 Importen oversteg Exporten med 53 831 713 Yen.

De forskellige Havnes Delagtighed i Handelen under Aar 1896 vises af følgende Tal:

	Indførsel. Yen.	Udførsel. Yen.
Yokohama	72 803 799	61 696 108
Kobe (Hiogo) . . .	82 546 592	40 317 846
Nagasaki	10 024 383	4 948 028
Osaka	4 213 791	1 141 325
Hakodate	330 716	898 707
Nijigata	413 775	41 791
Øvrige Havne . . .	1 341 418	8 798 986
Summa	171 674 474	117 842 761

Af ovenstaaende vil sees, at om end Yokohama endnu repræsenterer den største Sum af Ind- og Udførsel samlet, saa har Kobe allerede overfløjet nævnte By, hvad Indførselen betræffer, med ca. 10 Millioner Yen. Yokohamas Overlegenhed i Udførsel har sin Grund i den store Export af Silke og Silkestoffer fra denne Havn. Kobe har fremdeles de bedste Udsigter til snart at indtage den absolut ledende Stilling mellem Japans Handelssteder, da det tjener saavel som Indførsels- som Udførselshavn for det rige Opland, der indbefatter de store Byer Osaka, Japans Manchester, og Kyota, Sædet for Japans fineste Kunsthåndværk, saasom Silkebroderier, Cloisonné-Arbeider etc. etc. Vistnok viser Osaka en stigende Lyst til at frigjøre sig for Afhængighedsforholdet til Kobe, og det er jo muligt, at, efter at Traktaterne er traadte i Kraft, Osaka vil blive en mere selvstændig Handelsby, end nu er Tilfældet, og der siges, at der allerede er bevilget Millioner til Bygning af de nødvendige Havneanlæg; men i Kobe og Yokohama mente man, at det endnu havde lange Udsigter med Realiseringen af disse Planer.

De øvrige Havne have ikke vist nogen større Livlighed i Udyiklingen. Som Handelssted staar saaledes Nagasaki langt tilbage, medens den som Anløbshavn og Kulhavn stadig tiltager i Betydning. Derimod er flere andre Havne aabnede for Export hovedsagelig af Kul, saasom Moji, Kuchinotsu, Karatsu og Shimonoseki i det sydlige, Otaru og Muroran paa Hokaido (Yezzo) i det nordlige.

Ind- og Udførselen fra og til de forskellige Lande i 1896 vises af følgende Tabel:

	Indførsel. Yen.	Udførsel. Yen.	Summa. Yen.
Kina	21 344 521	13 823 843	35 168 364
Hongkong	9 133 777	19 965 899	29 099 677
Britisk Indien . .	22 517 424	4 537 652	27 055 077
Korea	5 118 925	3 367 693	8 486 618
Russisk Asien . .	1 318 893	1 780 928	3 099 821

	Indførsel.	Udførsel.	Summa.
	Yen.	Yen.	Yen.
Philippinerne	1 804 914	187 785	1 992 700
Fransk Indien	1 673 387	30 459	1 703 847
Siam	203 275	9 892	213 167
Summa Asien	63 115 118	43 704 155	106 819 274
Storbritannien	59 251 780	9 012 398	68 264 178
Frankrige	7 628 364	19 027 389	26 709 736
Tyskland	17 183 953	2 972 136	20 156 090
Belgien	3 106 094	111 467	3 217 561
Schweitz	2 534 217	617 707	3 151 924
Italien	182 923	2 669 106	2 852 029
Østerrige	40 400	539 278	579 678
Holland	62 799	231 221	294 020
Rusland	97 955	129 653	227 609
Norge og Sverige	117 460	2 452	119 913
Spanien	86 495	20 705	107 200
Tyrkiet	328	37 093	37 421
Danmark	14 240	8 358	22 599
Portugal	15 309	500	15 809
Summa Europa	90 376 306	35 379 468	125 755 774
Forenede Stater	16 373 419	31 532 341	47 905 760
Britisk Amerika	51 524	1 594 045	1 645 569
Peru	5 312	1 931	7 243
Summa Amerika	16 430 256	33 128 317	49 558 574
Australien	835 046	1 458 253	2 293 299
Hawaij	9 926	513 188	523 114
Alle øvrige Lande	907 819	3 659 378	4 567 197
Summa Summarum	171 674 474	117 842 761	289 517 235

Handelen med Europa og Amerika viser sig her at være meget betydeligere end med de omkringliggende asiatiske Lande.

Kina. Uafseet Krigen er Handelen med Kina bleven næsten fordoblet i de sidste fem Aar:

	Indførsel.	Udførsel.
	Yen.	Yen.
1892	12 509 410	6 358 859
1893	17 095 974	7 714 420
1894	17 511 506	8 813 987
1895	22 985 144	9 135 108
1896	21 344 521	13 828 843

De vigtigste Indførselsartikler ere: Bønner, Sukker, Ris, Bomuld, Linfrøer, Silkekokoner, Silkestofte, Hamp, Huder, Uld, Æg og Tæpper; Udførselsartikler: Bomuldsgarn, Stenkul, Fyrstikker, Bomuldstøier, Glasvarer.

Hongkong. Hongkong spiller en ganske eiendommelig Rolle i Østasiens Handel; den store Ind- og Udførsel til og fra dette Sted er nemlig ikke paa nogen Maade et Udtryk for Stedets Behov eller Produktion. Det er meget mere væsentlig kun en Transitplads for Varer bestemte til og fra Syd-Kina og andre Lande. Det hænder ogsaa, at Kjøbmænd i Japan, der ville holde sine Varers Herkomst eller Bestemmelse hemmelig, lader dem bringe til Hongkong først for Omladning der, for derpaa blot at kunne angive, at de komme fra eller er bestemte for Hongkong.

Statistiken viser følgende Tal:

	Indførsel. Yen.	Udførsel. Yen.
1892	6 985 722	13 288 540
1893	8 268 071	15 688 874
1894	8 999 718	16 199 480
1895	8 078 189	18 362 802
1896	9 133 777	19 965 900

Britisk Indien. Indførselen fra Britisk Indien, der i 1892 havde en Værdi af 7 662 004 Yen, var i 1896 stegen til 22 517 424 Yen, Udførselen til samme Land (derunder indbefattet „Straits Settlements“) fra 1 422 289 til 4 537 653 Yen. Raa Bomuld spiller den største Rolle ved den store Øgning i Indførselen; iøvrigt er de fornemste Indførselsartikler derfra Indigo, Læder, Bomuldsgarn, Salpeter, Tin og Jute; Udførselsartikler er Stenkul, Fyrstikker, Silkestofte, Silkekommetørklæder, Porcelæn, lakerede Gjenstande, Ris og Kobberarbejder.

Korea. Fra og til Korea steg Ind- og Udførselen i Femaaret 1892—96 respektive fra 3 046 340 til 5 118 925 og fra 1 410 699 til 3 367 693 Yen. Vigtigste Indførselsartikler ere: Ris, Bønner og Huder; Udførselsartikler Bomuldstøier og Garn, Fyrstikker, Sake (Risbrændevin), Cigaretter. Handelen er næsten udelukkende i Japanesernes Hænder.

Storbritannien. Handelen med Storbritannien har i Femaaret 1892—96 næsten tredoblet sin Værdi saavel med Hensyn til Ind- som Udførsel. Men medens britiske Produkter alt i større og større Maalestok vinder Udbredelse i Japan, er England fremdeles relativt en daarlig Kunde for japanesiske Produkter og kan i Særdeleshed ikke heri maale sig med Amerika og Frankrige. Man maa dog i Henseende til Handelen med England ligesom i Henseende til andre Lande med Guldmyntfod tage Fluktuationerne i Sølvkursen med i Betragtningen.

	Indførsel. Yen.	Udførsel. Yen.
1892	20 789 332	3 921 752
1893	27 929 628	4 995 974
1894	42 189 873	5 950 197
1895	45 172 110	7 883 091
1896	59 251 780	9 012 398

Vigtigste Indførselsartikler: Bomulds-garn og Bomuldstøier, Uldstoffer, Jern og Staal, Skinner, alleslags Maskiner, Dampskibe, Lokomotiver, Kul og Kemikalier; Udførselsartikler: Ris, Kobber, Straafletninger, Silkestoffer og Silkelommetørklæder, Raasilke og Affaldssilke, Kuriositeter, Gulvtæpper, Tobak og Bambus.

Frankrige. I Handelen med Frankrige er Forholdet det omvendte af, hvad der er Tilfældet med England, idet Udførselen til dette Land, gennem den store Silkeudførsel, er mere end dobbelt saa stor som Indførselen derfra.

	Indførsel.	Udførsel.
	Yen.	Yen.
1892	3 620 500	18 093 693
1893	3 305 277	19 531 975
1894	4 348 047	19 498 776
1895	5 180 135	22 006 386
1896	7 682 346	19 027 389

Vigtigste Indførselsartikler: „Mousseline de laine“, Galanterivarer, Vin og Farvetræ-Extrakt; Udførselsartikler: Raa- og Affaldssilke, Silkeormæg, Silkelommetørklæder, Ris, Kuriositeter og Straafletninger.

Tyskland. Endskjøndt Handelen med Tyskland har tiltaget ganske betydeligt i hvad saavel Ind- som Udførsel angaar, udgjør dens Værdi dog endnu ikke en Trediedel af Handelen med Storbritannien.

	Indførsel.	Udførsel.
	Yen.	Yen.
1892	6 375 048	940 782
1893	7 318 133	1 380 040
1894	7 909 543	1 517 548
1895	12 233 158	3 340 012
1896	17 183 953	2 972 136

Vigtigste Indførselsartikler: Uldgarn og Uldstoffer, Sukker, Kemikalier, Anilinfarver, Traadspiger, Papir, Alkohol, Jern, Staal og Maskinerier; Udførselsartikler: Ris, Kobber, Kuriositeter, Tran, Pepermynteolie, Mentholkrystaller og Pelsværk.

Amerika. Medens Nord Amerikas forenede Stater vistnok uden Tvivl maa siges at være Japans bedste Kunde, saa er Indførselen af amerikanske Varer til Japan forholdsvis ringe. Grunden hertil maa nærmest søges deri, at amerikanske Varer i Almindelighed falder dyrere end de modsvarende europæiske. Imidlertid tiltager Indførselen fra Amerika Aar for Aar, og Statistiken for 1897 vil sikkerligen vise en betydelig Fremgang, efter hvad der meddeltes mig. Trælast vil derved komme til at spille en ikke ubetydelig Rolle.

	Indførsel.	Udførsel.
	Yen.	Yen.
1892	5 988 053	38 674 971
1893	6 090 408	27 739 458
1894	10 982 558	43 323 557
1895	9 276 360	54 028 950
1896	16 373 419	31 532 341

De vigtigste Indførselsvarer fra Amerika var: Petroleum, Bomuld, Mel, Læder, Maskinerier, Lokomotiver, Rails, Cigaretter og Uhrverk; Udførselsartikler: raa Silke, The, Silkestofte og Silkelommetørklæder, Straamatter, Kuri-ositeter, Ris, Gulvtæpper og Svovel

Belgien. Øgningen i Japans Indførsel fra dette Land sees af følgende Tal:

1892	.	.	.	951 537	Yen
1893	.	.	.	935 000	"
1894	.	.	.	1 201 120	"
1895	.	.	.	2 066 245	"
1896	.	.	.	3 106 094	"

Denne betydelige Øgning skyldes væsentlig den store Import af Stang- og Pladejern, Jernrør, Vinduesglas og Papir.

Schweitz. Indførselen fra dette Land steg fra 713 650 Yen i 1892 til 2 534 217 Yen i 1893, og Stigningen skyldes næsten udelukkende den store Efterspørgsel efter Uhre.

Holland. For dette Land angiver Statistiken følgende Tal:

	Indførsel.	Udførsel.
	Yen.	Yen.
1892	17 600	19 550
1893	32 618	140 683
1894	30 173	136 871
1895	61 535	283 382
1896	62 799	

Fornemste Indførselsartikler: Lys, Smør, Anilinfarver, Trykpapir, andet Papir, Stangjern, Genever. Juveler, uldne Tepper, Staal, Lasting, kondenseret Melk, Ost, Likører og Cigarer; Udførselsartikler: Ris, Porcelæn, lakerede Arbejder, Gulvtæpper, Bambus og Straafletninger.

Ligesom i Aaret 1895 blev der i 1896 fortjent gode Penge af de udenlandske Handelshuse i Traktathavnene. For Storhandelens vedkommende kan Aaret i sin Helhed karakteriseres som et godt Middelsaar. I dets første Halvdel var endnu den efter Freden opstaaede optimistiske Stemning og Foretagssomhed raadende, og Omsætningen var livlig. Men i September Maaned opstod der en pludselig Stagnation i Forretningerne. Frygten for en Overspekulation viste sig snart begrundet, idet de japanesiske Banker begyndte at trække Følehornene til sig og indskrænke sine Udlaan; Pengemangel viste sig overalt, og de japanske Kjøbmænd var enten aldeles ikke istand til at udløse de af dem bestilte Varer, eller dette kunde ialfald kun ske delvis og langsomt. Følgen er, at endnu ligge de europæiske Kjøbmænds „godowns“ eller Varehuse i Yokohama og især i Kobe fulde af Varer bestilte af japanesiske Kjøbmænd, som disse af Mangel paa Penge ikke have kunnet udløse. De europæiske Impor-

tører, som saaledes blev siddende med sine Varer, havde og har fremdeles store Udgifter af Renter, Pakhusleie og Assurance, som atter igjen kun undtagelsesvis og med Vanskelighed vil kunne inddrives hos de bestillende japanesiske Kjøbmænd. Imidlertid strømmer nye Varer ind, og ved Enden af Aaret skattedes det Forraad af Varer, der befandt sig i de udenlandske Importørers Hænder i Yokohama og Kobe, til 20 à 25 Millioner Yen. Udsigterne for 1897 var saaledes alt andet end glimrende, og om end ingen Statistik endnu foreligger for dette Aar, hører jeg overalt, at Tilstanden i denne Henseende ingenlunde har forbedret sig.

Jeg hidsætter her en Tabel over Ind- og Udførsel i Japan, ordnet efter de forskellige Grupper af Varer. Man vil af disse Tal se, hvilken betydelig Plads i Indførselen de saakaldte Raastoffe allerede nu indtager, medens man ved Udførselen vil mærke, at Exporten af Fabrikater endnu staar laagt tilbage for Exporten af Raastoffe og Halvfabrikater.

Indførsel.

	1896.	1895.
	Yen.	Yen.
Maskinerier, Instrumenter	13 323 541	10 127 025
Skibe	1 734 246	4 747 904
Drikkevarer, Provisioner	2 473 740	1 489 201
Bøger, Papir etc.	1 938 595	1 124 188
Beklædningsgjenstande	895 637	572 454
Mediciner og Chemikalier	4 490 629	4 912 806
Farvestoffe	3 776 746	2 802 908
Glas og Glasvarer	774 711	426 258
Korn og Sædevarer	9 660 833	7 517 996
Huder og Dyreaaffald	3 009 453	2 868 553
Metaller	18 421 317	13 106 026
Petroleum	6 331 036	4 303 929
Sukker	13 853 844	11 830 183
Raa Bomuld	32 573 352	24 822 097
Raa Uld	998 305	1 136 951
Vævet Bomuld	23 155 945	14 307 264
„ Uld	19 214 705	11 643 375
„ Silke	954 191	418 465
„ Hamp	1 463 266	1 733 933
„ andre Stoffe	1 566 164	783 077
Tobak og Cigarer	843 340	491 048
Vin og Likører	790 112	821 179
Diverse	9 430 766	7 273 758

Udførsel.

Bøger	557 424	488 358
Kamfer	1 119 196	1 526 832
Chemikalier og Farver	1 845 691	1 551 525

	1896.	1895.
	Yen.	Yen.
Ris	7 957 295	7 209 756
Andet Korn og Provisioner	5 945 904	5 514 015
Kobber	5 478 715	5 157 667
Andet Metal	1 255 702	1 380 533
Fiskolie (Tran)	336 059	523 279
Vox	371 701	334 847
Raa Silke	18 830 602	47 866 257
Affaldssilke	2 835 202	3 060 957
Dyreaffald	582 765	506 076
The	6 372 329	8 879 242
Silkelommetørklæder	4 617 720	5 399 955
Silkestoffe	7 394 828	9 997 846
Andre vævede Stoffe	9 002 212	6 779 852
Tobak	254 383	379 943
Kul	8 879 256	7 604 788
Kuriositeter og Diverse	24 144 005	21 881 801

Fyrstikker. Blandt disse under „diverse“ regnede Varer befinder sig ogsaa en Artikel, der har ganske speciel Interesse for vore Lande, nemlig Fyrstikker. Efterat Japaneserne for ca. 27 Aar siden begyndte at eftergjøre vore saavel Sikkerheds- som Svovelstikker, er denne Industri voxet til en uanet Høide, og dens Produkter oversvømmer saavel hele Østasien lige til Indien, som Siam og de hollandske Besiddelser Java og Sumatra; Australien og selv Vest-Amerika er ogsaa Forbrugere af de japanesiske Stikker. Paa Grund af de uhørt lave Priser er de norske og svenske Fyrstikker mer eller mindre trængt ud af disse Markeder. Ja til og med i Tyskland og Østerrige er der bleven indført japanesiske Stikker, om end i ringe Kvantiteter.

Ikke nok med altsaa, at vi trænges ud af Markeder, der før stod os aabne; men denne fremstormende Produktion søger ogsaa at trænge ind paa det gamle Europas Enemærker! Spørgsmaalet for vor Fyrstikindustri er da dette: Er Faren for fuldstændig at udelukkes fra de østlige Markeder og for at møde en effektiv Konkurrance i selve Europa virkelig saa stor, som den synes?

Et beroligende Svar i saa Henseende vil vistnok kunne gives; thi naar man ser hen til de Grunde, der have været Aarsagen og medvirkende Faktorer til denne opblomstrende Industri, vil man let finde, at de undergaa en væsentlig Forandring, som bevirker, at de ikke længre kan virke som før.

Den billige Produktion af Fyrstikker i Japan har sin Grund i billige Arbeidspriser, især Børnearbejde, billigt Virke og billige hjemmegjorte Kemi-kalier.

Siden Krigen er Arbejdslønnen gennemsnitlig steget 30 %, og Børnearbejde i Fabrikker vil med det første blive forbudt.

Paa Grund af det store Forbrug, er de Træsorter, der kan anvendes til Fyrstikproduktionen, steget meget i Pris og maa allerede delvis hentes fra Amerika.

De hjemmegjorte Kemikalier have vist sig at være for daarlige, og man har atter maattet importere bedre og dyrere Vare.

De Grunde, hvorpaa Billigheden af Produktionen hvilede, staa altsaa stærkt under Forvandlingens Lov, og Omkostningerne vil absolut lidt efter lidt stige. Men der kommer mere til. Ogsaa i denne Gren af det fremvældende nationale Arbeide har Japaneserne ikke kunnet holde den rette Maade. Saasnart de saa, at der var noget at fortjene, styrtede de sig over Affæren, og en Masseproduktion paafulgte, der i sit direkte Spor havde en Qvalitets Forringelse, der snart skulde gjøre sig gjældende som nedsættende Faktor ved Efterspørgselen. Fra Australien hører jeg saaledes, at man er gaaet fra de japanesiske Stikker, og fra Ostindien lyder ogsaa Efterretningerne i saa Henseende ganske gunstige, om der end indføres betydelige Quantiteter endnu. Saaledes saa jeg nylig, at 4 000 Kasser japanesiske Fyrstikker var ankomne til Bombay.

Der er saaledes efter min Tanke al Grund for vore Exportører til ikke at lade Hænderne hvile i Skjødet. Vore gode Mærker have et saa godt Navn i hele Østen og er i Henseende til Qvalitet saa overlegne, at det ikke skal falde vanskeligt ved udholdende Arbeide at gjenerobre en Del af de tabte Markeder og i hvert Fald at holde os paa de Steder, hvor vi have vundet fast Fod. Men det gjælder ogsaa her at rette sig efter Markedets Smag, at indrette Indpakning og Etiketter passende for Markedet. Det er for udenforstaaende saa godt som utroligt, hvilken Indflydelse den mindste Ting her kan øve. Paa Java f. Ex., hvor man er vant til at regne alle Quantiteter i Tital, foretrak man de japanesiske Stikker for de svenske og norske, fordi en Pakke af de førstnævnte indeholdt 10 Æsker, medens en Pakke af sidstnævnte indeholdt 12! Altsaa maa der til Java og Sumatra pakkes i Decimaler, hvilket jo ogsaa til-lader en billigere Salgspris.

I 1878, det første Aar hvori den officielle Statistik optager Udførsels-værdien af Fyrstikker fra Japan, udgjorde denne 20 400 Yen. Siden beløb den sig til

1 137 951 Yen for	5 225 362 Gros i 1889
2 202 041 " "	9 242 035 " - 1892
4 672 811 " "	16 914 027 " - 1895 og til
4 986 260 " "	17 979 849 " - 1896

Handelen er for det meste i Kineseres og Japaneseres Hænder; europæiske Handelshuse befatter sig kun undtagelsesvis dermed. Den største Export gaar over Kobe. Der og i Osaka med omliggende Byer er de fleste Fabriker, hvor det meste Arbeide endnu udføres manuelt. Børn anvendes (ligefra 4 til 12 Aar) mest til Indsætning af Stikkerne i Rammerne. Æskerne gjøres som Hjemme-arbeide i Familierne.

Som oven sagt, arbeide nu Fabrikerne med Vanskeligheder, idet dels Pri-serne paa Træ, Papir og Chemikalier ligesom Arbeidspriserne er stegne, dels Efterspørgselen paa Grund af daarlig Qvalitet er bleven ringere. Adskillige Fabriker har derfor allerede maattet indskrænke sin Produktion. De japanesiske Fabrikanter se ogsaa med Bekymring paa den tiltagende Fyrstiksproduktion i Kina, hidtil deres bedste Marked.

Tran. En af de Artikler, hvori Japan konkurrerer med Norge, er Tran. Denne tilberedes her i Særdeleshed af Torsk og Sild, som fanges ved

Kysterne af den nordligste Ø Yezo og udskibes over Yokohama. Det meste gaar til Tyskland, og Forsendelsen sker for det meste i gamle Petroleums Blikboxer; men der er nu allerede gjort Forsøg paa at udføre Varen i Tankdampere.

Fangsten i 1897 skal have været særdeles god. I 1896 var den betydelig mindre end i foregaaende Aar og beløb sig til

	61 253 Piculs*)	til en Værdi af	336 059 Yen	mod
i 1895	til 116 142	" " " " " "	523 279	" og
i 1894	" 166 031	" " " " " "	665 808	"

Den store Fiskeriudstilling, som iaar holdtes i Kobe, var yderst interessant og lærerig. Om end Hvalfangsten endnu for en stor Del drives paa primitiv Vis med Haandharpuner og store Spyd og Knive, saa jeg dog paa Udstillingen Modeller af vore norske nyeste Hvalkanoner og øvrige Fangstredskaber. De udstillede Dybvandsfiskenet var yderst sindrig konstruerede og opstillede. Udenrigsministeren, Grev Okuma, med hvem jeg havde en Samtale om Fiskeriudstillingen i Bergen, lovede mig, at en stor Del af Kobe-Udstillingen skulde sendes did. Jeg tror, at den vil tiltrække sig alle Fiskeri-interesserendes Interesse.

Japaneserne har den største Lyst til at lære vore Trantilberedelsesmaader at kjende. Her bør der vistnok vises Forsigtighed. Vi ved af dyrekjøbt Erfaring fra Fyrstikfabrikationen, hvor farligt det er at udlevere sine ved langt Arbeide og Opofrelser vundne tekniske Fuldkommenheder og Metoder til disse Verdens første Efterlignere. Deres Tran er endnu langt underlegen den norske.

Jern og Staal. Den Artikel, hvis Indførsel til Japan interesserer Sverige mest, er naturligvis Jern og Staal. I Japan findes, som før nævnt, nok af Jernmalm, og den skal ogsaa være af god Beskaffenhed; men hidindtil er disse Rigdomme kun lidt udnyttede, oppe ved Kamaishi ved Nordøstkysten af Hovedøen Nippon. Det synes, som om de private Kapitalister nødig indlader sig paa at sætte sine Penge i Smeltehytter, og Regjeringen har derfor besluttet selv at tage Sagen i sin Haand, og der er nu bevilget 4 Millioner Yen til et stort Jern- og Staalværk i Nærheden af Nagasaki. Fagmænd er udsendt til Europa for at købe Maskiner og studere Virksomheden, og man haaber saaledes at kunne begynde Værket i en snar Fremtid. Det gjælder i dette Tilfælde som i andre: Japaneserne kan ikke taale endnu at være afhængige af Udlandet i alt, hvad angaar Metalindustrien.

Imidlertid importeredes i 1896 mere Jern, Staal og andre Metaller end før, og man antager, at Importen fremdeles skal tiltage i mange Aar. Handelen i 1896 hemmedes betydeligt deraf, at de japanesiske Kjøbmænd, der havde bestilt Varerne gennem de europæiske Handelshuse, paa Grund af Pengemangel, kun langsomt og lidt efter lidt kunde udløse sine Varer fra Pakhusene, hvorfra de kun udleveres mod Kontanter.

Af de forskjellige Sorter Jern indførtes der i 1896:

Takjern	650 595 Piculs*)	Værdi	739 556 Yen
Gammelt do.	64 020	" "	91 963 "
Stang do	841 241	" "	2 359 704 "

*) 1 Pikul = 60.104 Kilogram. 1 Yen = 2 sh. $\frac{3}{4}$ d eng. Mynt.

Baand do.	13 346	Piculs.	Værdi	46 675	Yen.
Galvaniseret do.	33 027	"	"	218 487	"
Plade do.	415 859	"	"	1 336 885	"
Rails	1 090 008	"	"	2 595 458	"
Jernrør			"	891 339	"
Staal	98 556	"	"	804 428	"

Værdien af alt i 1896 indført Jern og Jernvarer udgjorde 14 530 488 Yen og af øvrige Metaller og Metalvarer 3 890 828 Yen. Halvdelen af alt Stangjern og af forskellige andre Jernsorter kommer fra Belgien, Resten fra England og Tyskland. Sveriges direkte Udførsel af Jern og Staal beløb sig i samme Aar til en Værdi af 35 868 Yen; men dette er ingen Maalestok for den virkelige Export, da det meste gaar over England og Tyskland og altsaa opføres statistisk som engelsk og tysk. Jeg kommer senere tilbage til denne svenske Export i den specielle Del af min Rapport om Sveriges og Norges Handel paa Østasien.

Beretning om Handels- og Søfartsforhold m. m. i China.

I.

Land og Folk.

Landet. Den Del af det asiatiske Fastland, der nu lyder under det chinesiske Dynasti, er et af de største Riger, der nogensinde er bleven behersket af en enkelt Suveræn. Det strakte sig i 1840 fra Sakhalin i Nordost (48° 10' N. B. og 144° 50' Ø. L.) til Hainan i den chinesiske Sø i Syd (18° 10' N. B.) og vestover til Belur-tag (74° Ø. L.) indsluttende et Areal, der, efter de mest omsorgsfulde Undersøgelser (Mc. Cullock), ansløges til 5 300 000 eng. Kvadratmil. Den længste Afstand fra Sydvest til Nordost udgjorde 3 500 eng. Mil, den største Bredde fra Stanovoi Bjergene til Halvøen Luichan er 2 100 eng. Mil. Siden den Tid er Forringelsen af Landomraadet begyndt, først med Afstaaelsen af Hongkong til England, siden med diverse Afstaaelser sammenlagt til en halv Million Kvadratmil til Rusland paa den nordvestre og vestre Grændse, hvilken vel endnu ikke kan angives aldeles bestemt. Ved Freden i Shimonoseki afstod Kina til Japan en Del af Provinsen Feng-tien; men ved en særskilt keiserlig Proklamation af 10 Mai 1895 blev, efter den russiske, tyske og franske Regjerings samlede Paavirkning, nævnte Provinsdel givet tilbage til Kina, der nu som Følge af Krigen kun afstod Øen Formosa og Øgruppen Pescadores

Landets Form nærmer sig et Rektangel; Omkredsen af hele Riget udgjør omtrent 14 000 eng. Mil eller betydelig mere end halve Jordens Omkreds. Kystlinien fra Munden af Yolufloden i Korea til Munden af Annamfloden i Cochinchina er 4 400 eng. Mil lang. Det umaadelige Rige udgjør omtrent en Tiendedel af Jordens beboelige Land og er næst efter Rusland (8 369 144 eng. Qv. Mil), det største sammenhængende Rige, der nogensinde har eksisteret.

Chineserne selv deler Riget i 3 Hoveddele, mere efter de forskjellige Former for Regjering og Administration, der herske i dem, end efter egentlige geografiske Grunde; de bestaa af:

- I. De saakaldte „atten Provinser“, udgjørende, med nogle uvæsentlige Tillæg, det Land, der i 1664 erobredes af Manchu'erne, og som i Almindelighed forstaaes under Navnet „China“.
- II. Manchuriet eller Manchu'ernes Hjemland, nord for Liantungbugten helt op til Amur-Floden og vest for Floden Usuri.
- III. Kolonierne, der udgjøres af Mongoliet, Ili (omfattende Sungaria og østre Turkestan), Koko-Nor og Tibet.

Floderne er Chinas Stolthed, og intet andet Land kan sammenlignes med China i, hvad angaar Mængden og Størrelsen af seilbare Floder. De fire største er den gule Flod, Yangtsze-Kiangfloden, Amurfloden og Tarimfloden. Foruden disse falde en Mængde andre Floder ud i det stille Ocean, givende let Adgang til talløse Byer med stor Befolkning og til rige Distrikter. Talrige Kanaler forbinde de af Naturen saa rigelig skjænkede Vand-Kommunikationer; men endnu venter Befolkningen paa Dampens Hjælp for at opnaa Hurtighed og Lethed i Passeringen af de ofte stærke Strømninger.

Befolkning. Befolkningen i de 18 Provinser regnedes i Almindelighed til 400 000 000; men er nu af russiske Forskere i en til det russiske geografiske Selskab afgiven Rapport opgivet at være 432 000 000. Den bestaar af en Mængde ulige Racer, blandt hvilke de egentlige Chinesere udgjør den største Bestanddel, medens de øvrige udgjøres af Mautsj, Simu, Kakyen og andre Stammer i Syd, af Tibetannerne, Manchuerne, Mongolerne og forskjellige tartariske Racer i Vest og Nord. Af disse Racer er Manchuerne uden Tvivl den bedste og mest udviklingsdygtige. Den Dygtighed, med hvilken denne Race har regjeret det af dem erobrede China, den Lethed, hvormed de har tilegnet sig Chinesernes betydelig høiere Civilisation, giver Haab om, at de ogsaa i Fremtiden vil kunne gjøre Fremskridt, naar de komme mere i Berøring med den kristne Kultur.

Befolkningen vilde antagelig langt have overskredet de nu angivne Tal, hvis ikke Krige, Hungersnød og Folkets usle og lastefulde Levevis i Almindelighed havde forringet den samme med ofte store Tal.

For den, der skal forsøge paa i forholdsvis kort Tid at sætte sig ind i de økonomiske og specielt kommercielle Forhold i Kina, bliver Opgaven for hvert Skridt fremad i Undersøgelserne vanskeligere og vanskeligere. Landets uhyre Udstrækning og daarlige Kommunikationer, der gjør et Besøg i alle dets forskjellige Dele umuligt, den umaadelige Befolkning, Undersøgelsen af dens Behov af europæiske — specielt svenske og norske — Varer, Studiet af det indviklede Maskineri, der kaldes kinesisk Administration, af den Labyrinth, der kaldes kinesisk Myntvæsen, der gives de forskjelligste Værdier paa de forskjellige Kanter af Landet, Undersøgelsen af hvad der af andre Nationer allerede er udrettet i kommerciel Henseende og af den Maade, hvorpaa dette er foregaaet; alt dette er Faktorer, der i vore Dages Kina for sin fuldstændige Beskrivelse hver for

sig kræver et særskilt og langvarigt Studium. Naar hertil kommer, at det statistiske Materiale indskrænker sig til den af „The Maritime Customs“ aarligen udgivne Rapport og Aargangene af „the Peking Gazette“ en Slags „Journal officiel“ for Kina, saa vil det være indlysende for enhver, at der i kort Tid ikke kan præsteres andet end et almindeligt Overblik og en Fremstilling af de vigtigste Sider af det rige, men for os Europæere ofte forunderlige økonomiske Liv i denne umaadelige asiatiske Stat, hvor tusende Aars Tradition og deraf følgende Fordomme nu kjæmpe en haabløs Kamp med de, bogstavelig talt, med Dampkraft fremtrængende nye Magter: Vestens Kultur med alle dens Følgesvende: Jernbaner, Dampskibe, Maskiner for al industriel Virksomhed lige fra Minerne til Spinderierne.

Bortset fra den politiske Side af Udviklingen i Østasien, der nu synes at tilspidse sig mere og mere, og hvor der synes at være ophobet ligesaa meget Brændemateriale for en eventuel europæisk Konflagration som i det gamle „orientalske Spørgsmaal“, er det en Kjendsgjerning, at ogsaa den kommercielle og økonomiske Udvikling i det fjerne Østen mere og mere tildrager sig de vestlige Staters Opmærksomhed, og den Rolle, Østasien begynder at spille, snart sagt paa alle denne Udviklings Gebeter, bliver for hver Dag vigtigere. Der lægges i Virkeligheden fra de europæiske Staters Side en feberagtig Virksomhed for Dagen for at opnaa den største Indflydelse paa denne Udvikling og derigjennem faa den største Del af dens Udbytte.

I dette Kapløb gaar Tyskland i første Række, idet den tyske Handels Afsætning bliver større Dag for Dag, om end England endnu har den aldeles overveiende Andel af Handelen med Kina i sine Hænder.

Belært af sin Fremgang i Tyrkiet har ogsaa Tyskland i Kina gennem militære Raadgivere og Instruktører søgt og vundet stor Indflydelse ogsaa paa det industrielle Gebet ved Leverancer af Krigsmateriel og Maskiner til Arsenalerne. I Arsenallet ved Tientsin saa jeg mindst lige mange tyske som engelske Maskiner anvendte.

Hamburg gaar atter i Spidsen for den tyske Udførsel. Fra i Værdi at udgjøre 22 Millioner Mark i 1894 steg Hamburgs Udførsel til hele 40 Mill. i 1895. Heri er i det sidsnævnte Aar en hel Del Orlogs- og andet Krigsmateriel medregnet; de vigtigste øvrige Artikler vare:

	1894.	1895.
	Mark.	Mark.
Øl	188 000	323 000
Kondenseret Molk	64 000	96 000
Jern i Stænger eller Plader	174 000	348 000
Blæk	2 400	17 000
Messing	81 000	152 000
Nikkel	28 000	125 000
Uld- og Halvuld-Tøier	1 420 000	1 740 000
Hvidevarer	178 000	291 000
Paraplyer	24 000	45 000
Jernvarer	1 400 000	3 705 000
Naale	383 000	430 000
Symaskiner	6 000	14 000
Knapper	106 000	157 000

	1894.	1895.
	Mark.	Mark.
Zink	328 000	11 000
Pelsvarer	194 000	85 000
Bomuldsgarn	250 000	13 009
Do. Tøier	1 480 000	260 000
Kortevarer	409 000	372 000
Fyrstikker	1 015 000	672 000
Anilinfarver	1 720 000	1 370 000
Indigoextrakt	573 000	264 000

Tyskland har med stor Fordel benyttet sig af den Omstændighed, at det aldrig har ført nogen Krig mod Kina. Mod England, der først og fremst har taget Hongkong og ført tre Krige mod Kina, ligesom mod Frankrige og Japan bestaar en Uvilje af denne Grund, der gaar dybere, end man ofte er tilbøielig til at tro, en Omstændighed, der vil komme alle neutrale Stater, altsaa ogsaa Sverige og Norge, tilgode, saasnart de vil benytte sig af den. Amur-Gebetets Afstaaelse til Rusland og dette Riges langsomme men sikre Fremgang i Manchuriet har gjort det meget mistænkt, ja frygtet i Kina. Nordamerikas forenede Stater har ogsaa gennem sit Forbud mod den kinesiske Emigration forspilt den Sympati, de ellers vilde have nydt i det himmelske Rige. At Tyskland hidindtil altid har levet i Fred med Kina har mægtig bidraget til Udviklingen af Handelsforholdene Landene imellem og er Grunden til, at Kineserne har anvendt tyske Officerer til at gennemføre Armeens Reformer. Hvorvidt de sidste Dages Hændelser, Besættelsen af Kiau-chou ved den tyske Flaade, vil bringe nogen Forandring i dette Forhold, vil snart vise sig.

Videre har den tyske Handel paa Kina havt en mægtig Løfttestang i den stærkt subventionerede Dampskibsfart fra Tyskland til Østasien. I 1830 fandtes der blandt de 146 Skibe, der indkom til Canton, hvor dengang den europæiske Handel koncentrerede sig, 3 under hanseatisk og 1 under preussisk Flag. I 1895 gik Antallet af Skibe, der under tysk Flag ankom til Kina, op til 2 684 med en Drægtighed af 2 442 000 Tons, hvoraf 1 058 Skibe med 956 374 Tons Drægtighed kom direkte fra Europa.

Forøgelsen af Tysklands og andre Nationers Handel paa Kina sker paa Englands Bekostning. Man er da ogsaa i dette Land bleven urolig over denne Tingenes Tilstand, og en Kommission under Præsidium af Mr. Brennan, den britiske Konsul i Canton, blev udsendt til Kina, Japan og Korea for at undersøge Aarsagerne til den britiske Handels Tilbagegang i disse Lande. Denne Kommissions Rapport er endnu ikke, saavidt mig bekjendt, offentliggjort; derimod er der udkommet en lignende Rapport (af 8 Juli 1896) fra en i samme Øiemed nedsat Kommission, bestaaende af i Hongkong bosatte Kjøbmænd under Forsæde af Kolonial-Sekretæren dersteds, Mr. I. H. S. Lockhart. Denne Kommission besvarer i bekræftende Mening det Spørgsmaal, om de til Hongkong i de sidste Aar ankomne Varer, der tidligere udelukkende kom fra England, nu ogsaa delvis indførtes fra andre Lande. Til saadanne Varer henregnes „Lama Braid“ fra Østerrige, Anilinfarver, Spanish stripes, Lagener og gult Kobber. Af sidstnævnte Artikel kommer nu det halve fra Tyskland, hvorfra Fragterne er lavere end fra England. Det samme gjælder ogsaa for visse Jernsorter. Jernaffald kommer fra Belgien, ligesaa (Traad)spiger, Vinduesglas, Stearinlys,

Vaaben og Ammunition leverer Europas Fastland billigere end England. Bly kommer fra Australien. Andre engelske Varer, saasom Lamper, Papir, Paraplyer, Sæbe, Øl, Messingnuter, hvide Varer, lider ogsaa meget af Konkurrencen med Fastlandets Industri.

Den nævnte Kommission angiver følgende 5 Aarsager til den britiske Handels Tilbagegang i det sydlige Kina, hvilket vel ogsaa kan antages at gjælde det øvrige Kina, Japan og Korea:

- 1) De udenlandske Varers større Billighed;
- 2) de britiske Producenters Undladelse af at følge Konsumenternes Smag ved Produktionen af for dette Marked bestemte Varer;
- 3) Nedgangen i Sølvets Værdi siden 1873;
- 4) billigere Fragter fra Europas Fastland end fra de britiske Øer;
- 5) billigere Jernbanefragter fra de indre industrielle Centrer til Havnene paa Kontinentet end i England.

Af disse Grunde maa det være England magtpaaliggende ikke at slaa sig til Ro paa de i ældre Tider opnaaede Fordele, ligesom der er al Anledning for de øvrige udførselsdygtige Nationer til at benytte sig af de for dem fordelagtige Omstændigheder til at udvide sin Export.

Hertil kommer nu imidlertid, at de Tab, den kinesiske Statistik udviser, ikke giver noget aldeles klart eller udtømmende Billede af Englands og de øvrige Nationers Andel i Handelen paa Kina. Thi, medens der ikke findes nogen Handelsstatistik for den engelske Frihavn Hongkong, er den Statistik, som „The Imperial Maritime Customs“ giver angaaende Kinas Traktathavne, af saadan Beskaffenhed, at allerede fra Begyndelsen af deres Offentliggjørelse Englands Andel i denne Handel er stillet i et altfor gunstigt Lys.

Ligeoverfor England stilles i denne Statistik hele Europas Fastland med Undtagelse af Rusland. Spørgsmaalet bliver da aabent: hvor stor Andel falder der paa hvert af de kontinentale Stater særskilt? Og fremforalt: hvormeget Gods skibes der til Kina over England fra Kontinentet?

Videre bliver der, saavel i Traktathavnene som i de ikke for udenlandsk Handel aabnede Havne, ved kinesiske Djunker indført en Mængde udenlandske Varer, hvis Værdi aarligen opskattes til 120 Millioner Haikwan Taels.*) I Statistiken finder man ingen Opgave herover. Hvor mange ikke engelske Varer befinder sig derunder?

Endelig gaar en betydelig Del af kinesiske Handelsvarer over Hongkong (i 1895 88 Millioner Haikw. Taels Indførsel og 54 Millioner Haikw. Taels Udførsel). For disse Varers Vedkommende angives hverken Produktionsstedet eller Bestemmelsesstedet. Hvor stor er den britiske Andel i disse Værdier og hvor stor den ikke britiske?

Følgende Tal vise Ind- og Udførselen til og fra Kina og for Englands og Europas Fastlands (mod Undtagelse af Ruslands) Vedkommende:

*) En Haikwan Tacl nu = 2 sh. 7 d eng. Mynt.

	1875.	1895.	1896.
	Millioner	Haikwan	Taels.
direkte til England	29	10 ¹ / ₂	11
til Europas Fastland undtagen Rusland	9 ³ / ₄	21	18
Import direkte fra England	21	34	44 ¹ / ₂
Do. fra Europas Fastland undtagen Rusland	1	7 ¹ / ₂	9 ¹ / ₂

Handelen med Nordamerikas Forenede Stater er i Sammenligning med tidligere Aar gaaet fremad, om den ogsaa i det sidste Aar, hvad Udførselen fra Kina angaar, er gaaet tilbage, medens Indførselen til Kina under 1896 sprang op til over det dobbelte af, hvad den var i 1895.

	1875.	1895.	1896.
	Millioner	Haiwan	Taels.
Udførsel fra Kina	7 ³ / ₄	15 ¹ / ₄	11
Indførsel fra de Forenede Stater .	1	5	12

Grunden hertil maa for en stor Del søges i den Energi, der nu udvises af amerikanske Kapitalister og store Værksteder for at faa Fodfæste i Kina ved faste Agenturer og ved udsendte Ingeniører og Skibsbyggere. Deres Virksomhed er bleven kronet med meget Held; thi en Masse Maskinerier, Lokomotiver etc. indføres nu fra Nordamerika, dels ved norske Skibe fra New-York via Suez. Amerikanernes Fremgangsmaade burde, ligesom Tyskernes, i saa Henseende tages til Forbillede af vore Industridrivende.

Saaledes er „American Trading Company“, etableret i Newyork, London, Yokohama og Shanghai, Agenter for de mægtige amerikanske Foretagender „Cramp Shipbuilding Compagny“ og „Union Iron Works“. I Begyndelsen af 1896 underhandlede nævnte Kompagni om et Laan til Kina for et amerikansk Bankinstitut. I Korea skaffede de sig Land til en Jernbane fra Havnestaden Chemnepo til Hovedstaden Seoul og for „Cramp Shipbuilding Co.“ solgte de to Krigsskibe til den japanesiske Regjering.

Mr. A. W. Bosh fra Port Townsend, Washington, virkede i Peking til bedste for „American China Development Company“. Dette Selskab ønskede at afslutte Kontrakter for Anlæg af Jernbaner og Aabning af Miner i Kina. Han opholdt sig ogsaa ofte i Shanghai for at konferere med den mægtige Sheng-ta-chen, Kinas Minister for de offentlige Arbejder og specielt Generaldirektør for Rigets Jernbaner, om Anlæggelsen af Peking-Hankowbanen.

Ingeniøren, Mr. Jamieson, bosat i Tientsin og Peking, arbejder for det store amerikanske Maskinværksted „Baldwin & Co.“, der har leveret Maskiner og Lokomotiver etc. til Peking Tientsin-Takubanen.

Selskabet „Bethlehem Iron Works“ sendte i Løbet af 1896 til Peking en Repræsentant for at opnaa Leverancer af Krigsmateriel for Kystbefæstninger, Geværer, Ammunition og Torpedobaade.

I Shanghai skal opføres en Bygning af Jern og Glas paa to Etager, 400 Fod lang og 48 Fod bred, til Udstilling af amerikanske Produkter, Industri-

artikler og nye Opfindelser paa det elektriske og andre tekniske Gebeter. En amerikansk Bank er ogsaa paatænkt grundlagt.

Alle disse Foretagender og de udsendte Repræsentanter nød og nyder den kraftigste Understøttelse af den amerikanske Regjering gennem Gesandten i Peking og Generalkonsulen i Shanghai.

Østerrige-Ungarn har gennem sin direkte Forbindelse ved „Østerrigske Lloyd“s Dampskibe al Chance for at udvide sit Marked i Østasien. Allerede nu bringe disse Skibe aarligen 30 000 Tons østerrigske Varer paa det kinesiske Marked. Desuden gaar en ei ubetydelig Del af disse Varer over Hamburg. Østerrigske Fyrstikker, hvilke før i stor Mængde solgtes til Østasien, er nu, ligesom de svenske og norske, fortrængte af japanesisk Vare. Iøvrigt exporterer Østerrige-Ungarn store Qvantiteter af „Lama Braids“, Knapper, Sæbe og Parfymerier. De to sidste Artikler indføres gennem Firmaet Gottlieb Tausig, hvis Reisende hvert Aar besøge Hongkong, Shanghai og Tientsin.

Afsætningen af belgiske Varer og i det hele taget den belgiske Virksomhed øges Aar for Aar. Derigennem at Peking—Hankowbanens Bygning blev overdraget til Belgierne, kom mange belgiske Ingeniører over, og store Bestillinger paa Jernbanemateriel blev givne. Da det nu imidlertid ser ud til, at man fra belgisk Side ikke kan skaffe de nødvendige Kapitaler til Banens Bygning, ser det hele ud til at gaa istaa. Imidlertid leverer Belgien fremdeles store Kvantiteter af Jern og Staal, især dog af billigere Beskaffenhed.

At tale om noget egentlig Myntvæsen i Kina er umuligt. Den eneste virkelige Mynt er „Cash“ (Kobber), hvis Værdi dog ingenlunde overalt er den samme, idet man paa et Sted faar 1 100 Cash for en Tael (nu = 2 sh. 7 d), og paa et andet 1 600, eller en Middelvægt af 4 Kilo pr. Tael. Paa en Reise ind i Landet maa man bære med sig Masser af disse Kobberpenge eller ogsaa Sølvshoes, d. v. s. raa Klumper af Sølv, hvorefter ved Betalinger Stykker afhugges og veies. En Tael er imidlertid ogsaa blot en kunstig eller fictiv Værdi, saa fictiv, at 100 Taels paa forskellige Steder i Kina repræsenterer forskellige Værdier. I Peking regnes med Kuping Taels, Haikwan Taels og Hanping Taels, 100 Taels i Shanghai er saaledes lige med 95 Taels i Tientsin og med $86\frac{1}{2}$ Taels i Shantung. Den, som lettelig kan komme til Klarhed over alle disse forskellige Pengeværdier, maa være en god Financier. Naar der i denne Beretning tales om Taels, menes altid Haikwan Taels, der i Statistiken for 1896 angives at have en Værdi af $\frac{3}{4}$, men nu ikke kan regnes til mere end $\frac{2}{7}$ eller $\frac{2}{3}$.

I Havnene er den mexikanske og britiske Dollar (nu omtrent = 2 shillings) mest gangbar; de udenlandske Banker give ud Sedler paa 1, 5, 10, 25, 50 og 500 Dollars.

Skillemynt paa 5, 10, 20 og 50 Dollar Cents af Sølv udgives af Mynten i Canton, som tilhører Vicekongen dersteds. I 1895 myntedes 331 750 Sølvdollars, 29 055 900 Stykker 20 Cents og 14 159 600 Stykker 10 Cents. Endskjønt disse Mynter modtages som Betalingsmiddel i Havnestæderne, er de dog ingen virkelig legalt gjældende Mynt.

China er et paa alle værdifulde Metaller og Mineralier uhyre rigt Land. Det er dog ikke længe siden, at disse Rigdomme begyndte at udnyttes med Kraft ved udenlandsk videnskabelig Hjælp og Maskinerier. Rige

Jern- og Stenkulsgrubber findes i det østlige Hupeh; Tiehsehan-poe og Wangsehanshih er gjennem en 17 engelske Mil lang Jernbane forbundne med Havnestaden Huangschikiang ved Yangsefloden nærved Hankow. Stenkul er dernæst fundne i Shansi, Human og Kansuh i Yangtse-Gebetet. Kaiping-Mi-nerne ved Peking levere mere end 3 000 Tons Stenkul pr. Døgn.

Yunan er den Provins, hvor det meste Kobber findes; der udvindes ogsaa Tin. I Kweichan findes atter Jern. Guld og Sølv findes i forskellige Dele af Riget, det førstnævnte Metal mest i Provindserne Szuchuen og Shantung.

Vicekongen Tshang-Tschi-Tung har gjort meget for at faa Fabrikvæsenet paabegyndt og udviklet i China. Hans Stræben gaar ud paa at faa Riget uafhængigt af Udlandet i denne Henseende. Til en Begyndelse har han dog brugt tysk og belgisk Hjælp for at bringe sine Planer til Udførelse.

Den ovenomtalte Mynt i Canton oprettedes af ham. I Wutschang begyndte i 1893 hans Bomuldsspinderi med 30 000 Spindler og Væveri med 1 000 Vævestole at arbejde.

Regjeringens industrielle Anlæg er følgende:

Arsenalerne i Tientsin, Shanghai, Nanking, Wutschang, Foochow, Whampoa (ved Canton) og Kirine; Skibsværfterne i Tientsin, Shanghai, Foochow og Whampoa og Krudtfabrikerne i Tientsin og Shanghai.

Videre blev gennem keiserligt Edikt det store Bomuldsspinderi (30 000 Spindler) i Shanghai oprettet. Det drives med delvis officiel Kapital, nedbrændte for nogle Aar siden, men blev strax efter opbygget, forset med nye Maskiner og skal nu være det største Spinderi i Verden, idet det arbejder med 90 000 Spindler.

Desuden er efter Shimonosekifreden, der jo aabnede Kina for europæisk industriel Foretagsomhed, flere mindre Spindrier bleven oprettet i Shanghai for privat Regning. Ophævelsen af Forbudet mod Indførsel af udenlandske Maskiner har baade allerede været og vil for Fremtiden blive den mægtigste Hævestang for Industriens Udvikling i China.

Iøvrigt har Europæere Andel i 3 Dokker, 1 Gasfabrik, 1 Vandledning, 1 Isfabrik, 1 Fyrstikfabrik, 1 Svovelsyrefabrik, 1 Mølle, alle i Shanghai. I Tientsin er der aabnet et Bomuldsspinderi og Væveri med 10 000 Spindler, 300 Vævestole og Maskiner for Tilvirkning af „broad cloth“, „spanish stripes“ og Floneller. Den hele kinesiske Kapital anbragt heri gaar op til Taels 400 000.

Kinesisk Kapital har ogsaa i den senere Tid fundet sin Anvendelse ved andre industrielle Foretagender, blandt andet Cigaretfabriker, der er aabnede af Chinesere.

Paa samme Tid er nu Jernbanespørgsmaalet kommet under alvorlig Overveelse, og det synes, som om man endelig har faaet Øinene op for, at dette er en Sag, der ikke taaler Opsættelse. Dette Spørgsmaal er imidlertid ikke blot af største Vigtighed for Kina selv, men selvfølgelig ogsaa for alle de Stater, der deltage i Verdenshandelen. Kina kan nemlig, hvad naturlige Rigdomme og Hjælpekilder angaar, ligestilles med de Forenede Stater og Britisk Indien; disse Rigdomme maatte imidlertid sættes ud af Betragtning som Faktor i Verdenshandelen, saalænge den kinesiske

Regjering stængte Handelsveien saavel mellem sine egne Provinser indbyrdes som mellem Riget og Udlandet. Dette Forhold undergaar nu den største Forandring. Nye Havne aabnes i forskjellige af Rigets Provindser. Jernbaner bygges og planlægges i Retninger, der føre op til de rigeste Distrikter. Linien fra Peking til Hankow og derfra til Shanghai, hvorpaa Belgierne have faaet Koncession, aabner hele det store Yangtsegebet. Ny Linie fra Shanghai op til Honan med rige Kul- og Jerngruber i Distriktet er ogsaa projekteret. Hvilken Indflydelse vil det ikke have paa Verdenssamferdselen, at man om ikke lang Tid vil blive istand til maaske paa 8 Dage at komme fra Moskva til Peking med den transsibiriske Bane og Banen fra Peking til den russiske Grændse, der allerede er færdig til Shan-hai-Kuan og nu fortsættes næsten til Kirin (i Manchuriet).

Det maa vel mærkes, at, som ovenfor vist, det herefter ikke bliver blot de gamle vante Artikler, som The, Silke og Porcelæn, der kommer til at danne Bestanddelene af Chinass fremtidige Export; men alle Produkter af de med Tiden rationelt drevne Miner og Gruber, af de med europæiske Maskiner og billig Arbeidskraft drevne Industrigrene maa nu tages med i Betragtning.

Den just aabnede Tangku—Tientsin—Pekinglinie har allerede en storartet Trafik, saavel hvad Passager- som Varebefordring angaar. Man anser, at denne Bane, hvis den holdes under ordentlig Kontrol, vil blive en af de mest rentebærende Baner i Verden. Men Kontrollen er altid den svage Side ved alle kinesiske Foretagender, da Mandarinerne, som staar i Spidsen for alle Dele af Forvaltningen, maa have sin „squeeze“, d. v. s. tage sin Del af Profiten. Det vil derfor være et storartet Fremskridt for Europæerne i Kina og en Begyndelse til en Forbedring af dette fordærlige kinesiske System, hvis det skulde lykkes de nye Koncessionshavere for den projekterede Bane Shanghai—Honan at faa ind i Kontrakten Bestemmelse om, at Direktionen skal bestaa af saavel Europæere som Kinesere. Det bliver isaafald første Gang, saadant er bleven bevilget i Kina. Den belgiske Koncession paa Banen Peking—Hankow har desværre ingen saadan Bestemmelse; Jernbanens Direktion skal bestaa udelukkende af Kinesere. Det ser derfor ogsaa ud til, at det hele Foretagende gaar, som man siger, „i Vandet“, da det heder, dels at den halve Del af Kapitalen, der skulde tilveiebringes i Belgien, ikke kan opdrives hverken i Belgien eller i Frankrige, hvilket sidstnævnte Land gennem sin Repræsentation her sammen med den russiske har støttet det belgiske Foretagende, dels at den chinesiske Regjering, der skulde tilskyde den anden Halvdel af Kapitalen, heller ikke skal være istand til at reise de hertil nødvendige Summer*).

Belgierne havde i sin første Kontrakt faaet indført en Bestemmelse om, at al Jernbanebygning i Kina for Fremtiden skulde udføres af dem. Herimod reistes dog strax Indsigelse fra Tysklands og Englands Repræsentanter med den Følge, at Bestemmelsen gik ud af den endelige Kontrakt, og den almindelige Mening i Peking er nu, at Belgierne ikke vil blive istand til at fuldføre Banen.

Kampen om Jernbanerne i Kina er Dagens Løsen i Peking, i de udenlandske som i de kinesiske Regjeringsskredse. Rusland gjør saaledes alt for at faa Hals og Haand over Peking—Kirinbanen, der skal forbindes med den trans-

*) Ifølge senere Efterretninger skal det dog være lykkedes at skaffe tilveie den nødvendige Kapital fra belgisk Side.

sibiriske Bane. Deres nærmeste Ønske er at faa afsat den engelske Ingeniør, der nu leder Arbeidet og anlægger Banen med engelsk Sporvidde, og at faa ham erstattet med russiske Ingeniører og derigjennem indført den bredere russiske Sporvidde. Hensigten er klar: at kunne overføre Togene og — eventuelt — altsaa ogsaa Troppetransporterne direkte paa den kinesiske Bane.

Engelskmændene, der fik Nys om Sagen, protesterede paa det kraftigste og fik ogsaa, trods den russiske Pression, den kinesiske Regjering til at beholde den iøvrigt af Kinas Jernbanebygning høit fortjente engelske Ingeniør, Mr. Kinder. I Forbigaaende kan nævnes, at der for Øieblikket er 3 skandinaviske Ingeniører i Mr. Kinders Tjeneste (1 svensk, 1 norsk og 1 dansk).

Hvorledes denne Strid og Kampen i det hele taget om Jernbanerne i Kina vil ende, er ikke godt at sige; men det lader til, at man maa gaa til en fredelig Deling, saa at det sydlige Kinas Jernbaner tilfalde Frankrige, som der har sine nærmeste Interesser, det mellemste China England og det nordlige Kina Rusland.

Fra Sungchow i Kwangsi skal en Jernbane bygges til Hanoi, Tonkins nye Hovedstad.

Flere andre Linier planlægges, først og fremst Linien Canton—Hankow, hvorved det sydlige Kina skal forbindes med det nordlige Jernbanenet og med de projekterede Linier Peking—Hankow og Hankow—Shanghai, danne Stambane, hvorfra Sidelinier kommer til at gaa ud til de større Steder og de rige Mine-distrikter.

I Hunan, den mest kinesiske af de 18 Provinser, skal Telegraf anlægges, hvorved da det hele Rige bliver forsynet med Telegraf. Telegrammer er dog endnu meget dyre. Fra Shanghai til Europa koster et Ord mex. Doll. 2. 40 Cents, fra Peking til Europa mex. Doll. 2. 60, fra Peking til Tientsin 20 Cents op til 7 Ord, siden stigende, fra Peking til Shanghai 40 Cents op til 7 Ord og siden stigende.

Postvæsenet er i Kina ordnet paa følgende Maade. Postgangen mellem Traktathavnene, forsaavidt den ikke besørges af de tyske, franske og engelske Postkontorer, hvilke findes paa disse Steder paa samme Maade som i Tyrkiet, besørges af „The Imperial Maritime Customs“, der ogsaa først indførte et efter europæisk Mønster ordnet Postvæsen. Disse „Toldpostkontorer“ kaldes nu „Rigspostkontorer“, og de Steder, i hvilke saadanne Kontorer findes, henregnes til Verdenspostforeniugen. De bestyres fremdeles af Toldautoriteterne, og Kontoret i Peking er Hovedkontoret. Filialkontorer skal oprettes og er allerede delvis oprettede paa flere Steder i Nærheden af Traktathavnene, saasom i Taku og Tongku ved Tientsin, Wusung ved Shanghai, Tshenhai ved Ningpo, Pagoda Anchorage ved Foochow, Wangpo ved Canton, Wuhsue ved Kiukiang, Anking Tating ved Wuku, Nanking ved Tshing-Kiang o. s. v.

Posten forsender Breve, Brevkort, Prøyer og Tryksager.

Mellem Havnene besørges Postgangen ved Dampskibe, i Indlandet ved de særskilte kinesiske Poststationer.

Brevporto en til Udlandet er fastsat i Overensstemmelse med Art. V og VI (for rekom. Breve Art. V og VII) i den internationale Postkonvention.

Udenlandske Breve til et Sted i Kina, hvor ikke „Rigspostkontor“ findes, betaler den indenlandske kinesiske Porto extra, ligesom derfra udgaaende Breve til Udlandet. Mellem Havnene koster:

Brevkort	1 Cents	
Breve, veiende op til $\frac{1}{4}$ kin. Unze	2	—
— „ — „ $\frac{1}{2}$ „	4	— o. s. v.
Prøver og Tryksager pr. 2 kin. Unze	2	—

Poststyrelsen overtager Forsendelser af et Beløb indtil 100 Tael fra et Sted til et andet inden Postunionen.

Bankvæsenets Udvikling er en god Maalestok for et Lands økonomiske Betydning, og jeg hidsætter nogle Opgaver over de største Bankinstituter, der findes her i Kina, og som, ved Filialer rundt om i hele Østasien, har saagodt-som hele Omsætningen i sine Hænder:

Den nye „Imperial Bank of China“ blev oprettet i 1896 ved keiserligt Dekret. Subskriberet Kapital 5 Millioner Shanghai Tael, indbetalt Kapital 2 500 000. Den skal foreløbig træde i Virksomhed i Shanghai (Hovedsæde), Peking og Tientsin; men lidt efter lidt skal Filialer aabnes i de større Byer inde i Landet og rundt Kysten.

„Hongkong and Shanghai Banking Corporation“, med Hovedsæde i Hongkong, Filialer i alle Østasiens større Byer og desuden i London og Hamburg. Indbetalt Kapital 10 Millioner „Mexican Dollars“, Reservefond 7 Millioner. Eiernes Reserveansvarlighed 10 Millioner.

„Deutsche Østasiatische Bank“, Kapital 5 Millioner Shanghai Tael, Hovedsæde Shanghai, Afdelinger i Tientsin, Calcutta, Berlin, London-Bankierer Rothschilds and Son, Union Bank of London og Deutsche Bank London Agency, i Hamburg Norddeutsche Bank.

„Russo-chinese Bank“, grundlagt 1895, Kapital 6 Mill. Guldrubler, Hovedsæde St. Petersburg, Afdelinger i Peking, Shanghai, Tientsin, Hankow, Nagasaki, Vladivostok, Paris. Bankier i London: Glynn, Mills, Curry & Co., i Berlin: Mendelssohn & Co., i Hamburg: Warburg & Co.

„Chartered Bank of India, Australia and China“, grundlagt ved kongeligt Rescript af 1853, Hovedsæde London, Kapital £ 800 000. Aktie-eiernes Reserve Ansvarlighed £ 800 000, desuden Reservefond £ 375 000.

Det er gennem disse Banker, at Omsætningen mellem Europa og Østasien regleres, idet Vareafsenderen i Europa kan faa Varens Pris udbetalt gennem en af deres Afdelinger i Europa mod Afskibningspapirerne, forsaavidt Varemodtageren i Østasien har Konto med en af nævnte Banker eller ellers nyder tilstrækkelig Kredit herude.

Oversigt over Kinas Handel med Udlandet.

Ifølge de statistiske Opgaver, som foreligge, nemlig „The Imperial Maritime Customs“ aarlige Rapporter, er Værdien af hele den udenlandske

Handel i Almindelighed steget fra Aar 1895, da den udgjorde Haikwan Taels*) 315 000 000 til Haikwan Taels 333 600 000 i 1896, hvilket er den største Sum, der nogensinde er naaet, siden nævnte Told-Administration traadte i Virksomhed. Saavel Exporten som Importen var meget livlig, og den betydelige Øgning i de opførte Summer for Import indbragte Statskassen 1½ Million Taels mere end i 1895 og gav tillige et tydeligt Bevis paa, at Følgerne af den japanesiske Krig var overvundne. Ved Shimonosekitraktaten aabnedes Indlandshavnene Soochow i Kiangsu, Hangchow i Chehking og Shasi i Hupeh for den udenlandske Handel; samtidig oprettedes der Toldstationer paa hvert af disse Steder, der traadte i Virksomhed den 1 Oktober. Handelen var dog ubetydelig. Thi Statistiken udviser for det første Kvartal en Indkomst af kun Taels 6 180 fra de nyaabnede Havne.

Naar man sammenligner den kinesiske Stats Indkomster af Handelen for Aar 1896, opgaaende til Taels 22 579 000, med de foregaaende Aars, maa man erindre, at Indkomsterne fra Øen Formosa, der beløb sig til mere end 1 Million Taels pr. Aar, nu er bortfaldne, siden Øen afstodes til Japan. Det maa derfor betragtes som et Bevis paa stor Fremgang, naar Indtægterne i 1896 desuagtet overstiger dem i 1895 med Taels 1 193 000. Afgifterne af Kystfarten samt af Tonnage og Transit overstige de samme Afgifter i 1895 med Taels 429 000. Newchwangs Rømning af Japaneserne gav Signalet til Gjenoptagelse af den betydelige Kystfart paa denne Havn og øgede anseligt Indtægterne paa denne Fart; Freden mellem Kina og Japan frigjorde en stor Del af den kinesiske og japanesiske Skibsfart, hvis Gjenoptagelse af Virksomheden naturligvis i høi Grad øgede Tonnagen i 1896, hvilken desuden tiltog ved Ankomsten af flere Ocean-Dampere og Seilskibe. Herfra skriver sig da ogsaa de stærkt øgede Indtægter af Tonnageafgifterne. Transitafigifterne, indgaaende og udgaaende, overstige foregaaende Aars med Taels 96 140. Af hele Aarets Indtægt (gjennem „The Maritime Customs“), gaaende op til Taels 22½ Millioner, betales af de forskellige Staters Skibe: af britiske 60 %, tyske 8 %, svenske og norske 3 %, franske 2 %, russiske 1.50 %, japanesiske 2 %, kinesiske 21.50 % og 2 % af øvrige Nationers Skibe.

Den udenlandske Handel maa siges at have været ualmindelig blomstrende under Aaret 1896. Importen har aldrig været saa stor, og naar Exporten viser en Tilbagegang mod 1895, maa dette tilskrives Tabet af Formosa. Dog har den sammenlagte Sum af Im- og Export aldrig været større.

Aarets Import repræsenterer en Værdi af 202 589 994 Taels mod 171 696 715 Taels i 1895, altsaa et Overskud af over 30 000 000 Taels. Til denne Sum bidrog Bomuldstøier med et Beløb af Taels 15 000 000, indisk og japanesisk Garn med Taels 11 000 000; Resten udgjøres af Uldvarer, Metaller, Petroleum og den lange Liste over de forskellige mindre Exportartikler under Benævnelsen „Sundries“. Indførselen af Opium sees at være gaaet ned med 2 595 Picul**); denne Nedgang har sin Grnd ikke alene deri, at Formosas Behov af denne Vare ikke kommer med i Betragtning, men ogsaa deri, at Efterspørgselen hele Kina over er gaaet ned, saaledes som Redegjørelserne for Opiumsforbruget i hver særskilt Havn udviser. Aaret begyndtes fordelagtigt for Textil-Hande-

*) 1 H. Taels her værdsat til 3 sh. 4 d.

**) 1 Picul = 60.433 Kilogram.

len; men altfor store Partier kom ind, og Markedet var ved Enden af Aaret overløst, hvad Bomuldsvarer angaar. Grunden laa i en Overvurdering af Markedets Opkomst efter Krigen og Pengemarkedets yderst spændte Forhold. De usædvanlig store Partier af amerikansk Drill, „sheetings“ og Bomuldsflonel maa forklæres ved de meget lave Priser, hvortil de amerikanske Bomuldsfabriker maatte sælge paa Grund af det hjemlige Markeds flauue Tilstand. Indisk Garn, af hvilket i 1889 indførtes blot 628 000 Picul, opnaaede i 1896 den uhyre Qvantitet af 1 461 000 Picul mod 1 061 000 i 1895, medens japanesisk Garn under Aarets Løb steg fra 190 000 til 100 000 Picul, Kjendsgjæringer, der sikkerlig spaar godt for de kinesiske Bomuldsspinderier, der nu gjør Garn af kinesisk Bomuld. Der var øget Efterspørgsel efter alle Slags Metaller, i Særdeleshed Spigerjern, „mild steel“ og „old iron“; af dette sidste indførtes endog dobbelt saa meget som i 1895. Af andre europæiske Varer, der indførtes i betydeligere Mængder, maa nævnes Lys, Cigarer og Cigaretter, Uhre, Farver, Mel, Glas, Morfin, Naale, Petroleum og Sæbe. Af asiatiske Varer er Importen af Kul, raa Bomuld, Genseng, Fyrstikker (japanesiske), Sandeltræ og Sukker stegen under Aaret 1896.

Aarets Export viser en Nedgang af 12 Millioner Taels i Sammenligning med 1895. Grunden er Tabet af Formosa og en formindsket Udførsel af de store Exportartikler, The, Silke og Bomuld. Høje Priser og Efterspørgsel inden Landet selv formindskede Exporten af raa Bomuld til Japan; denne faldt fra 896 000 i 1895 til 418 000 Picul i 1896. Nedgangen i Exporten af gul og hvid Silke gik op til 6 200 000 Haikwan Taels, i Silkecoconer fra 24 000 til 17 845 Picul, i Silkestykgods til en Værdi af 1 777 000 H. Taels.

Den betydelige Nedgang i Exporten af sort The maa dels tilskrives Tabet af Formosaexporten og dels en formindsket Produktion i Kina af saavel sort som grøn The. I Artikelen „brick and tablet tea“ for det russiske Marked er der derimod en Øgning i Exporten, og synes deene at have været baade lønnende og lovende for Fremtiden, hvorimod Konkurrencen med de i de britiske Besiddelser Indien og Ceylon producerede The sorter har gjort, at Fortjenesten i sort The er bleven meget ringe; ogsaa Handelen med grøn The til Amerika har kun givet magert Udbytte. For at forbedre Chancerne for den kinesiske sorte The har der i Foochow dannet sig et „Foochow Tea Improvement Company“ for at præparere Theen efter indisk og ceylonsk Mønster, og det er sandsynligt, at denne Behandling af Theen vil vinde Udbredelse blandt Producenterne, ligesom Oprettelsen af de nye Damp-Silke-Spinderier, som siden Ophævelsen af Forbudet mod Indførsel af Maskiner har taget saadan Ført i alle Silkeudførselshavne og i de silkeproducerende Distrikter, at de allerede paa flere Steder have vist sig ikke at være lønnende.

Nedgangen i Udførselen af raa Silke var uhyre og havde til Grund den usædvanlig rige Produktion saavel i Kina som Japan i 1895—96. Da Efterspørgselen ogsaa var stor, kunde Producenterne sælge en Del af sit Oplag til meget fordelagtige Priser og troede at kunne beherske Situationen med sine store Beholdninger. Men Konsumenterne, som saa disse store Oplag i Østasien, blev mistænkelige og købte blot for at dække øieblikkeligt Behov. Desuden ophørte Amerikanerne aldeles at købe et Aar før det nye Præsidentvalg. Sæsonen 1896—97 aabnede derfor med store Beholdninger; men Silkehøsten var daarlig.

Sveriges og Norges Handel paa Japan og Kina.

Japan. I Japans officielle Statistik opføres de forenede Rigers Ind- og Udførsel til og fra Japan under et, ikke særskilt for hvert Land. Jeg giver nedenfor en Tabel over vore Landes Indførsel til Japan under de seneste 6 Aar:

1890.		Jernvarer	Yen 104
Øl	Yen 827	Staal	" 5 011
Klæder	" 40	Staalvarer	" 435
Takjern	" 487	Lamper etc.	" 56
Jernvarer	" 106	Tjære og Beg	" 106
Maskiner	" 34	Andre Artikler	" 9
Summa Yen 1 494		Summa Yen 7 679	
1891.		1894.	
Gammelt Jern	Yen 39	Stangjern	Yen 1 498
Stangjern	" 2 081	Staal	" 16 930
Staal	" 1 903	Andre Metaller	" 24
Brændevin	" 10	Smør	" 96
Klæder	" 50	Kondenseret Melk	" 74
Farvestofte	" 615	Andre Artikler	" 1
Likører	" 20	Summa Yen 18 623	
Provisioner	" 5	1895.	
Andre Artikler	" 1 670	Vogne	Yen 75
Summa Yen 6 393		Maskiner	" 1 289
1892.		2 Dampskibe	" 186 378
Stangjern	Yen 1 990	Smør	" 126
Plate og Scheet	" 51	Kondenseret Melk	" 204
Andet bearbejdet	" 153	Andre Provisioner	" 3
Staal	" 3 404	Hatte, Huer etc.	" 1 041
Dyr	" 3	Klæder	" 50
Vaaben og Krigs-Ammu- nition	" 110	Messingvarer	" 32
Brændevin	" 43	Stangjern	" 5 242
Kondenseret Melk	" 1 678	Staal	" 11 729
Malerier	" 250	Mediciner	" 5
Provisioner	" 10	Papir	" 1 985
1 Dampskib	" 38 400	Andre Artikler	" 176
Andre Artikler	" 3 724	Summa Yen 208 335	
Summa Yen 49 816		1896.	
1893.		Maskiner	Yen 352
Øl	Yen 60	1 Dampskib	" 65 380
Kondenseret Melk	" 7	Øl	" 16
Vin	" 50	Smør	" 645
Stangjern	" 1 841	Kondenseret Melk	" 16
		Andre Provisioner	" 31

Stangjern	Yen 14 066	Papir	Yen 5 381
Spigertraad Jern (nail rod Iron)	„ 324	Tjære og Beg	„ 509
Kakkelovne	„ 30	Andre Artikler	„ 9 216
Staal	„ 21 478		
Olivenolje i Flasker	„ 16		
		Summa	Yen 117 460

Naar man fra Slutsummerne for Aarene 1892, 1895 og 1896 trækker de for de solgte norske Dampskibe opførte Summer faa vi følgende Slutsummer:

1890	Yen 1 494
1891	„ 6 393
1892	„ 11 416
1893	„ 7 679
1894	„ 18 623
1895	„ 21 957
1896	„ 52 080

Enskjønt denne sidste Sum jo endnu maa siges at være ret beskeden, saa er den dog et glædeligt Bevis paa en Fremgang, der mere end fordobler 1895 Aars Import. Naar vi ser hen til, hvilke Produkter der har fremkaldt denne Forøgelse af Exporten, kommer i første Række Jern og Staal, der fra at repræsentere en Sum af Yen 16 971 i 1895, i 1896 gik op til Yen 35 868 alt-saa ogsaa mere end fordobledes, dernæst Papir, der for samme Aar gik op fra Yen 1 985 til Yen 5 381, og endelig Smør, der gik op fra Yen 126 i 1895 til Yen 645 i 1896. Smør indførtes første Gang i 1894 for Yen 96. Papir indførtes første Gang i 1895. Af Artikler, der have vist Nedgang, kommer i første Række kondenseret Melk, der indførtes for Yen 7 i 1893, 74 i 1894, 204 i 1895 men atter kun for Yen 16 i 1896. Den store Konkurrence med de kjendte Schweitzermærker og de amerikanske Produkter har desværre hindret vor Indførsels ellers naturlige Udvikling i denne Branche.

De forenede Rigers Indførsel fra Japan er en ren Ubetydelighed, den udgjorde i

1891	Yen 417
1892	„ 2 864
1893	„ 167
1894	„ 576
1895	„ 185
1896	„ 2 452

Der opføres ikke i den officielle Statistik, af hvilke Varer denne Indførsel udgøres; men den kan vel antages at bestaa nærmest i japanesiske Kuriositeter, Vifter, Skjærme etc.

Kina. Som i Redegjørelsen for Kinas Handel i Almindelighed anført giver „The Imperial Maritime Customs“ Statistik ingen Veiledning med Hensyn til de forenede Rigers Ind- og Udførsel til og fra Kina, idet kun den engelske, russiske og japanesiske Handel specificeres, medens det øvrige „Europas Fastland“ behandles underét.

Ad privat Vei, gennem Forespørgsler i de fornemste Importhuse, lader det sig heller ikke gjøre at skaffe sig et Overblik herover, da vedkommende Huse dels ikke er villige at give Oplysninger i saa Henseende og dels ikke engang vide, hvormeget af deres Artikler er af skandinavisk Oprindelse, da de næsten altid er skibede over England eller Tyskland.

Den eneste Oplysning jeg har kunnet finde angaaende nogen Indførsel til Kina af Varer fra de forenede Riger, er følgende Meddelelse i Generalkonsulen i Shanghai's Aarsberetning for Aar 1896:

„Saaavel svenske elektriske Lamper som svenske Telefoner indføres i tiltagende Maalestok, ligesaa Victoria Kjøkkenlamper,*) takket være en energisk svensk Kjøbmands Handelsaand.

Om der end saaledes ingen Adgang til Materiale findes for Opgjørelse af nogen Statistik, endog blot med tilnærmelsesvis rigtige Tal, maa det dog vel antages som sikkert, at allerede en Del Varer fra vore Lande indføres til Kina. Svensk Jern og Staal spiller her som iøvrigt i Østen den mest fremtrædende Rolle, derefter Papir og vel ogsaa nu Træmasse, endskjønt det ikke er lykkedes mig at faa nogen sikker Oplysning herom. Noget norsk Øl indføres ogsaa endnu, og de ovenfor nævnte svenske elektriske Lamper, Telefoner og Petroleums Kogeapparater synes at have et godt Marked for sig. Norske Konserver indføres ogsaa, om de end endnu løber stærk Fare for at se sig fortrængte af amerikanske, tyske, engelske og italienske Varer

Videre ser jeg i nævnte Generalkonsuls Rapport for 1895, at „norsk Tran indføres i betydelige Kvantiteter, men blot gennem tyske og engelske Huse. Den er almindelig i Brug, og Kineserne anse den samme styrkende og foryngende.“

Hvis den, som Konsulen siger, er „almindelig i Brug i Millionriget, hvilket jeg forøvrigt ikke har været istand til at konstatere, saa er det kun at beklage, at den fremdeles sælges gennem engelske og tyske Huse, og der burde i saa Fald visselig fra vore Tranhandlers Side ikke forsømmes at forsøge en direkte Export. Imidlertid har vi her en farlig Konkurrent i Japan, der med sin rigtignok meget daarligere men ogsaa meget billigere Vare sandsynligvis snart vil trænge os ud, og — hvis ikke Anstrengelse gjøres, — vil den norske Tran snart gaa de svenske Tændstikkers Vei, det vil sige: ud af Markedet.

Udsigterne for en forøget Export fra de forenede Riger til Japan og China. Af det foregaaende vil man have seet, at de forenede Rigers Export til Japan og China repræsenterer en meget liden Værdi og en forsvindende Brøkdæl af disse Landes hele Import. At vi i saa Henseende er bleven distancerede ikke alene af Stormagter som Englands, Tysklands og Frankriges mægtige Industrier, men ogsaa af mindre Stater som fortvinsvis Belgien og Schweiz, er i og for sig et beklageligt Faktum, som har givet Anledning til Udtalelser om manglende Foretagsomhedsaand og Brist paa Forstaaelse blandt vore Næringsdrivende. Jeg vil ikke nægte, at dette for en Del kan have bidraget til det uanselige Resultat af vor Handel paa Østasien; men paa den anden Side paatrænger der sig dog ganske naturlig andre Grunde til dette Forhold, der ligge aldeles udenfor de ovennævnte.

Først spiller den uhyre Afstand en afgjørende Rolle. Man kan sige, at det samme er Tilfældet med England, Tyskland, Frankrige, Belgien og Schweiz.

*) Hermed menes antagelig Kogeapparater.

Det er det dog ikke saa ganske. Ikke at tale nemlig om de nævnte Stormagter, der alle have sine direkte billige og hurtiggaende Dampskibsruiter, der praktisk talt i høi Grad forringer de geografiske Afstande; men selv for Stater som Belgien, der mangler egen direkte Forbindelse*), gjælder den Omstændighed, at det har de tyske, franske og engelske Dampskibslinier saa nære, at det ligger i de tyske Skibes Vei ud, saa de anløbe Antwerpen og føre med sig de belgiske Exportartikler, saa godt som en egen Forbindelse. Ligeledes fra Schweiz med den korte Jernbaneforbindelse med Genua, Marseilles og Antwerpen. En anden Sag er det med vore Lande. En egen Dampskibslinie vilde vor Export selv i bedste Fald ikke endnu kunne paaregne at bære, og den nærmeste Forbindelses-Havn er da Hamburg eller Bremen. Med Fragten did og Omkostningerne ved Omladningen vil allerede vore Produkter her i Europa være saa meget dyrere end de førnævnte Landes. Ja selv om den nye danske Exportlinie, der siges at skulle komme istand, anløber f. Ex. Gøteborg, er det efter Fagmænds Sigende ikke muligt at sende en Sending Staal eller Jern fra Danne-mora didhen med Omladning til Skibet; det bliver med de nuværende Jernbanefragter for dyrt. Selv en forholdsvis saa kostbar Artikel som Staal vilde ikke kunne bære den. Og søværts skal det være vanskeligt at opdrive Skibsrum til Partier, der ikke optage et helt Skib, være sig til Kjøbenhavn eller Gøteborg. Det samme gjælder for andre svenske Jern- og Staalbrug, i høiere eller mindre Grad eftersom de ligge fjernere eller nærmere Exporthavnen. Ifald Dampskibet anløber Kristiania, vil det ogsaa egentlig kun være denne Stads egen og nærliggende Industrier der vilde kunne profitere af Linien. Da imidlertid den største Produktion af Artikler, der kunde finde Afsætning i Østasien, sker i og omkring Kristianiafjorden og Vasdrag, vilde dette Spørgsmaal vel idethele have mindre Betydning.

Naar vi dernæst se hen til, hvilke Varer det er, som indføres i China og Japan i store Mængder, saa vil man let finde, at det ikke er Varer, der produceres i vore Lande, naar undtages Jern og Staal, Maskiner og Metaller forøvrigt; det er væsentlig Raamaterialier til de store begyndende Industrier, Bomuld og Uld til Spinderierne, vævede Bomuld- og Uldstoffer, Sukker, Mediciner og Chemikalier, Farvestofe, Korn, Petroleum, Drikkevarer og Provisioner, vævede Stofe af Hamp og andre Materialier, Huder og andet Affald af Dyr, Bøger og Papir. Jeg har her nævnt de Artikler, der indførtes i Japan 1896 for en Værdi af over en Million Yen. Af disse Artikler er der vel knapt nok andet end Drikkevarer (Øl) og Provisioner (Konserver) samt Papir, hvorefter der skulde kunne exporteres fra vore Lande.

Øl brygges imidlertid nu i Japan af saa fortrinlig Beskaffenhed, at selv de saa stærkt reklamegjørende amerikanske Ølsorter (Indførsel i Japan 1895 kun for 16 000 Yen) og det bedste tyske Øl (Indførsel i Japan 1895 kun for 28 000 Yen) kun indføres til Forbrug i de europæiske Kolonier. Det norske Øl, der jo engang var almindelig skattet og kunde faaes overalt i Havnene i Kina, er nu desværre gaaet saa godt som ud af Sagaen. Grunden skal være den, at da det var tyske Huse, der havde Forhandlingen af vort Øl, solgte de først sin Beholdning af tysk Øl og først tilsidst det norske Øl, som imidlertid i den stærke Varme var bleven surt, eller ialfald havde tabt sine gode Egenskaber. Gjennem denne Fremgangsmaade tabte det norske Øl sit Renomme og

*) Der skal forresten existere en direkte Forbindelse med lange Mellemrum med Shanghai.

kunde ikke længer sælges. Det er jo ogsaa muligt, at Øllet ikke var tilberedt med tilstrækkelig Hensyntagen til den lange Reise gennem Troperne og derfor maahende oftere ved Ankomsten til Kina var mindre godt. Vore Bryggerier maa i saa Henseende være vel opmærksomme paa, at der er stor Forskjel paa at sende Øl ud hid, hvor Reisen i omtrent en Maaned's Tid — med Laste-dampere mere — bevæger sig indenfor Jordens hedeste Zoner, og paa at sende Øl til de sydlige sydamerikanske Lande, hvor Reisen kun krydser Ækvator for siden at komme i mer eller mindre tempererede Zoner. Der er i og for sig ingen Umulighed for, at vor Ølexport atter skulde komme i Veiret; men Betingelsen er rigtignok, at det ved Fremkomsten forhandles af Folk — helst naturligvis af skandinaviske Handelshuse — der ikke lader Varen forringes paa den Maade som hidtil skeet. Imidlertid med denne Vare som med andre, der endnu væsentlig kun konsumeres af Europæerne, som f. Ex. Smør, Ost og Konserver, maa man ikke gjøre sig Illusioner; der vil jo, selv om Varen kunde indføres paa Markedet under de aller heldigste Auspicier, kun være Tale om meget smaa Kvantiteter, da Antallet af Konsumenter er saa ringe. I hele Japan fandtes der 1895 ialt 8 246 Europæere. I Kinas forskellige Havne antages deres Antal at være betydelig større, men dog, som Konsumenter betragtet, meget indskrænket.

Smør. Med Hensyn til Smør maa jeg her gjøre udtrykkelig opmærksom paa, at hvad der saa end har været sagt fra andet Hold, er det et Faktum, at Kineserne ikke spiser Smør; der er ingensomhelst Konsum af Smør tilstede nu og kan ei heller modsees i nogen nær Fremtid blandt de 400 Millioner Kinesere, og i de europæiske Kolonier indføres nu mer og mer amerikanske Kjør; Meierier oprettes, og nykjærnet Smør fordriver det i Blikdaaser indførte fra Europæernes Bord. Og intet Under at saa sker, naar man personlig har smagt det bedste danske og franske Smør, der er indført paa denne Maade. Jeg har under Maanederne August, September og Oktober prøvet de forskellige Sorter saavel i Kina som i Japan og har fundet det yderst usmageligt. Det havde gennemgaaende en stram harsk Lugt og Smag. Nu i December Maaned har jeg prøvet de nye Sendinger, og de have været betydeligt bedre. Grunden ligger i, at de have været udsendt om Høsten og ikke have havt at lide af den stærke Hede. Ifald Smør udsendes fra vore Lande, bør det derfor kun ske om Høsten og udover Vinteren, saa det passerer Troperne, før den stærke Varme sætter ind i Marts Maaned. Sendes Smøret om Vaaren eller Sommeren, vil det lide samme Skjæbne som en Sending dansk Smør, der forgjæves i Sommer udbødes til Salg. Hele den danske Smøreexport til Japan beløb sig 1895 kun til en Værdi af 3 622 Yen, den amerikanske til 38 000 Yen og den franske til 21 000 Yen.

I Henseende til Smør, som til andre Fødemidler saasom Ost og Konserver, gjælder det iøvrigt, at Konkurrencen fra Nordamerikas forenede Stater og Kanada er for stor, og at Betingelserne saavel for Leverance som for Kvalitet af Varerne ved Fremkomsten er saa ubetinget til Fordel for disse Lande, at det næsten bliver umuligt at kappes med dem. En Ordre afsendt herfra kan være effektueret paa 6 Uger; Smørret behøver ikke at være mere end 14 Dage underveis og udsættes selv om Høisommeren ikke for Hede, da Pacifikdamperne gaa i en høi nordlig Bue for at forkorte Distancen, og Overfarten er selv i den varmeste Tid kjølig. Der er ingen Tvivl om, at det skandinaviske Smør, saavel dansk som svensk og det bedste norske, er det kanadiske og i endnu høiere Grad det amerikanske overlegent i Kvalitet; men, som sagt, under de uheldige

Omstændigheder, hvorunder Leverancen lider, tror jeg ikke, der er stort Haab om nogen større fremtidig Export.*)

Konserver. Hvad her ovenfor er sagt, gjælder ogsaa tildels vore Konserver. Det er kun de stærkest krydrede Sager, der taale den stærke Hede. Medens jeg har prøvet godt vedligeholdte Stavanger Ansjovis (indførte til Yokohama af det store Firma Langfeldt & Co.), har jeg paa min Vei mødt Boxer med ben- og skindfri Delikatessesild, hvis Indhold var bleven forvandlet til en Grød. Boxerne komme ofte frem i de mærkværdigste Skikkelser, idet Indholdet gennem Udvidelsen i Varmen buler ud Laag og Bund. Skal saadant sendes ud, maa det ligeledes ske om Høsten og Vinteren.

Om Japaneserne gjælder det samme som om Kineserne. De spise hverken Smør eller Ost. De har intet Kvæghold andet end til Produktion af Trækoxer; Kjørne slagtes ganske unge. De japanesiske Børn faa ingen anden Melk end Modersmelken; men af denne nyde de ogsaa, til de er 3 à 4 Aar gamle — ja ofte længere.

En Artikel, der derimod skulde kunne exporteres i høiere Grad end hidtil skeet, er Træmasse til Papirfabrikationen. Denne er i stadig Væxt, og det japanesiske Træ egner sig ikke til Træmassefabrikationen. Vore driftige Træmasseexportører, mener jeg, maatte kunne udrette meget i denne Branche, der her endnu er ny og ikke oparbejdet. Det gjælder at komme Amerikanerne i Forkjøbet. I Statistiken for 1895 finder jeg ikke Træmasse specificeret som Indførsel fra Nordamerikas forenede Stater. Derimod har jeg konstateret adskillige Ordres paa Træmasse til norske Huse, saa at om vore Exporthuse vilde gjøre Anstrængelser, saa skulde Markedet med Lethed befaestes og udvides. Der behøves saavel mekanisk som chemisk Masse; begge Sorter anvendes allerede nu i store Kvantiteter af den største Papirfabrik i Japan. Japaneserne have med sin sædvanlige Efterlignelseslyst ogsaa faaet Lyst paa Tilvirkning af andet og finere Papir end deres eget bløde, Skrive-Tuschen opsugende Papir, som de hidtil have tilvirket af en Masse bestaaende af en Rishalm, Lump, Papyrus, Bark etc. ligesom i Kina. Men hertil behøves europæisk Træmasse, da Forsøgene paa at tilberede Træmasse af japanesisk Træ ikke er faldt heldigt ud.

Papir. Ved Siden af talløse smaa Værksteder, hvori det ovenfor nævnte, bekjendte bløde Japaneser-Papir tilvirkes, har Japan altsaa nu ogsaa Fabriker for Tilvirkning af europæisk Papir. Store Fabriker findes saaledes i Tokyo, Kobe, Kyoto og enkelte andre Steder, som arbeide med de nyeste Maskinerier og synes at gjøre ganske godt Papir. Desuagtet stiger Importen hvert Aar, hvilket beviser dels Befolkningens stigende Intelligens, dels den indenlandske Produktions Utilstrækkelighed. Der indførtes til Japan af Papir:

1891.	1892.	1893.	1894.	1895.	1896.
for Yen 400 378	505 558	495 174	688 186	818 538	1 494 381,

hvoraf for sidstnævnte Aar for 723 437 Yen (75 176 picul) i bare Trykpapir. Resten udgjøres af Pakpapir, Tændstikpapir og finere Papirsorter.

Aviser trykkes snart sagt i hver Vraa, og stadigt nye dukke op. Behovet af Trykpapir stiger derfor stadigt, og i denne Artikel ligesom i Omslagspapir til

*) I Detailhandel betales for friskt japanesisk og for bedste fransk Smør 80 à 85 cents per Pund (eng.), for dansk og amerikansk 65 à 70, hollandsk og italiensk billigere.

Tændstiksæskerne og Pakpapir burde gode Affærer kunne gjøres, ifald vi, hvad især Omslagspapir til Tændstikker angaar, vilde følge Tyskernes Exempel og indrette vor Produktion efter, hvad der her ønskes og behøves. Jeg henviser i saa Henseende til Hr. Gadeliu Indberetning, hvori dette senere udførligt behandles.

I Kina er der ogsaa godt Marked for ovennævnte Papirsorter.

Trælaster. Angaaende Muligheden af en Trælasterexport har jeg havt Samtaler med flere af de herværende Importører. Deres Mening er enstemmig den, at allerede nu er der stort Behov af Trælaster i Japan, og der importeres stadig mere og mere af amerikansk Last, saavel Tømmer som Planker, skaarne og høvlede Bord, Mouldings etc. Nogle af disse Firmaer har allerede anlagt egne Sagbrug, og dette vil komme til at ske i stadig større Udstrækning. Japaneserne, som endnu for nogle Aar siden ikke vilde bruge amerikansk Træ, begynder nu at købe for egen Tilvirkning, og man troede ogsaa, at der intet vilde være iveien for at indføre svensk og norsk Vare paa Markedet. Alt kommer naturligvis an paa Pris og Fragtomkostninger. Fragterne er imidlertid nu saa høje fra Amerika (varierende fra nogle og tredive til 40, 41 ligetil 45 Shillings pr. 1 000 superficial-feet eng. Maal), at det ikke antages umuligt, at man skulde kunne konkurrere fra vore Lande. Jeg vedlægger (Bil. A.) som Exempel en Beregning af en Skibslast fra Amerika med alle Omkostninger og Specifikation af Kvantiteter og Dimensioner, som forlanges her i Landet. Enhver af vore Exportører vil da kunne dømme selv, hvorvidt Varen kan leveres hjemmefra. Jeg har intet Materiale her for at kunne bedømme, hvad Fragt der maa betales fra vore Lande hidud.

Kan Lasten fragtes for 40 pr. 1 000 superficial-feet (eng.), og Priserne ikke overstige de amerikanske, mente man, at en rigelig og stigende Export fra Sverige og Norge kunde ventes, især hvis Træsorterne skulde vise sig bedre at staa imod det herværende Klima end det amerikanske, der nemlig har en slem Tendens til at sprække, hvilket det japanesiske Træ ikke har. Jeg har her seet f. Ex. et Gjerde opsat af amerikansk „Douglas fir“ ved Siden af et af japanesisk Træ, og medens det sidstes Stave var hele, var det amerikanske Træ som splintret i bare Sprækker. Ifald nu vore Træsorter skulde vise sig holdbare, hvilket man, med den heldige Erfaring fra Ostindien for Øie, har al Grund til at tro, mente man, at det derved skulde vinde en stor Fordel i Konkurrencen mod det amerikanske. De Prøver, jeg saa af sidstnævnte, forekom mig mindre faste og mere stوراaret end vore Træsorter; men jeg er naturligvis ikke kompetent til at afgive nogen fagmæssig Dom derom. Det vil blive en Erfaringssag.

Det betydeligste amerikanske Træ-Importfirma Messrs. Frazar & Co. viste sig meget interesseret i Spørgsmaalet om Import af skandinavisk Trælaster, var strax villig at træde i Korrespondance med hvilken af vore svenske eller norske Exportører, der vilde opgive ham Priser paa ovennævnte Dimensioner i de forskellige Kvaliteter, og opfordrede til Udsendelse til dem af en Prøvesamling som den mest praktiske Maade til at bedømme, hvorvidt Materialet egnede sig for herværende Marked og for Opgjørelse af eventuelle Bestillinger. Jeg kan ikke andet end paa det varmeste anbefale denne Mr. Frazars Optordring, da der ikke kan være Tvivl om, at, hvis Fragter, Pris og Varens Beskaffenhed tillader, at Affærer idetheletaget kan gjøres med vor Trælaster paa dette afsidesliggende Marked, disse da med Tiden maa kunne blive baade omfattende og indbringende.

En Vanskelighed ved Befragtningen er naturligvis Spørgsmaalet om Returfragt. Efter hvad jeg har bragt i Erfaring i Japan, synes der dog nu mere og mere at aabne sig gode Udsigter for saadanne Fragter herfra. Der søges nemlig her nu stadig Fartøier (saavel Damp- som Seilfartøier) for den tiltagende Svovlkisexport til Nordamerikas Vestkyst og Hawajj. Fra Nordamerika vil atter Fragt let erholdes med Hvede for Europa eller med Trælaster tilbage hertil.

Indførselen af Trælaster øges stadig i Kina, om det end væsentlig er til Bygningsbrug i Traktathavnenes europæiske Settlements og til Dokkernes og Skibsværfternes Brug, at Lasten indføres. Indførselen, der i 1895 havde en Værdi af 1 224 616 Haikwan Taels*), gik i 1896 vistnok nedtil 1 182 494, men skal i 1897 atter være steget betydeligt. Landet er daarlig forsynet med Skove, og i Lavlandene saagodtsom træløst. Omendskjønt Kineserne i Almindelighed ikke i Lighed med Japaneserne bygge sine Huse af Træ, men blot af Lere sammenholdt af Rørflætningen, og saaledes Kinesernes eget Behov af Træ er saa godt som intet til Bygningsbrug, mener dog herværende Importører, at Udsigterne til en øget Import ei er ringe, idet der dels bygges meget i Traktathavnene, dels ogsaa Kineserne med den øgede Handel har større Brug for Træ til Virke for Pakkasser og andre Fornødenhedsgjenstande. Indførselen har hidtil, med Undtagelse af „Hardwood“ fra Sumatra og enkelte finere Træsorter, udelukkende fundet Sted fra Amerika (Sleepers og Bygningstømmer). Hvorvidt vi skulle kunne konkurrere paa Markedet, afhænger her, ligesom i Japan, dels af, om vi kunne seile for de Fragter, der betales fra Amerika, dels af Priserne for vor Last i Forhold til de amerikanske og endelig af, hvorvidt vor Last besidder de Egenskaber og Dimensioner, der her behøves. Hvad Priserne angaar, mangler jeg her de nødvendige Materialer til at kunne gjøre Beregninger for svensk og norsk Last; men nedenfor angives hvad Gjennemsnitspris Lasten nu opnaar fob. Puget Sound. Vore Træsarters Egenskaber og Egnethed for det herværende Marked kan kun bestemmes efter Erfaring. Jeg anbefaler derfor ubetinget Udsendelse af Prøveforsendelser med Priser for de forskjellige Dimensioner og de forskjellige Sorter. Messrs. Wheelock & Co. i Shanghai have paa min Anmodning erklæret sig villige til at modtage, vise frem til Kjøbere og lade prøve saadan Prøvesending ligesom at give alle ønskede Oplysninger og Svar paa skriftlige Henvendelser.

Hvad Fragterne angaar, veksler disse her saa stærkt efter Fragtmarkedets Tilstand og Efterspørgselen efter Tonnage paa Amerikas Vestkyst, at her under et og samme Aar har været betalt fra 26 Shillings til 52 Shillings pr. 1 000 superficial feet. Den sidste Fragt, jeg saa betalt hos Messrs. Weelock & Co., var 32 sh. 6 d. 1 000 pr. superficial feet. En Beregning som følgende viser, hvad Priser der for Øieblikket kan opnaaes her:

Lastens Salgsværdi i Shanghai 32 Taels (à 2 sh. 7 d.)

pr. 1 000 superf. feet	£ 4. 2 6
Fragt fra Puget Sound til Shanghai pr.	
1 000 sup. feet	„ 1. 12. 6

Lastens Værdi fob. Puget Sound . . . £ 2. 10. 0

*) 1 Haikwan Taels nu = 2 sh. 7 d. eng. Mynt.

Grunden til, at Tonnagen er dyrere fra Amerika til Japan, er den større Vanskelighed ved at faa Returfragter derfra, hvorimod det er lettere at finde Skibe for en billig Penge fra Amerika til Shanghai paa Grund af den større Anledning til Fragter herfra. Under de gunstigste Omstændigheder vil det dog sandsynligvis ikke være nogen Umulighed at sende ud Last med direkte Dampere fra vore Lande, om end Udsigterne i det hele ikke er saa lovende for nogen Trælastexport til Kina, som de synes at være til Japan, hvor meget mere Træ behøves som ovenfor nævnt.

Jeg vedlægger (Bil. B) en Specifikation af en Last amerikansk Træ til Shanghai, hvoraf de her brugelige Dimensioner kan sees. Om end de fleste af disse Dimensioner langt overstige, hvad vi kunne præstere, er det jo dog altid et Spørgsmaal, om det ikke burde gjøres et Forsøg paa at faa indført vore Dimensioner paa Markedet.

Færdige Træhuse. Med Hensyn til en mulig Export af færdigbyggede Træhuse og Villaer forhørte jeg mig hos interesserede Personer og Firmaer saavel i Japan som i Kina. Vanskeligheden ligger dels i de billige Arbeidspriser, der tillade en forholdsvis billig Opførelse af almindelige Murstenshuse, dels i den høje Fragt Træhusene vilde betinge hjemmeifra og „last but not least“ — i de hvide Myrer, der græsser overalt her i Østen. Disse Myrer fortære Veden indenfra. En Tømmerstok kan se aldeles frisk og sund ud udenpaa, men en vakker Dag styrter den sammen, og det viser sig, at dens Indre er totalt fortæret af disse smaa Skadedyr.

Imidlertid, Arbeidspriserne stige aarligen i Østen; Fragten synes heller ikke absolut at kunne være nogen Hindring, saasnart man kunde erholde Leverancer af saamange Huse, at et særskilt Skib kunde lastes dermed, og det er vel at haabe, at man med Tiden vil kunne finde et Middel mod de hvide Myrer. De nu kjendte Midler mod Insekter have vist sig uvirksomme, til og med Petroleum kan ikke holde dem paa Afstand.

Jeg fandt overalt Interesse for Sagen, hvor jeg viste frem den, desværre eneste, illustrerede Katalog, der var bleven mig sendt fra et interesseret Stockholmsfirma. Jeg kan kun beklage, at de øvrige interesserede Firmaer i Sverige og Norge ikke sendte mig deres illustrerede Kataloger. Nu kan jeg kun henvise dem til de ovennævnte Trælastfirmaer i Yokohama og Shanghai, der have lovet at interessere sig for denne Sag. Firmaet Bickerton & Co., hvis ene Indehaver er den unge, for al hjemlig Export varmt interesserede Svenske Hr. M. Lindskog, i Shanghai, og Nordmanden Hr. Hoff, nu nedsat i Hongkong, vil vistnok med Glæde give alle mulige Oplysninger og paatage sig Agenturer. To engelske Herrer i Shanghai lovede mig at bestille hver sin Villa og tage dem ud paa Prøve. Hvis denne Prøve falder heldigt ud, mente de, at Efterspørgsel ikke skulde mangle.

Brændevin. En Artikel, hvori vore Lande med Held skulde kunne konkurrere, er Brændevin. Der indføres til Japan aarlig store Masser af denne Vare, der mest bruges til Fabrikationen af Sake, den japanesiske Nationaldrik; den tilberedtes før blot af Ris; men i de senere Aar har man begyndt at tilberede den af udenlandsk Alcohol, der har vist sig mere holdbar. Der indføres:

		1896		1895.		1894.	
		Qvantitet.	Værdi Yen.	Qvant.	Værdi Yen.	Qvant.	Værdi Yen.
Fra Frankrige	catty	15 300	1 349	108	25	3 600	404
„ Tyskland	„	6 072 009	479 537	4 891 540	440 320	1 939 773	173 781
„ Andre Lande	„	8 138	577	3 070	558	—	—

Summa 6 095 547 481 463 4 894 718 440 903 1 943 373 174 185

Importen er paa tre Aar saaledes steget til det tredobbelte og — alt falder paa Tyskland.

Det gjælder her to Ting for at faa vor Export op, først og fremst den billigste Produktion, der er mulig; Kvaliteten spiller herved en meget ringe Rolle, da Japaneserne ikke forstaa Forskjel paa godt og ondt i saa Henseende; dernæst Forsendelserne. Det nytter ikke at sende Brændevin paa Tønder; det maa sendes i Blikbeholdere, hver Beholder paa 28 eng. Punds Vægt; thi her sælges Alkohol efter Vægt. Ved Forsendelsen bør 4 af disse Beholdere (omtrent som de der anvendes ved Petroleumsforsendelser) pakkes i en Trækasse, der da vil indeholde omtrent en Picul. Japaneseren er meget konservativ og kjøber ikke Varer uden i de engang kjendte Former; han er mistænksom og tror, at en anden Form at sælge Varen i, er en Fælde lagt for at bedrage ham. Saaledes gik det et norsk Bænderi, der for en Tid siden sendte ud Prøver paa sine Varer. Foruden at være for dyre (Varen for god) var de forsendte i Tønder. Følgen var, at de maatte sælges til Underpris blot for at blive af med dem.

Som man ser, gaar Tyskerne her, som i saa mange andre Ting, af med Seiren. De gjøre ogsaa alt for at holde al Konkurrence borte fra Markedet. De eneste, som vover at gjøre Opposition, er Hollænderne. Det hollandsk-franske Firma Klingen & Seux i Yokohama har til mig erklæret sig villig til at give alle nødvendige Oplysninger til interesserede og leverancedygtige Brændrier eller Kjøbmænd i Sverige og Norge, som vilde forsøge en rationel Export. Hr. Klingen tillagde, at han med Fornøielse vilde sende en Prøvekasse for at vise Varens Kvalitet og Forsendelsesmaaden. Han forsikrede, at hvis samme Vare kunde produceres til samme Pris (ca. 12.4 Yen pr. Picul*) eller 9 Cent pr. eng. Pund) som nu af Tyskerne, Salg af store Qvantiteter vilde kunne ske uden Vanskelighed.

Jern og Staal. Saasom ovenfor paavist, er svensk Jern og Staal de af de forenede Rigers Produkter, der hidtil har fundet det bedste Marked i Østasien. Der maa ogsaa siges at være al Udsigt til, at disse Produkter fremdeles i Fremtiden vil danne vor væsentligste Export. Det kan heller ikke være Tvivl underkastet, at Jern og Staalexporten vil kunne forøges i ganske betydelig Grad, saasnart vore Exportører have faaet Øinene op for, hvad der her kan udrettes, og hvorledes Tingen skal gribes an. Jeg skal i saa Henseende give de Oplysninger, som jeg i Japan og Kina har været istand til at samle.

Af det foregaaende vil man have seet, at vor Jern- og Staalexport til Japan fra at repræsentere en Værdi af Yen 16 971 i 1895 gik op til Yen 35 868 i 1896, altsaa mere end fordobledes. Japans hele Import af Jern og Staal samt af Jern- og Staalvarer var:

*) Yen = 2 sh. $\frac{3}{4}$ d eng. Picul = 68,104 Kilogram.

1892	Yen	3 715 688
1893	„	5 367 125
1894	„	9 178 768
1895	„	10 489 189
1896	„	14 530 488

Den yderst beskedne Brøkdel af denne store Totalimport, som udgjøres af den for 1896 opførte Værdi af Yen 35 868 for den svenske Export, giver dog naturligvis ingen Veiledning for, hvormeget svensk Jern og Staal der virkelig er indført til Japan, idet denne Sum kun repræsenterer den direkte Import, hvorimod den vistnok langt overveiende Del af vor Staal- og Jernexport opføres som Import fra Tyskland og England.

Her paatrænger sig nu for den, der er interesseret i vor Exports Fremgang, det gamle Spørgsmaal, der har været diskutteret saa ofte: hvad er fordelagtigst, Exporthandel med Mellemhænder i Europa, eller direkte Export? Paa den ene Side: gamle Handelsforbindelser med sikre Huse, kjendte Transaktioner, regelmæssige Leverancer, sikre Betalingsvilkaar om end mindre Priser. Paa den anden Side: Nye Handelsforbindelser med Huse, som man enten aldeles ikke kjender, eller ialfald kun kjender gennem mer eller mindre sikre Referancer, Ubekjendtskab til Handelskoutumer og Fluktuationerne paa det langt borte liggende Marked, vanskelige Betalingsvilkaar, men til Gjengjæld høiere Priser. Der er mange Fagmænd, der for mig har udtalt den Anskuelse, at det for Landets Export er bedre at beholde de kjendte Veie, end at betræde de nye og ukjendte, og det maa vel ogsaa indrømmes, at Fordelene ved det gamle System synes at veie tungt i Vægtskaalen. Imidlertid forekommer det mig dog som det mest rigtige Princip, at stræbe efter at opnaa direkte Export. Det kommer naturligvis til at koste Opofrelser i Begyndelsen; men det vil i Længden lønne sig med rige Procenter. Den Handel, der fra de forenede Rigers Side nu drives med Kina og Japan gennem tyske og engelske Huse, skulde antagelig nu indbringe os meget, om den istedet var en direkte Handel. Lande, der er komne saa høit i Industri som Sverige i Jern og Staalproduktion og Manufaktur, bør og kan ikke i Længen arbeide for andre paa den Maade. Dels opnaar man ikke Varens fulde Værdi paa det respektive Marked, dels bliver Landets Produktion ikke tilstrækkelig kjendt. Jeg har talt med forskjellige Importører af svensk Jern og Staal for at faa vide, hvormeget der importeredes af denne Vare. Som Svar har jeg næsten altid faaet høre: Ja, det vide vi ikke; antagelig er der svensk Jern eller Staal iblandt, men vi ved kun, at vi faa det fra Hamburg eller London. Om dette end i mange Tilfælde kan have været et Paaskud for ikke at røbe Forretningshemmeligheder, hvorover der vogtes strængt her i Østen, saa er det i allefald et Bevis paa, at det svenske Jern og Staals Ry ikke paa denne Maade udbredes i Verden.

Imidlertid overbeviste jeg mig personlig ved Samtaler med Direktørerne ved Arsenalerne saavel i Kina som Japan om, at det svenske Jern og Staal var baade vel kjendt og vurderet. De var ogsaa fuldstændigt enige med mig i, at det vilde være en Fordel for begge Nationer, ifald der kunde tilveiebringes en direkte Export uden Mellemhænder, der jo tager sin Tribut fra begge Parter. Ogsaa de to japanske Udenrigsministre, Grev Okuma og Baron Nishi, der fungerede efter hinanden under mit Ophold i Japan, og Ministeren, den berømte Li-Hung-Chang i Peking, med hvilke jeg havde gjentagende Samtaler om disse Forhold, erklærede sig enige i Ønskeligheden af mere direkte Handelsforbindelser

og villige at støtte saadant paa bedste Maade. Men — blev der sagt fra disse Hold — alt hvad Regjeringen bruger i sine Arsenaler og Værksteder, udbydes nu til Licitation. Sverige maa for sin Jern- og Staalindustri holde Agenter her, der kunne tegne Kontrakter.

Altsaa ogsaa her, fra høieste Hold, Opmuntring til at deltage i Konkurrencen og Anvisning paa den Vei, der bør følges. At der er og vil blive stor Afsætning ogsaa for svenske Jern- og Staalprodukter, derpaa kan ingen tvivle, der ser, hvorledes der nu i Kina og Japan arbeides med Jernbaner, Skibsbygning, baade til Orlogs- og Koffardibrug, Miner og Gruber, Arsenaler med Tilvirkning af Kanoner og Panzerplader m. m.

Jeg kommer senere tilbage til Udsendelsen af specielle Agenter og vil kun her give Tanken min varmeste anbefaling.

Man maa dog heller ikke her gjøre sig for store Illusioner. Det er nemlig dog kun til de allerfineste og bedste Produktioner, hvortil det kan lønne sig at benytte svensk Jern og Staal, saalænge Priserne paa disse Varer holder sig saa høie, som nu er Tilfældet. At de vilde kunne sælges billigere ved en direkte Export og derved ogsaa opnaa en øget Anvendelse og altsaa større Efterspørgsel, er vel temmelig givet; men under de nuværende Forhold er Anvendelsen, som sagt, temmelig indskrænket, og det væsentlige anvendes antagelig ved Regjeringens Kanon- og Panzerplade-Værksteder.

I Japan har Parlamentet bevilget 4 Millioner Yen til Oprettelsen af et Staalværk i stor Skala, hvorved Forsøg skal gjøres af fabrikere det for Regjeringens Arsenaler etc. nødvendige Staal i Japan og — af japanesisk Jern. At der findes tilstrækkeligt med Jern og af tildels udmærket Beskaffenhed i Japan, er bekjendt nok; men hvorvidt det egner sig til Staalfabrikationen, er en anden Sag. Det siges mig at Fagmænd her, at de Forsøg i mindre Skala, som er blevne gjorte ved Arsenalerne, ikke er faldne heldigt ud. Desuden er Jerngruberne endnu lidet ydende og Adkomsten til dem vanskelig, Transporten endnu for dyr. Det er derfor ikke usandsynligt, at der vil opstaa et stærkt Behov af udenlandsk Takjern til den paatænkte Staalfabrikation i stor Skala, som nu skal paabegyndes. Jeg havde derfor en Samtale med Direktøren for dette nye Foretagende, der just stod i Begreb med at reise ned for at holde Opsyn med Bygningen af det nye Værksted, og paa mit Spørgsmaal svarede han ogsaa, at de naturligvis først maatte forsøge og bruge saa meget, de kunde, af det japanesiske Jern, men at derefter udenlandsk Jern maatte komme til at benyttes, og man vilde da, efter som Behovet opstod, som ellers, udbyde til Indgivelse af Anbud (tenders).

Maskiner, Jernbanemateriel og Værktøi. Af Maskiner indførtes der til Japan i 1896 for Yen 13 323 541, en Stigning af over 3 Millioner Yen fra 1895. Den største Del af disse Maskiner er saadanne bestemte for de store Spinnerier og Væverier samt til Arsenalerne og Jernbanerne.

Det samme gjælder for de til Kina indførte Maskiner, repræsenterende i 1896 en Værdi af 2 064 441 Haikwan Taels*)

Endskjønt Landbrugsmaskiner, der jo danner en væsentlig Del af vor Maskinindustri, ikke kan finde nogen Afsætning i Japan og Kina, hvor væsent-

*) 1 Haikw. Tael. nu = 2 sh. 7 d. eng. Mynt.

lig kun Ris og The dyrkes, lader det sig dog ikke nægte, at ikke saa lidet maatte kunne udrettes med vore Maskiner, hvis blot deres Qvalitet kunde blive bekjendt. Den store engelske, tyske og nu amerikanske Konkurrance vil dog med sine billige Priser være vanskelig at kjæmpe imod. Vi er jo ogsaa ugunstig stillet paa Grund af Nødvendigheden af Omlastning i europæiske Havne, der fordyrer Varen. Men ikke destomindre er jeg af den Mening, som jeg ser ogsaa deles af Handelsstipendiaten Hr. Gadelius, at en Del af vore Maskiner maatte kunne finde et godt Marked herude. Jeg sigter da fortrinsvis til saadanne Maskiner som Dynamoer, Boremaskiner og andre saadanne bestemte for Bjergværker, Petroleumsmotorer og andre mindre Maskiner. Ogsaa Maskiner til Fyrstikfabrikationen maa kunne finde Afsetning, især i Kina, hvor nye Fabriker oprettes.

Saa vel i Japan som i Kina tilvirkes nu Jernbanemateriel i Landet selv. I Kobe er en stor Fabrik, hvor saavel Lokomotiver som Vogne bygges. Ligeledes en vistnok mindre, men ganske betydelig Fabrik for Kina i Tientsin.

Der indføres dog endnu Lokomotiver saavel fra England og Tyskland som fra Amerika, da disse, skjønt noget dyrere, have vist sig bedre. At søge at konkurrere med de store engelske, tyske og amerikanske Lokomotivværksteder kan jeg ikke godt tænke mig Muligheden af. Men hvad der bør kunne gøres, er en Export af de Dele af Materiellet, der maa være af første Qvalitet, og hvortil altsaa svensk Staal fortvinsvis maa kunne finde (og vel ogsaa allerede finder) sin Anvendelse, nemlig til Axler og Fjedre.

Jeg har talt med flere, saavel engelske og amerikanske som svenske og norske Ingeniører i Virksomhed herude angaaende Udsigterne for en Export af vort udmærkede Værktøi. Samtlige disse Herrer svarede mig det samme: „Vi have forsøgt med udenlandsk Værktøi. Naar Arbeiderne faar dem, betragter de dem med synlig Interesse, forsøge dem ogsaa en Dag; men — næste Dag griber de atter fat med sine gamle primitive Redskaber, og ingen Magt paa Jorden kan faa dem til at arbeide med andet.

Man faar dog haabe, at naar det forestaaende store Arbeide begyndes i Kina med Bygning af Jernbaner, Bearbejdelse af Bjergværker og Kulminer m. m., ogsaa Nødvendigheden af Brug af bedre Værktøi vil gjøre sig imperativt gjældende. Men ogsaa her gjælder det at holde sig fremme i Tide, saa vi faa vor Del af Udbyttet af det enorme Kulturarbeide, der nu dukker op paa den østlige Horizont.

Indtil videre faa vi nøies med den livlige Efterspørgsel efter svensk Staal til Fabrikationen af det her brugbare Værktøi. Kineserne gjør nemlig sine Øxer, Knive, Høvler etc. af simpelt Jern, og derefter sveises et Lag af godt Staal udenpaa Jernet. Som man ser en eiendommelig Fremgangsmaade og aldeles modsat den af vore nationale Bondesmede anvendte, den nemlig, at indsatte en Kjerne af Staal og omgive den med et Lag af Jern.

Hvorledes bør vor Handel i Østasien ophjælpes? Om man saaledes maa komme til det Resultat, at vore Landes ringe Deltagelse i Handelen paa Østasien har sin naturlige Grund i, at vi ikke producerer de Varer, væsentligst Raaprodukter, Bomuld og Uldstoffer etc., der danner Kjernen i Japans og Kinas Import fra fremmede Lande, saa maa det paa den anden Side indrømmes, at der er flere betydelige Artikler, i hvilke vi med Held skulde kunne konkurrere, saasom i Særdeleshed i Jern- og Staalvarer, Maskiner og Værktøi, Træ-

masse og Papir samt enkelte andre Industriartikler. Grunden til, at vi her ikke er komne bedre med end faktisk skeet, maa dels søges i en Mangel paa Villighed hos vore Fabrikanter til at opofre noget i Begyndelsen for at opnaa et Marked, dels i den for kostbare Produktion, hvilket i mange Tilfælde vil sige for god Vare, og sluttelig ogsaa at der fra Statens Side ikke er gjort nok til at fremme og understøtte vor Handel herude.

Hvad vor Produktion angaar, faar man det bestemte Indtryk af, hvad man hører og ser her og hjemme, at den ikke er anlagt som en Exportproduktion. Den arbejder væsentligst for Hjemmemarkedet. Hvor ofte har ikke de Personer, Handelsstipendiater og andre Agenter, der i Exportens Interesse have skrevet Instruktioner hjem om, hvorledes Pris, Varens Udseende og Kvalitet, Indpakning m. m. skulde være for at vinde et Marked derude, faaet det Svar, at det skulde koste for meget Bryderi at gjøre de nødvendige Forandringer i Produktionen, eller det skulde blive for kostbart, og man saa ingen Grund til at gjøre disse Modifikationer, naar man hjemme kunde sælge for bedre Pris uden at forandre noget. Med andre Ord: vi vil heller producere, som vi er vant til, i smaa Kvantiteter istedetfor at forandre vor Produktion og exportere i store.

Men skal vi deltage i Verdenshandelen paa de østlige Lande, maa vor Produktion antage andre Former; den maa — og vil, paa Grund af vor rigelige Vandkraft, let kunne — gaa over til en Kvantitets — istedetfor som nu en overveiende Kvalitetsproduktion. Ikke hermed ment, at vi skulde begynde at forarbejde daarlige Varer — nei, men ikke dyrere Varer, end det Marked forlanger, hvorhen Exporten ønskes. Det er herigjennem Tyskerne og Amerikanerne have vundet saadant Indpas i Handelen. Masseproduktion af billige Varer, gode nok til at tilfredsstille Konsumenternes Fordringer. Liden Profit paa hver Artikel, men stor Afsætning; Bestræbelser for at træffe Konsumentens Smag eller Ønske, og for at opnaa dette stor Bøielighed til at rette sig efter, hvad der af sikre Agenter opgives som nødvendigt med Hensyn til Kvalitet, Emballage, Mærker og Udstyr; ingen Sparsomhed i at udsende Prøvesendinger, men tvertimod ingen Betænkelighed ved at sende ud saa meget som muligt, saa at Agenten kan give bort til eventuelle Kunder, for at disse paa denne Maade kan blive overbeviste om Varens Godhed og Tjenlighed til deres Formaal; Udsendelse af Agenter, der under flere Aar nyde kraftig Understøttelse, thi Tid fordres der, og her er mange tyske og amerikanske Firmaer, som have holdt Agenter i mange Aar uden at opnaa noget, men som senere er blevne belønnede derfor. Disse ere de Momenter, der, efter hvad jeg har kunnet erfare, skulde kunne tjene vor Handel til Opnaaelse af bedre Resultater i Østasien.

Hvad Udsendelse af faste Agenter angaar, er det jo saa, at der vel ikke findes ret mange Firmaer hjemme, der saaledes i længere Tid skulde ville eller kunne holde en særskilt Agent for sig; men hvorfor ikke slaa sig sammen? Flere Industridrivende, gjerne i forskellige Brancher for at undgaa den indbyrdes Konkurrence, burde danne Aktieselskab blot for Export, og udsende Agenter til de vigtigste Steder, der havde fuld Myndighed til strax paa Stedet at afslutte Kontrakter. De fleste Leverancer til offentlige Institutioner som Arsenalerne og Jernbanerne saavel i Japan som Kina udbydes nu til Licitation. En saadan Agent burde altsaa strax kunne indgive Anbud og have Fuldmagt til at give den

oftest nødvendige Kautiøn. Selskabet maatte have sin Bankkonto hos en af de store Bankinstituter hernede eller hos en af deres Filialer i Europa. Jeg har ovenfor, under Kina, nævnt de vigtigste af disse Institutioner.

For Jern- og Staalindustrien vil det vise sig at være aldeles uomgængelig nødvendigt at have et eller flere teknisk dannede Agenter i Østen. Intet skulde synes lettere for disse nu blomstrende Industrier end at danne et paa Aktier hvilende Exportselskab, i hvis Spidse der burde sættes en med Forholdene i Østen og Handelskoutumerne der fortrolig Mand. Teknisk dannede Agenter med aabent Blik for Handelen burde derefter udsendes med ovenfor beskrevne fulde Myndighed og eventuelle Ordres fordeles blandt de forskellige Værksteder og Gruber ved Overenskomst alt efter hvers Evne og Produktion. Foruden de faste Agenter burde ogsaa reisende Agenter udsendes, dels for at kontrollere førstnævnte, dels for at gjøre Erfaringer paa de forskellige Markeder, og ved Sammenligning dem imellem finde ud det fordelagtigste.

Men hvad der skal gjøres, maa gjøres strax; hver Dag, som gaar, er tabt Terræn, naar man tager det uhyre Arbeide i Betragtning, der fra de konkurrerende Magters Side udføres for at sikre sig Frugterne af det sig nu mere og mere aabnende Millionland Kina. Thi det er i dette Land, meget mere end i Japan, at det efter min ringe Mening vil kunne lykkes os at erobre vor Del af Markedet, hvis de nødvendige Anstrengelser gjøres. Japan har været aabent forholdsvis i lang Tid; dets egen Industri er allerede saa udviklet og dets Import af de europæiske Varer, som det behøver, i saa faste Hænder, at det vil falde meget vanskeligt at finde nogen større Indgang der, hvorimod Kina med dets ubegrænsede Muligheder for Konsumtion, som nu lægges mere og mere aabent for de europæiske Nationer, giver det videste Felt for Deltagelse til alle disse Nationer. Men Arbeide og Taalmodighed maa der til.

Jeg har seet, at Tanken om Sammenslutning af Industridrivende til Udsendelse af Agenter har været fremme i den svenske Exportforening, hvorfra endog Indbydelse udgik til at anmelde sig til en saadan Sammenslutning. Je har desværre ikke seet noget Resultat heraf, og jeg maa derfor atter paa de kraftigste opmuntre til Tankens snarlige Gjennemførelse. Jeg tror, man kan være forsikret om et godt Resultat, forsaavidt man kun vil have den nødvendige Taalmodighed og indrette sin Produktion efter Maalet.

Om der nu imidlertid fremdeles skulde vise sig Vanskeligheder ved at faa et saadant Exportaktieselskab dannet, skulde jeg i Ærbødighed ville foreslaa Udsendelse fra Statens Side af en Ingeniør, der maatte tilforsikres en vis Sum (f. Ex. 10 000 Kroner og Erstatning for Reiser efter Regning) om Aaret under et Tidsrum af fem Aar. Summen kan for mange, der ikke er inde i Forholdene her, synes høi. Den er det dog ikke. En Mand, som skal røre sig frit og søge at omgaaes med alle ledende Mænd og Firmaer, maa ikke være saa knapt lønnet, at han behøver at vende paa hver Skilling, inden han giver den ud. Det vilde vise sig at være daarlig Økonomi. Han maatte imidlertid have Fuldmagter fra de forskellige Firmaer til at afslutte Leverancer og give Kautiøn; uden dette tror jeg ikke, at meget her lader sig udrette. Ifald et svensk-norsk Gesandtskab oprettes i Peking, bør han attacheres dette for derved at give ham lettere Adgang til socialt at komme i Berøring med de ledende Autoriteter, ligesom naturligtvis vore Konsuler paa alle Maader maatte understøtte hans Arbeide.

Der er ogsaa Tegn til, at vi nu saavel i Sverige som i Norge faar private Exporthuse. Saavidt jeg ved, har den forrige svenske Stipendiat Hr. Gadelius aabnet en Exportaffære i Gøteborg, og jeg har hørt, at den forrige Stipendiat, Hr. Arnold, med det første efter sin Tilbagekomst fra Kina og Japan kommer til at aabne en lignende Forretning med saavel Import fra som Export til Østasien i Kristiania. Begge disse nye Mænd, der ved sine Stipendiereiser til Østasien har havt Anledning til at lære at kjende Forholdene og ved sine fortrinlige Indberetninger have bevist sit Kjendskab til dem, fortjene vistnok al den Støtte, der kan gives dem fra vore Industridrivendes Side. Ifald der vises dem Tillid og nødvendig Bistand, vil de sikkerligen blive istand til at befordre vor Export og — lidt efter lidt oprette Filialer i Østens større Handelscentrer, der i saa Fald skulde danne Avantgarden for skandinaviske Handelshuse. En ung svensk Hr. M. Lindskog har i Shanghai associeret sig med en Engelskmand og synes at være en baade ivrig og dygtig Arbejder til Fremme for svensk Export, ligesom der kun maa ønskes alt godt for Nordmanden Hr. Hoff, der nu har etableret sig i Hongkong. Hvad der fra vor Handelsstands Side ligesom fra vore Konsulaters Side kan gjøres for at støtte saadanne nye Foretagender, bør ogsaa gjøres; thi de kan senerehen blive til Nytte for begge Landes Export hid. Vi behøve jo netop saavel herude etablerede Huse som Exporthuse hjemme. Jeg beder derfor vore Industridrivende om at give disse Foretagender sin Understøttelse ved at overlade dem Agenturer, sende dem Prøvesendinger etc. Man vil kanske tilsidst faa mere Profit af en saadan Fremgangsmaade end ved at give sine Agenturer til et stort engelsk eller tysk Hus, der ikke interesserer sig for Artiklerne og ialle Fald kun bryder sig om dem i anden Haand.

Fra Statens Side er der hidtil for at undersøge Betingelserne for og fremme vor Handel i Østasien bleven udsendt Stipendiater, ligesom Generalkonsulatet i Shanghai er bleven oprettet.

Hvad Støtte en begyndende Handelsvirksomhed herude kan have i et med en energisk, indsigtfuld, rettænkende og interesseret Personlighed besat Konsulat, det ved enhver, der her har fulgt Begivenhedernes Gang. Og endnu mere gjælder dette, ifald Konsulen igjen har en god Støtte i et Gesandtskab i Hovedstaden. Tyskerne afgive i saa Henseende et lysende Exempel. Overalt, hvor en tysk Interesse kom op, grebes den under Armene af de tyske Konsulater, overalt, hvor en tysk Interesse truedes paa en uretfærdig Maade, fandt den kraftig Hjælp og Støtte hos Gesandtskaberne i Peking og Tokyo. Dette har været saa paatageligt, at engelske Kjøbmænd aabenlyst har anklaget sin Regjering for ikke at være nok interesseret i Handelen og Udviklingen af den engelske Handels Supremati i Østen og beklaget sig over, at de ikke var „backed up“ saa godt ved sine Autoriteter herude som Tyskerne ved sine.

Et Generalkonsulat i Shanghai, Kjøbmandskonsuler i Kinas øvrige Havne og et andet Lands Repræsentanter til at repræsentere os i Japan er imidlertid ikke nok. Thi hverken af Kjøbmandskonsulerne eller af de hollandske og tyske Konsuler i Japan, som repræsentere os, kan maa vente eller vil man kunne faa de Underretninger og Oplysninger, som behøves for at holde vor Handelsstand à jour med Markedets Stilling m. m.

Med det ærbødige Forslag, jeg har tilladt mig paa andet Sted i denne min Rapport at afgive til Oprettelse af nye Konsulater, besatte med Fagkonsuler, hvorved naturligvis Hensynet til vor store Skibsfart har maattet spille den største Rolle, har jeg foreslaaet Bibeholdelse af Generalkonsulatet i Shanghai og Oprettelse af Fagkonsulater i Hongkong (for Sydchina) og Tientsin (for Nordchina)

samt af et Generalkonsulat i Kobe, af et Fagkonsulat i Nagasaki, Bibeholdelse af Repræsentationen ved den hollandske Fagkonsul i Yokohama og endelig Oprettelsen af et ulønnet Vicekonsulat paa Formosa.

Jeg tror, at man ved at fordele Fagkonsulater paa denne Maade vil kunne opnaa, at hver Konsul vil blive sat istand til at sætte sig ind i Distriktets merkantile Forhold og til i sine Rapporter at give nøiagtige og hurtige Oplysninger om Markedet i de forskjellige Handelscentrer inden Distriktet.

Naar jeg derhos i Ærbødighed har foreslaaet Oprettelsen af et svensk-norsk Gesandtskab i Peking, saa er det — foruden af andre Grunde —, fordi jeg har seet og af mine Kolleger i Peking har erfaret, hvormeget der kan afhænge af, at man er fyldigt og godt repræsenteret ved et Gesandtskab, akkrediteret hos selve Statsoverhovedet og residerende i Hovedstaden, hvor Centralmyndigheden befinder sig. Der er og maa være en stor og udstrakt Samvirkning mellem de konsulære og diplomatiske Myndigheder her i Østen. Alle de Forviklinger, som her saa let opstaa med de halvt barbariske Indfødte og hensynsløse indfødte Autoriteter, gjør en Konsuls Stilling meget vanskelig, ifald han ikke i Peking har en Gesandt, der kan tale et kraftigt Ord til hans og Sagens Fordel.

Desuden vil Gesandtskabet, der nødvendigvis maa besættes med en energisk og interesseret Mand, dels gennem egne Iagttagelser, dels gennem Rapporter fra Konsulerne i de forskjellige Distrikter, blive istand til at faa et udmærket Overblik over Stillingen i Landet ogsaa i merkantil Henseende og derigjennem blive sat istand til gennem sine Rapporter til Regjeringen at give mangt et nyttigt Raad i denne Henseende; desuden vil Ministeren som residerende i Hovedstaden, hvor dog de fleste nationale Regjeringsforetagender, som Jernbanebygninger etc. beslattes, altid først være underrettet derom og paa denne Maade ofte være istand til at give vore Industridrivende Anledning til i Tide at sikre Deltagelse i Leverancer m. m.

Det er min bestemte Overbevisning, at vor Handel og Skibsfart vil kunne trække mange Fordele af Oprettelsen af disse Embeder, og at dermed forbundne Udgifter snart vil komme til at betale sig, forudsat naturligvis, at de besættes med varmt interesserede og rettænkende, energiske Mænd.

Hvad Stipendiaterne angaar, tror jeg, at Systemet for Udsendelsen af disse til Østasien maa forandres. De bør nemlig, efter min Mening, udsendes med Hensigt at nedsætte sig som Kjøbmænd og ikke, som hidindtil er skeet, for paa en forholdsvis kort Tid at forsøge at sætte sig ind i Forholdene, afgive en Rapport og atter forsvinde fra Skuepladsen. Stipendiet bør sikres dem for en længere Tid, f. Ex. for fem Aar, med Mulighed af Forlængelse. Det er umuligt for en Mand, der ikke paa Forhaand ved, om han til næste Aar fremdeles kan være paa Stedet, at indlede alvorlige Forretninger, og det kræver ogsaa Aar, før man kommer tilstrækkelig ind i hele Forretningsgangen i disse Lande, hvor man har at gjøre med Folkeslag, der gaar til Forretninger med ganske andre Forudsætninger og Anskuelser end Europæerne, og som mangen Gang i Sluhed og Forslagenhed ere overlegne selv Jøderne. Japanesernes Upaalidelighed og medfødte Ringeagt for Akkuratesse i Opfyldelsen af Forpligtelser er ogsaa et Moment, som der skal Erfaring og taalmodigt Arbeide til at forstaa og ikke lade sig vildlede af.

Kunde Stipendiaterne saaledes faa en fem Aars Læretid og derefter ned-sætte sig fast paa nogle af de fordelagtigste Steder, vilde man i dem faa en Planteskole for skandinaviske Handelshuse, som vi trænge haardt til, og med hvis Hjælp der er al Udsigt til, at vor Handel, understøttet af en fyldig konsulær og diplomatisk Repræsentation samt af dygtige Exporthuse i Hjemlandene, vil kunne gjøre store Fremskridt i Østasien.

Sveriges og Norges Handel med Kina og Japan.

Bilag A.

COPY OF COMPLETE SET OF DOCUMENTS COVERING SHIPMENT OF
LUMBER FROM BRITISH COLUMBIA TO YOKOHAMA, JAPAN.

Invoice of Lumber shipped by the The B.C. Mills Timber and Trading Co. at the Hastings Saw Mill Vancouver B. C. on board the Am. Schr. „Katie Fleckinger“ Monsen Master bound to Yokohama Japan on a/c & risk of whom it may concern and consigned to Order.

X.T.	88 495	Ft. Rgh. B. C. Tic.	41/50 à 11.00	973.45
	129 455	„ —	to 40' a 10.00	1 294.55
	217 950			2 268.00
F.P.	31 000	Ft. Rgh. B. C. Fir	to 40' à 10.00	310.00
	43 658	„ —	41/50 à 11.00	480.24
	65 593	„ —	51/60 à 12.50	819.72
	32 022	„ —	61/70 à 15.00	480.33
	16 101	„ —	71/80 à 18.00	289.82
	2 700	„ —	81/90 à 22.00	59.40
	191 074			2 439.71
	12 898	Ft. T. and G* 1 and *2 mixed		
			1 × 4 à 16.50	212.82
	25 063	„ — *2 mixed	2 × 6 à 14.00	350.88
	37 961			563.70
F.C.	15 873	Ft. Merch Cedar 6*	à 11.00	174.60
142 pcs 6 1/6 10"	46 083	„ Select „ „	à 20.00	921.66
6, 10"				
X.T. 125 „ 12, 10"	5 613	„ Clear „ „	à 30.00	168.39
	4 989	„ „ „ 1 3/4"	à 30.00	149.67
	2 604	„ „ „ 1"	à 30.00	78.12
	5 780	„ „ „ 1/2"	à 22.00	127.16
	80 942			1 619.60

1 888 Ft. Stepping E. G. *2	à 18.00	33.98
4 072 " " " *1	à 21.00	85.51
5 960		119.49
14" Slabbed Spars 61/70. 61 Lb Ft. à 25.00		15.25
" " " 71/80 80" " à 31.00		24.80
15 " " 61/70 68" " à 29.00		19.72
" " " 71/80 240" " à 36.00		86.40
16 " " 51/60 60" " à 27.00		16.20
" " " 71/80 196" " à 33.00		64.68
		227.05
598 Ft. Clear Spruce . . . à 27.00		16.15
1 352 " Select " . . . à 24.00		32.45
1 950		48.60
788 Ft. Clear Fir . . . à 22.00		17.34
120 " Select " . . . à 19.00		2.28
908		19.62
7 500 Round Shingles . . . à 2.30		17.25
5 000 Diamond " . . . à 2.30		11.50
30 000 Ordinary " . . . à 1.30		39.00
		67.75
		7 373.52
Less Special Discount		
536 745 Ft. Lumber . . . à 1.00		536.74
42 500 Shingles . . . à 0.05		2.12
		538.86
		6 834.66

E & O. E.
Vancouver B. C. 17 Feby 1897.

Richard Alexander,
Local Manager.

Specification of Lumber shipped by N. N. at the N. N. Vancouver B. C.
on board the Schr. N. N. bound to Yokohama, Japan, on account & risk of
whom it may concern and consigned to Order.

X. T.

Lengths	21×21	19×19	2×12
13			768
32		100	
43	26		
	26	100	768

On Deck	
21×21	2×12
43	30
43	520
30	520

Recapitulation.

Pcs	In the Hold.				Pcs.	On Deck.				Pcs.	Total.
Size	to 40	41/50	Total.		to 40	41/50	Total.				
26 21×21		41 087	41 087	30		47 408	47 408			56	88 495
100 19×19	96 267		96 267							100	96 267
768 2×12	19 668		19 668	520	13 520		13 520			1 288	33 188
894	115 935	41 087	157 022	550	13 520	47 408	60 928	1 444			217 950

Lengths	18×18,	F. P.	In the Hold.		Lengths	18×18,	F. P.	In the Hold.	
		20×20,	21×21, 22×22.				20×20,	21×21, 22×22.	
40	1		1		10	2		1	1
41	1				56	3		1	
43	2				58	1			
45	2	1			59	1			
46	1				60	1			
47	1			1	61	2			
48	2				65	1			
55		1			66	1			
	10	2	1	1		20	2	2	1

Lengths	18×18,	F. P.	On Deck.						
	19×19,	20×20,	21×21, 22×22,	24×24,	28×28,	2×12.			
31			1	1		194	13ft. long.		
32			2	1		3	16 - "		
33			1			12	20 - "		
35			1						
36			1						
37			2						
39			1						
40	5		2						
41	3		2						
42	1		1						
43	2								
44	3								
45	1								
48			2	1					
49	1		1						
50	2				1				
51			1	2					
55			1	2					
56	2			1					
	20		2	18	5	3		209	

Lengths	18×18 20	19×19	F. P. 20×20 2	21×21 18	On Deck, 22×22 5	24×24 3	28×28	2×12. 209
57	3		1					
58		1	2	1	2			
59					1			
60	7		1					
61			2					
62	1							
63			1					
65	1	1						
67			1	1			1	
98			1					
69			1					
71	1							
72			1					
73	1			1				
77		1						
80		2						
81			1					
	34	5	14	21	8	3	1	209

Recapitulation.

F. P.

In the Hold.

Pcs.	Size.	to 40	41/50	51/60	61/70	71/80	81/90	Total.
20	18×18	1 080	10 962	9 315	6 831			28 188
2	20×20		1 500	1 833				3 333
2	21×21	1 470		2 058				3 528
1	22×22		1 896					1 896
25		2 550	14 358	13 206	6 831			36 945
		On Deck.						
34	18×18	5 400	15 579	18 981	3 429	3 888		47 277
5	19×19			1 745	1 955	7 130		10 830
21	21×21	14 406	8 121	6 027	2 463	2 683		38 700
14	20×20		3 200	7 767	12 967	2 400	2 700	29 034
8	22×22			17 867				17 867
3	24×24	3 024	2 400					5 424
1	28×28				4 377			4 377
209	2×12	5 620						5 620
295	On Deck	28 450	29 300	52 387	25 191	16 101	2 700	154 129
25	In Hold	2 550	14 358	13 206	6 831			36 945
320	Total	31 000	43 658	65 593	32 022	16 101	2 700	191 074

Lengths	T & G 1×4	T & G 2×6	In the Hold Select Clear Stepping	
			2×12	12×12
12		2	53	104
13		1		
14		12	6	14
15		6		
16	466	344	14	37
17	32	19		
18	156	74		
19	53	28		
20	316	212		
21	25	18		
22	89	51		
23	36	33		
24	243	97		
25	24	10		
26	128	34		
27	21	12		
28	90	61		
29	1	7		
30	100	52		
31	2	7		
32	41	97		
	1 823	1 177	73	155

Recapitulation.

Pcs.		Size.		Feet.	
1 823		1×4		12 898	mixed T & G
1 177		2×6		25 063	*2 —
3 000				37 961	
73		2×12		1 888	*2 VG Stepping
155		2×12		4 072	*1 " "
728				5 960	
		Slabbed		Spars.	In the Hold.
2 pcs.	14"	1/61'	1/80'		
4 "	15"	1/68'	3/80'		
4 "	16"	1/60'	1/61'	1/67'	1/68'
= 13 539 sup. Ft.					
Shingles.					
30 Bundles		round	=	7 500	
20 "		Diamond	=	5 000	
120 "		Ordinary	=	30 000	
170				42 500	= 3 540 Ft.

Lengths	Mercht.		Cedar	F. G.	In the Hold.	On Deck.		
	6×12	6×18				6×12	6×18	Lengths.
7	1							7
8		1						8
9	1							9
10								10
11	3							11
12	8	2						12
13	1							13
14	5	8						14
15	8	1						15
16	21	15					3	16
17		1						17
18	2	1					1	18
19		2						19
20	3	6						20
21	2							21
22	6							22
23								23
24	9	1				4	4	24
25	3	3				1		25
	73	41				5	8	

Recapitulation.

Size	In the Hold.		On Deck.		Total.	
	Pcs.	Feet.	Pcs.	Feet.	Pcs.	Feet.
6×12	73	7 470	5	726	78	8 196
6×18	41	6 219	8	1 458	49	7 677
	114	13 689	13	2 184	127	15 873

Select Cedar. F. G.

Lengths	In the Hold.			On Deck.		
	6×12	6×18	6×19	6×12	6×18	6×19 Lengths.
7		3				7
8	5	3			1	8
9	1	1				9
10	5	3		2	2	10
11	2	2				11
12	11	4		3	3	12
13		2				13
14	9	7				14
15	11	4				15
16	20	7			2	16
17		2				17
18	2	3			1	18
19	2			1		19
20	7			1	1	20

Select Cedar. F. G.

Lengths	In the Hold.			On Deck.			Lengths.
	6×12.	6×18.	6×19.	6×12.	6×18.	6×19	
21	3			1	1		21
22	2	2			2		22
23		2		1	2		23
24	12	5			5		24
25	3	3		2	2		25
	95	53		11	22		
	6 ¹⁰		111 X T	X T	32		6 ¹⁰
	12 ¹⁰		85 "	"	40		12 ¹⁰
			196		72		

Recapitulation.

Size	In the Hold.		On Deck.		Total.	
	pcs.	Feet.	pcs.	Feet.	pcs.	Feet.
6×12	95	9 288	11	1 134	106	10 422
6×18	53	7 407	22	3 735	75	11 142
6×19	196	17 565	72	6 954	268	24 519
	344	34 260	105	11 823	449	46 083

Clear Cedar.

In the Hold.

Lengths 6×10 6×12 6×13 6×14 6×16.

Recapitulation.

Lengths						pcs.	size.	Feet.
	6×10	6×12	6×13	6×14	6×16.			
7								
8	1							
9								
10	1					30	6×10	2 190
11	1	1				29	6×12	2 598
12	1	2		1		2	6×13	195
13	1	2				5	6×14	518
14	10	5				1	6×16	112
15	2	5	2	2				
16	9	12		2		67		5 613
17	2	1						
18	2	1						
19								
20								
21								
22								
23								
24								
25								
	30	29	2	5	1			

	$1\frac{3}{4}\times 7,$	$1\frac{3}{4}\times 8,$	$1\frac{3}{4}\times 9,$	$1\frac{3}{4}\times 10,$	$1\frac{3}{4}\times 11,$	$1\frac{3}{4}\times 12$
7	21	62	15	35	1	14
8	10	156	32	103	7	35
	31	218	47	138	8	49

Recapitulation.

Pcs.	Size.	Feet.
31	$1\frac{3}{4}\times 7$	232
218	$1\frac{3}{4}\times 8$	1 963
47	$1\frac{3}{4}\times 9$	473
138	$1\frac{3}{4}\times 10$	1 558
8	$1\frac{3}{4}\times 11$	101
49	$1\frac{3}{4}\times 12$	662
491		4 989

1×12, 1×13, 1×14, 1×15, 1/2×6 in Bundles.

7	1				1 280	Recapitulation.		
8	2					pcs.	Size.	Feet.
9						117	1×12	1 748
10			1			3	1×13	42
11	2	1	1			34	1×14	580
12	19	1	5			11	1×15	234
13	4				200			
14	18		9	1		165		2 604
15	1					1 480	$\frac{1}{2} \times 6$	5 780
16	51	1	17	3				
17	2					1 645		8 384
18	17		1	7				
	117	3	34	11	1 480			

Clear Spruce. On Deck.
Lengths 4×30, 5×30, 5×34. Recap

12	2	1	pcs.	size.	Feet.
14			2	4×30	240
15	1		1	5×30	188
			1	5×34	170
2	1	1	4		598

4×30, 4×32, 4×33, 5×30, 5×34.

Select Spruce.						On Deck.		
4×30, 4×32, 4×33, 5×30, 5×34.						Recapitulation.		
						pcs.	size.	Feet.
12	2			3		2	4×30	240
14		2			1	2	4×32	299
15			1			1	4×33	165
						3	5×30	450
	2	2	1	3	1	1	5×34	198
						9		1 352

*

Clear Fir.			On Deck.		
4×30, 5×30.			Recapitulation.		
12	2	2	pcs.	size.	Feet.
13	2	1	2	4×30	300
	2	3	3	5×30	488
			5		788

Select Fir.		
1 pcs.	12 Ft.	long. 4×30. 120 Ft.
Grand total.		
X. T.	1 444 pcs.	Rgh. B C Fir 217 950 Feet.
F. P.	320 "	" " " " " " " " " " " " " " 191 074 "
	3 000 "	T and G 37 961 "
	228 "	Stepping 5 960 "
	10 "	Slabbed Spars 13 539 "
		42 500 Shingles 3 540 "
F. C.	127 "	Mercht. Cedar 6" 15 873 "
	449 "	Select " 6" 46 083 "
	67 "	Clear " 6" 5 613 "
	491 "	" " 1 3/4" 4 989 "
	165 "	" " 1" 2 604 "
	1 480 "	" " 1 1/2" 5 780 "
	4 "	" Spruce 598 "
	9 "	Select " 1 352 "
	5 "	Clear Fir 788 "
	1 "	Select " 120 "
7 800		553 824

Vancouver B. C. 17 Feby 1897.

Note: for Ft. measurement the T & G is figured as 7/8×3 3/4 and 1 1/8×5 3/4 & the 1 1/2" cedar actual measure 2 890'.

Extra Special Discounts.

Messrs. N. N.

In account with

N. N.

To Invoice of Lumber pr. N. N. Ship . . .	6 834.66	
" Bank Charges on Draft	137.13	
Ct.		
By Relates		538.86
536 745 Ft. à 1 ⁰⁰	536.74	
42 500 " à 5 C	2.12	
" Discount on Doll. 6 295.80 à 2 1/2 %		157.39
" Draft a 60 d/8 favor Bank of Montreal		6 275.54

Doll. 6 971.79 Doll. 6 971.79

E. & E. O.

Vancouver B. C.

Freight Statement.

Estimated Freight of Cargo of Lumber shipped by the N. N. Vancouver B. C. on board the Am. Schr. N. N. bound to Yokohama on a/c & risk of whom it may concern & consigned to Ordre.

545 874 Sup. Ft. Lumber à 45 sh. £ 1 228. 4. 4.

E. & O. E.

Vancouver B. C. 17 Feby. 1897.

Bilag B.

Specifikation of Cargo of Lumber.

Shipped by the Moodyville Lands and Sawmill-Company Limited, Burrard-Inlet, British Columbia, on board the Am. Ship Ben Sewall, Capt. Sewall, bound to Shanghai and consigned to order on account and risk of

Recapitulation							
On Deck							
Pieces	Sizes	Contents	Description	Pieces	Sizes	Contents	Description
73	1 × 12	1 460	Rough	1 011		67 996	Feet
517	11½ × 12	15 531		3	12 × 12	1 632	
16	2 × 10	583		12	6 × 12	3 846	
43	2 × 12	1 880		9	10 × 12	5 060	
106	3 × 10	8 857		12	12 × 12	8 184	
131	3 × 12	12 162		5	14 × 14	4 753	
5	3 × 14	525		1	16 × 16	1 131	
1	3 × 16	120		1	24 × 24	4 080	
15	3 × 18	2 263		2	14 × 14	2 826	
27	4 × 10	3 383		5	16 × 16	9 728	
3	4 × 12	404					
20	4 × 14	3 775		1 061		109 236	
6	4 × 16	1 157			Short-Stowage		
5	6 × 10	965		21	2 × 10	518	
2	6 × 12	504		22	2 × 12	644	
3	8 × 12	872		23	3 × 6	507	
3	10 × 10	933		11	3 × 10	390	
8	12 × 12	3 324		31	3 × 12	1 332	
9	4 × 16	2 277		25	4 × 6	734	
2	4 × 18	594		4	4 × 10	197	
2	8 × 12	744		5	4 × 12	272	
14	10 × 10	5 683					
1 011		67 996		142		4 594	

Specification of Cargo of Lumber.

Shipped by the Moodyville Lands and Sawmill-Company Limited, Burrard-Inlet, British Columbia, on board the Am. Ship Ben Sewall, Capt. Sewall, bound to Shanghai and consigned to order on account and risk of

Recapitulation							
Under Deck							
Pieces	Sizes	Contents	Description	Pieces	Sizes	Contents	Description
861	1 × 12	21 756	Rough.	7 101		559 566	ford.
880	1½ × 12	32 181		28	8 × 16	10 379	
1 102	2 × 10	51 532		58	10 × 10	16 700	
1 058	2 × 12	61 448		63	12 × 12	26 892	
249	3 × 6	10 827		108	4 × 12	19 968	
280	3 × 10	23 833		37	4 × 16	9 317	
473	3 × 12	49 029		31	4 × 18	8 544	
174	3 × 14	20 605		34	8 × 12	12 632	
139	3 × 16	19 576		21	8 × 16	9 813	
45	3 × 18	7 304		20	10 × 10	7 933	
286	4 × 6	20 384		15	12 × 12	7 860	
354	4 × 10	40 930		53	6 × 12	17 166	
374	4 × 12	51 136		19	10 × 12	10 110	
105	4 × 14	17 696		2	12 × 12	1 392	
88	4 × 16	16 715		9	14 × 14	8 624	
180	6 × 6	20 175		15	16 × 16	18 389	
68	6 × 8	10 064		11	18 × 18	19 926	
104	6 × 10	19 165		3	20 × 20	7 600	
135	6 × 12	28 554		3	22 × 22	8 873	
36	6 × 16	10 512		3	20 × 20	9 800	
52	8 × 8	10 192		3	22 × 22	12 100	
58	8 × 12	15 952		5	13 × 14	7 366	
7 101		559 566		7 642		810 950	

Specification of Cargo of Lumber.

Shipped by the Moodyville Lands and Sawmill-Company Limited, Burrard-Inlet, British Columbia, on board the Am. Ship Ben Sewall, Capt. Sewall, bound to Shanghai and consigned to order on account and risk of

Continued				Recapitulation			
Under Deck				Under Deck			
Pieces	Sizes	Contents	Description	Pieces	Sizes	Contents	Description
7 642		810 950		Short-Stowage			
4	16 × 16	7 488	Rough	110	1 × 12	1 532	
4	18 × 18	9 612	"	55	1½ × 12	1 156	
2	24 × 24	9 360	"	224	2 × 10	5 417	
2 655	1 × 6	30 090	T and G.	272	2 × 12	7 826	
2 310	1¼ × 6	31 068	— " —	121	3 × 6	2 530	
12 617		898 568	Feet	64	3 × 10	2 510	
				138	3 × 12	5 712	
				3	3 × 16	160	
				115	4 × 6	3 196	
				21	4 × 10	947	
				36	4 × 12	992	
				1 159		32 978	

Specification of Cargo of Lumber.

Shipped by the Moodyville Sawmill-Company Limited, Burrard-Inlet, British Columbia, on board the Am. Ship Ben Sewall, Capt. Sewall, bound to Shanghai and consigned to order on account and risk of

Dimensions Inches	Pieces No.	Length Feet	Contents Feet	Dimensions Inches	Pieces No.	Length Feet	Contents Feet
1×12	161	20		$1\frac{1}{2} \times 12$	172	20	
Rough	37	21		Rough	43	21	
	66	22			92	22	
	70	23			60	23	
	157	24			267	24	
	45	25			23	25	
	68	26			35	26	
	24	27			23	27	
	63	28			43	28	
	16	29			14	29	
	35	30			32	30	
	18	31			9	31	
	27	32			20	32	
	12	33			9	33	
	11	34			10	34	
	6	35			3	35	
	14	36			3	36	
	5	37			3	37	
	8	38			4	38	
	5	39			9	39	
	13	40			6	40	
	861		21 756		880		32 181
2×10	300	24		2×12	219	24	
Rough	125	25		Rough	129	25	
	105	26			93	26	
	51	27			55	27	
	120	28			94	28	
	68	29			39	29	
	60	30			90	30	
	43	31			53	31	
	68	32			55	32	
	28	33			36	33	
	26	34			27	34	
	34	35			21	35	
	10	36			32	36	

Dimensions Inches	Pieces No.	Length Feet	Contents Feet	Dimensions Inches	Pieces No.	Length Feet	Contents Feet
2×10	10	37		2×12	16	37	
Rough	14	38		Rough	26	38	
	14	39			19	39	
	26	40			54	40	
	1 102		51 532		1 058		61 448
3×6	67	24		3×10	59	30	
	10	25			16	31	
	23	26			46	32	
	12	27			25	33	
	25	28			35	34	
	10	29			9	35	
	25	30			17	36	
	7	31			10	37	
	13	32			23	38	
	10	33			8	39	
	9	34			30	40	
	4	35			1	43	
	10	36			1	54	
	6	37					
	5	38			280		23 833
	3	39					
	10	40					
	249		10 827	3×12	107	30	
					27	31	
					42	32	
3×14	37	30			40	33	
	6	31			57	34	
	25	32			24	35	
	23	33			25	36	
	29	34			12	37	
	6	35			27	38	
	4	36			39	39	
	14	37			69	40	
	16	38			1	45	
	13	40			2	52	
	1	46			1	54	
	174		20 605		473		49 029

Dimensions Inches	Pieces No.	Length Feet	Contents Feet	Dimensions Inches	Pieces No.	Length Feet	Contents Feet
<u>3 × 16</u>	26	30		<u>3 × 18</u>	12	30	
	3	31			2	31	
	21	32			2	32	
	5	33			3	33	
	10	34			1	34	
	12	35			2	35	
	9	36			1	36	
	8	37			4	37	
	11	38			3	38	
	32	40			11	40	
	1	47			2	47	
	1	59			1	50	
					1	52	
	139		19 576		45		7 304
<u>4 × 6</u>	52	30		<u>4 × 10</u>	63	30	
	13	31			24	31	
	17	32			62	32	
	23	33			32	33	
	21	34			32	34	
	20	35			15	35	
	16	36			16	36	
	12	37			10	37	
	12	38			17	38	
	18	39			6	39	
	75	40			67	40	
	1	41			1	45	
	2	44			1	46	
	1	46			3	47	
	1	50			2	49	
	1	53			1	50	
	1	56			2	53	
	286		20 384		354		40 930
<u>4 × 12</u>	74	30		<u>4 × 14</u>	13	30	
	34	31			2	31	
	38	32			14	32	
	47	33			9	33	
	33	34			10	34	
	18	35			9	35	

16 715

Am. Ship Ben Sewall. Under Deck.

Dimensions Inches	Pieces No.	Length Feet	Contents Feet	Dimensions Inches	Pieces No.	Length Feet	Contents Feet	
<u>6 × 10</u>	17	30		<u>6 × 8</u>	2	49		
	1	31			1	53		
	13	32			1	54		
	7	33						
	13	34			68	10 064		
	2	35						
	2	36		<u>6 × 12</u>	26	30		
	5	37			8	31		
	5	38			20	32		
	2	39			8	33		
	25	40			7	34		
	3	46			12	35		
	2	49			3	37		
	1	50			9	38		
	1	51			6	39		
	1	52			29	40		
	2	53			12	44		
	1	55			2	45		
	1	58			1	46		
					1	48		
		1	50					
104		19 165						
<u>8 × 8</u>	1	24			135	28 554		
	3	30						
	1	31			<u>6 × 16</u>	4		30
	5	32				1		31
	6	33				1		32
	4	34		3		33		
	5	35		2		34		
	2	36		5		35		
	2	37		3		36		
	3	38		2		37		
	14	40		3		38		
	1	44		8		40		
	1	45		1		41		
	2	46		1		43		
	2	48		2		44		
	52			10 192				36

Am. Ship Ben Sewall. Under Deck.

Dimensions Inches	Pieces No.	Length Feet	Contents Feet	Dimensions Inches	Pieces No.	Length Feet	Contents Feet
<u>8 × 16</u>	5	30		<u>8 × 12</u>	8	30	
	1	31			5	31	
	3	32			6	32	
	2	33			10	33	
	4	34			2	34	
	1	35			9	35	
	2	36			1	36	
	6	38			2	37	
	1	39			7	38	
	3	40			2	39	
					6	40	
	28		10 379		58		15 952
<u>12 × 12</u>	3	31		<u>10 × 10</u>	12	30	
	8	32			2	31	
	6	33			9	32	
	7	34			6	33	
	7	35			3	34	
	8	36			3	35	
	6	37			2	36	
	8	38			3	37	
	3	39			6	38	
	7	40			2	39	
					10	40	
	63		26 892		58		16 700
<u>4 × 16</u>	1	41		<u>4 × 12</u>	7	41	
	6	42			15	42	
	3	43			8	43	
	2	44			15	44	
	6	45			8	45	
	2	46			10	46	
	2	48			6	47	
	2	49			12	48	
	3	50			4	49	
	2	51			4	50	
	4	52					

Am. Ship Ben Sewall. Under Deck.

Dimensions Inches	Pieces No.	Length Feet	Contents Feet	Dimensions Inches	Pieces No.	Length Feet	Contents Feet
<u>4 × 16</u>	1	53		<u>4 × 12</u>	6	51	
	1	54			8	52	
	1	55			3	53	
	1	59			2	58	
	37		9 317		108		19 968
<u>8 × 12</u>	3	41		<u>4 × 18</u>	1	39	
	3	42			4	41	
	4	43			3	42	
	5	44			3	43	
	1	45			4	44	
	1	46			1	45	
	5	47			6	46	
	5	48			3	47	
	4	50			2	51	
	1	52			1	52	
	1	54			1	55	
	1	66			1	59	
					1	60	
	34		12 632		31		8 544
<u>10 × 10</u>	1	41		<u>8 × 16</u>	2	41	
	2	42			6	42	
	2	45			2	43	
	2	46			3	44	
	1	47			3	45	
	4	48			2	46	
	2	49			3	47	
	3	50					
	1	52			21		9 813
	2	53					
	20		7 933		2	41	
					3	42	
					2	43	
					3	44	
					3	45	
					2	47	
					15		7 860

Am. Ship Ben Sewall. Under Deck.

Dimensions Inches	Pieces No.	Length Feet	Contents Feet	Dimensions Inches	Pieces No.	Length Feet	Contents Feet
<u>10 × 12</u>	9	51	10 110	<u>6 × 12</u>	12	51	17 166
	2	52			12	52	
	2	54			7	53	
	3	55			7	54	
	1	56			3	56	
	1	59			2	57	
	1	60			6	58	
					1	59	
	19				1	60	
					1	63	
<u>12 × 12</u>	1	57	1 392	<u>14 × 14</u>	1	52	8 624
	1	59			1	55	
	2				1	58	
					1	59	
<u>16 × 16</u>	1	51	18 389	<u>18 × 18</u>	3	60	19 926
	2	52			1	61	
	1	56			1	63	
	3	57					
	2	58			9		
	1	59			4	62	
	4	60			2	63	
	1	65			1	66	
	15				1	67	
					1	70	
<u>20 × 20</u>	1	73	7 600	<u>22 × 22</u>	1	80	12 100
	1	77			1	81	
	1	78			11		
	3				1	92	
					2	104	
<u>22 × 22</u>	2	72	8 873		3		
	1	76					
	3						

Am. Ship Ben Sewall. Under Deck.

Dimensions Inches	Pieces No.	Length Feet	Contents Feet	Dimensions Inches	Pieces No.	Length Feet	Contents Feet
<u>20 × 20</u>	1	90		1 . 6 T and G Flooring	360	16	
	2	102			65	17	
					145	18	
	3		9 800		82	19	
					206	20	
<u>14 × 14</u>					79	21	
	1	85			146	22	
	1	86			210	23	
	1	92			447	24	
	2	94			232	25	
					191	26	
	5		7 366		100	27	
					270	28	
<u>16 . 6</u>					96	29	
	2	86			18	30	
	1	87			8	31	
	1	92			2 655		30 090
	4		7 488				
<u>18 . 18</u>				1 1/4 × 6 T and G Flooring	389	16	
	1	86			93	17	
	1	88			261	18	
	1	90			87	19	
	1	92			278	20	
					117	21	
					136	22	
	4		9 612		130	23	
<u>24 . 24</u>					286	24	
	1	95			123	25	
	1	100			80	26	
					64	27	
					109	28	
					29	29	
	2		9 360		54	30	
					74	31	
					2 310		31 068

Am. Ship Ben Sewall. On Deck.

Dimensions Inches	Pieces No.	Length Feet	Contents Feet	Dimensions Inches	Pieces No.	Length Feet	Contents Feet
				Short-Stowage			
<u>1 . 12</u>	30	12		<u>3 . 10</u>	20	12	
	4	13			3	13	
	20	14			10	14	
	56	15			31	15	
	110		1 532		64		2 510
<u>1½ × 12</u>	16	12		<u>3 . 12</u>	43	12	
	2	13			10	13	
	2	14			17	14	
	35	15			68	15	
	55		1 156		138		5 712
<u>2 . 10</u>	26	12		<u>3 . 16</u>	1	12	
	6	13			2	14	
	20	14			3		160
	172	15					
	224		5 417	<u>4 . 6</u>	35		
<u>2 . 12</u>	38	12			7		
	14	13			8		
	25	14			65		
	195	15			115		3 196
	272		7 826	<u>4 . 10</u>	9	12	
<u>3 . 6</u>	36	12			4	14	
	4	13			8	15	
	12	14					
	69	15			21		947
	121		2 530	<u>4 . 12</u>	12	12	
<u>1 . 12</u>	73	20	1 460		1	13	
					4	14	
					19	15	
					36		1 992

Am. Ship Ben Sewall. On Deck.

Dimensions Inches	Pieces No.	Length Feet	Contents Feet	Dimensions Inches	Pieces No.	Length Feet	Contents Feet
$1\frac{1}{2} \times 12$	515	20		$3 \cdot 12$	2	35	
	1	24			3	36	
	1	30			1	37	
					1	38	
	517		15 531		1	39	
					5	40	
2×10	13	20			13		12 162
	3	30					
	16		583				
				$3 \cdot 14$	5	30	525
				$3 \cdot 16$	1	30	120
2×12	35	20		$3 \cdot 18$	4	30	
	8	30			2	32	
					2	34	
	43		1 880		5	35	
					1	36	
					1	40	
3×10	28	30			15		2 263
	12	31					
	14	32					
	8	33					
	14	34		$4 \cdot 10$	4	30	
	4	35			1	31	
	3	36			3	32	
	4	37			4	34	
	5	38			2	35	
	3	39			4	36	
	11	40			1	38	
					3	40	
	106		8 857		1	44	
					1	52	
3×12	109	30			1	53	
	2	31			1	54	
	2	32			1	57	
	4	33			27		3 383
	1	34					

Am. Ship Ben Sewall. On Deck.

Dimensions Inches	Pieces No.	Length Feet	Contents Feet	Dimensions Inches	Pieces No.	Length Feet	Contents Feet
4 . 12	1	30		4 . 14	2	30	
	1	34			3	32	
	1	37			1	36	
	3		404		2	38	
					4	40	
					1	41	
4 . 16	1	34			1	46	
	3	36			1	47	
	1	37			1	48	
	1	38			1	49	
	6		1 157		3	50	
					20		3 775
6 . 10	1	31					
	1	32					
	1	38		8 . 12	1	31	
	2	46			1	38	
	5		965		1	40	
					3		872
6 . 12	1	40					
	1	44					
	2		504	12 . 12	3	30	
					1	32	
10 . 10	2	36			1	37	
	1	40			1	38	
	3		933		2	40	
					8		3 324
4 . 16	1	43					
	2	44		4 . 18	1	47	
	1	47			1	52	
	2	48					
	2	50			2		594
	1	53					
	9		2 277				

Am. Ship Ben Sewall. On Deck.

Dimensions Inches	Pieces No.	Length Feet	Contents Feet	Dimensions Inches	Pieces No.	Length Feet	Contents Feet
<u>8 . 12</u>	1	45		<u>12 . 12</u>	1	51	
	1	48			2	52	
	2		744		2	54	
<u>10 . 10</u>					2	55	
	1	42			1	58	
	2	45			1	60	
	1	46			1	62	
	1	47			1	64	
	2	48			1	65	
	1	49			12		8 184
	1	50					
	3	52					
	2	53					
	14		5 683	<u>14 . 14</u>	1	52	
<u>12 . 12</u>	1	41			1	54	
	1	46			1	55	
	1	49			1	60	
					1	70	
	3		1 632		5		4 753
<u>6 . 12</u>				<u>16 . 16</u>	1	53	1 181
	3	51			1	85	4 080
	1	52		<u>24 . 24</u>	1	85	
	2	53		<u>14 . 14</u>	1	88	
	2	54			2		2 826
	3	55					
	1	57					
	12		3 846	<u>16 . 16</u>	1	88	
<u>10 . 12</u>					1	90	
	2	52			1	92	
	1	53			2	93	
	1	55			5		9 728
	2	57					
	1	58					
	1	60					
	1	62					
	9		5 060				

Am. Ship Ben Sewall. On Deck.

Dimensions Inches	Pieces No.	Length Feet	Contents Feet	Dimensions Inches	Pieces No.	Length Feet	Contents Feet
Short-Stowage							
<u>2 . 10</u>	1	12		<u>4 . 6</u>	1	12	
	1	14			1	13	
	19	15			3	14	
					20	15	
	21		518				
					25		734
<u>2 . 12</u>	1	12		<u>4 . 10</u>	1	14	
	1	13			3	15	
	3	14					
	17	15			4		197
	22		644				
<u>3 . 6</u>	2	12		<u>4 . 12</u>	2	12	
	1	14			1	14	
	20	15			2	15	
	23		507		5		272
<u>3 . 10</u>	1	12					
	1	13					
	4	14					
	5	15					
	11		390				
<u>3 . 12</u>	4	12					
	2	13					
	5	14					
	20	15					
	31		1 332				

Indhold: **Indberetning fra Minister Gude om hans Mission til Kina
og Japan S. 537.**

Beretninger om Handel og Skibsfart.

Uddrag af Aarsberetninger fra de forenede Rigers Konsuler
for 1897 m. M.,

No. 16.

udgivet ved Departementet for det Indre.

1898.

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

Marseille.

Norske Skibe.	Med Ladning.		I Ballast.		Tilsammen.				Brutto- fragter.
	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Deraf Dampskibe.		
							Ant.	Tons.	Frcs.
I. Ankomne.									
Fra Norge til Hovedsta- tionen	7	2 511	-	-	7	2 511	-	-	99 630
- Sverige til Vicekonsuls- stationerne	2	1 776	-	-	2	1 776	-	-	34 000
- andre Lande til Hoved- stationen	28	15 562	3	919	31	16 481	-	-	541 270
- andre Lande til Vice- konsulsstationerne . .	27	14 087	3	1 576	30	15 663	-	-	286 800
Ialt	64	33 936	6	2 495	70	36 430	46	25 895	961 700
II. Afgaaede.									
Til Norge fra Hovedsta- tionen	1	491	-	-	1	491	-	-	-
- Sverige fra Hovedsta- tionen	1	284	-	-	1	284	-	-	5 700
- andre Lande fra Hoved- stationen	18	8 443	18	11 230	36	19 673	-	-	242 550
- andre Lande fra Vice- konsulsstationerne . .	6	3 147	26	14 292	32	17 439	-	-	63 550
Ialt	26	12 365	44	25 522	70	37 887	46	25 895	311 800

Af svenske Skibe ankom 29 dr. 18 807 Tons.

Erlagte Konsulatafgifter af norske Skibe ved Hovedstationen frcs. 1 748.65,
ved Vicekonsulsstationerne frcs. 1 443.50, hvoraf tilfaldt Konsuleu frcs. 721.75.

Af svenske Skibe ved Hovedstationen frcs. 1870.35, ved Vicekonsulsstationerne frcs. 273, hvoraf tilfaldt Konsulen frcs. 136.50. Ialt tilfaldt der Konsulen frcs. 3677.25. Expeditionsafgifter, norske frcs. 429.70, svenske 326.80, fælles 18.

Aarsberetning dateret 10 Mai 1898.

Den norske Skibsfart paa Distriktet i de sidste 5 Aar fremgaar af nedenstaaende Oversigt:

	Dampskibe.		Seilskibe.		Tilsammen.	
	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.
1893	183	110 928	104	59 137	287	170 015
1894	66	48 089	87	47 720	153	95 809
1895	155	102 642	53	25 183	208	127 825
1896	143	76 336	56	34 152	199	110 488
1897	92	51 790	48	22 528	140	74 318

I Perioden er altsaa indtruffet en Nedgang af 56.3 %, hvoraf paa Dampskibe 53 % og paa Seilskibe 61.9 %. I den foregaaende 5-Aarsperiode var den aarlige Middeltonnage 368464 mod 115 691 eller 68.6 % mindre. Fordelt paa Damp- og Seilskibe er Nedgangen for de første 74.7 % og for de sidste 36.7 % eller resp. 230 842 og 21 921 Tons. De Artikler, som især er indført under norsk Flag, var med Dampskibe Korn, Oliefrø, Kul, Beg, Træ, Bitume, Sulfat de cuivre, Vin og Is; med Seilskibe Oliefrø, Sukker, Logwood og Petroleum. Paa Grund af vedblivende ugunstige Forhold paa Markedet saavel i industrielt som kommercielt Henseende er Indførselen overhovedet yderligere aftaget.

Under norsk Flag udførtes med saavel Damp- som Seilskibe Oliekager, Sten, Cement og Stykgods.

Nedenstaaende Tabel viser den norske Skibsfarts Fordeling paa Distriktets Havne:

Marseille 76, dr. 39 439 Tons, Cette 50, 25 226, Port Vendres 6, 3 776, Cannes 2, 1 776, Nizza 2, 1 646, Hyères 2, 1 552, Port de Bouc 2, 902 Tons.

Den norske Skibsfart paa Hovedstationen har ikke opvist saa lave Tæl i mange Aar, saavel med Hensyn til Damp- som Seilskibe, undtagen i 1895.

Vintraffiken paa Cette under norsk Flag er efter aarligt Aftagende næsten ganske ophørt; kun en Last didførtes i 1897. Skibsfarten paa de øvrige Stationer er fremdeles ubetydelig. Til Cette indførtes 17 Laster Bitume og Sulfatte de cuivre fra England, 1 Lødning Phosphat fra Florida, 1 Ladning Kul fra Sunderland 2 do. Stav fra Fiume og 2 do. Havre fra New-York; til Nizza 1 Ladning Træ fra Archangel, til Cannes 1 do. do. fra Sverige, til Port Vendres 2 do. Kul fra England og 1 do. Træ fra Sverige. Udførselen begrænser sig til 2 Ladninger Asfalt fra Cette til Valencia og London, 1 do. Salt fra Port de Bouc til Madagaskar samt 1 do. Salt fra Hyères til Santos. Søfarten og Transitrørselen paa Havnen Cette fortjener

særlig at omnævnes. Inden herværende maritime Kredse næres paa en Maade Frygt for, at denne Havn vil blive en slem Konkurrent for Marseille. For en Del Artikler tørde dette ikke mangle Grund; men hidtil har denne Konkurrence i det Hele ikke været særdeles følelig. Skibsfarten paa Havnen var i 1897 4551 Skibe dr. 2368461 Tons, 1896 5048 Skibe dr. 2419254 Tons, altsaa en Nedgang af 497 Skibe og 50793 Tons.

De Artikler, som især har taget Veien over Cette, er Korn, Uld, Stav, Gjødningsstoffer, Svovl, Beg og Petroleum, der alle tilførtes Markedet i forøgede Mængder i 1897. Derimod har Nedgang vist sig i Figen, Caroubes, spanske og andre Vine, Mineralier og Kul. Af Korinter indførtes 1896 1423000 Kg., hvorefter Varen ikke senere er indført paa Grund af det nye Toldsystem.

Der er stærkt Tale om, at la Cie du Creuzot i Nærheden af Cette skal opsætte betydelige Jernværker, hvoraf Havnen vil have stor Fordel.

De paa Distriktet af norske Skibe opseilede Bruttofragter var:

	Dampskibe.	Seilskibe.	Tilsammen.
1893	Frcs. 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
1896	„ 665 105	915 860	1 580 965
1897	„ 599 170	674 330	1 273 500

altsaa ialt i 1897 en Nedgang af frcs. 307 465 eller 19.4 pCt., hvoraf paa Dampskibe frcs. 65 935 eller ca. 10 pCt. og paa Seilskibe frcs. 241 530 eller 26.4 pCt. Middelaltet i disse 5 Aar har været frcs. 1738 926 mod frcs. 3927253 i den foregaaende 5-Aarsperiode.

I 1897 er noteret følgende Fragter:

Indgaaende: Træ pr. Std. (Seilsk.) Nordmaling frcs. 60 do., (Dampsk.) Archangel frcs. 80, Jern pr. Ton (D.) Stockholm frcs. 12, Kul (D.) Cardiff frcs. 8.50, Newport 9 sh., Hull 7 sh., Sunderland 7 sh.—7 sh. 3 d, Alloa 7 sh., Beg pr. Ton (D.) Liverpool 9 sh., Is pr. Ton (D.) Kragerø—Christiania frcs. 25.27, Korn pr. Ton (D.) Novorossijsk frcs. 9.75, Taganrog frcs. 11, Petroleum pr. 40 Gall. (S.) Philadelphia 2 sh. 4 d—2 sh. 4½ d, Asfalt pr. Ton (S.) Trinidad frcs. 22, Sukker pr. Ton (S.) Pointe à Pitre frcs. 30 pr. Hogsh., 25 pr. Tønde, Le Moule frcs. 39, Fort de France 30, Farvetræ pr. Ton (S.) Laguna 28 sh., frcs. 36.50—37.50, Boxwood pr. Ton (S.) Maracaibo 27 sh. 6 d, Ibenholt pr. Ton (S.) Menado 30 sh., Oliefrø pr. Ton (S.) Padang 35 sh., Menado 50—54, Tongao 40 sh., Yap M. 47.50, Mozambique frcs. 68, (D.) Singapore frcs. 17.50.

Udgaaende: Oliekager pr. Ton (D.) Leith 9 sh., Stettin 14 sh. 6 d, (S.) Stettin 8 sh. 6 d—11 sh., Helsingfors 12 sh., Gøteborg 13 sh. 6 d, Mel pr. Ton (D.) London 9 sh., Sten og Stykgods (S.) Martinique frcs. 12, Rio 29, Cayenne 16, Progreso 29—30, Delagoa Bay 30—34, Algoa Bay 30 sh., Klid (D.) Aarhus frcs. 18.

Sammenholdt med Fragtnoteringerne i 1896 angiver de ovenstaaende en ubetydelig Stigning, som er temmelig gennemgaaende.

I 1897 indførtes til Marseille under norsk Flag efternævnte Varer:

Petroleum Fade 13 489, Kasser 1 000, Kul Tons 3 924, Oliefrø 5 749, Korn 4 200, Sukker 2 414, Is 3 850, Logwood 1 434, Beg 530, Træ Std. 402, Ler Tons 210.

Med Undtagelse af Kul har Nedgang fundet Sted i Forhold til 1896. Artikelen Is er paa mange Aar ikke forekommet i Importlisterne. Det er at bemærke, hvor lidet af vore Skibe har deltaget i Transport af Trævarer hid fra Sverige.

I norske Skibe indførtes Stykgods 6 600 Tons, Oliekager 2 834 Tons, Mel 1 100 Tons.

Efter officielle Opgaver var det direkte Vareudbytte mellem Marseille og Norge i 1897:

Indførsel fra Norge: Bygningstømmer, Tykkelse fra 35 til 80 mm. Kg. 22 000, Træ, andre Slags Kg. 22 954, Fiskefedt (Tran) Fiskekonserver 3 602, Is 2 614 190, Stokfisk 10 175, Jernskrab 3 600, Tougværk 5 880, Metalarbejder 308, Brænde 5 000, Møbler Kg. 35.

Udførsel til Norge: Olier, diverse Slags, Kg. 365 098, Gummi 958, Sæbe 3 061, Gryn 12 400, Vin og Likører 34 433, Flasker (fulde) 22 412, Okker 72 752, tomme Fade 4 500, Frugtsaft 235, Mel 592 300, Farvestofte 5 100, Bitume Kg. 20 000.

De svenske og norske Artikler, som finder Afsætning her, er saaledes især Træ, Jern, Tjære, Tran, Is og Tørfisk.

Træimporten i 1897 har været større end i de nærmest foregaaende Aar. Den kjendelige Tilbageholdenhed fra Kjøbernes Side i forrige Aar og det derved reducerede Forraad paa Pladsen har havt den Indflydelse paa Aarets Import, som kunde ventes. Importtallet af Træ fra de forenede Riger har fra Aar til Aar fluktueret høist betydeligt. Den store Import i 1891 er paa langt nær ikke naaet. Det stærke Fald i de derpaa nærmest følgende Aar standsede i 1894, da en anseelig Forøgelse indtraf, som dog ikke vedblev. Mindre gunstige Tal viste Aarene 1895 og 1896, hvorimod, som nævnt, 1897 atter viser en Totalimport overstigende de 5 nærmest foregaaende Aar.

Fra andre Lande indførtes følgende Kvantiteter saget Virke af angivne Dimensioner:

Tykkelse over 35 mm.: Rusland Kg. 6 747 000, Canada 4 398 000, Nordamerika 281 000, Østerrige 234 000.

Tykkelse 35 mm. og derunder: Rusland Kg. 9 646 000, Nordamerika 2 763 000, Østerrige 1 901 000, Australien 245 000.

Marseille har i de sidste Aar tabt en ikke ringe Del af sine Afsætningssteder derved, at flere af de mere betydelige Markeder, som f. Ex. Nizza, Cannes m. fl., stedse mere fylder sine Behov ved direkte Import. Havnen Cette har, grundet paa billigere Transportudgifter, trukket til sig næsten hele Indførselen for Rhonedalen, og ved lavere Transportomkostninger pr. Jernvei i det nordlige Frankrige gaar endog endel Virke til Lyon

over nordfranske Havne. Markedet for Stav er af stor Vægt for Marseille, men ogsaa dette lider af Konkurrencen med Havnene Cette og Bordeaux, der begge indtager en betydeligere Plads for denne Artikel.

Importen til Marseille af Tøndestav var af Eg fra Østerrige 11488288, Nordamerika 3297696, Rusland (sv. H.) 1135547, af andre Slags fra Østerrige 550237, Nordamerika 540389, Rusland (sv. H.) 188183.

Et betydeligere Jernværk findes paa Stedet, som forbruger aarlig ca. 50000 Tons Malm og udsender paa Markedet ca. 20000 Tons diverse Produkter, især til Afsætning inden Landet. Værket har temmelig vanskeligt for at opretholde Konkurrencen med Produkter fra andre Lande, og har specielt Indførselen fra Nordamerika antaget foruroligende Proportioner. Marseillefabriken arbejder under forholdsvis meget ugunstige Forhold, da saavel Kokspriserne som Raavaren stiller sig for høie til at kunne producere en tilstrækkelig billig Vare.

Malmimporten fordeler sig paa følgende Lande:

Algier Kg. 37109224, Spanien 12830640, Tyrkiet 2686752, Italien 447880, Holland 106761, Rusland 10228, England Kg. 10000.

Af Jern indførtes følgende Kvantiteter:

Fra England Kg. 305263, Sverige 223493, Belgien 121722.

Der er i foregaaende Aarsrapport fremholdt, at Fiskeprodukter (navnlig Stokfisk og Tran) af norsk Oprindelse spiller en forholdsvis uanselig Rolle paa dette Marked; dog fortjener disse Artikler Exportørers Opmærksomhed. Ved flere Leiligheder i Aaret er det hændt, at Anbud paa Tran fra Sælgere i London, Liverpool og Hamburg, ja endog nordfranske Havne, var betydelig lavere end de Priser, der fordredes fra Norge. Huile de phoque, næsten lys og klar som Vand, falbødes fra London og fandt Kjøbere til i Gjennemsnit frcs. 65 pr. 100 Kg. cif Marseille inklusive Blikfade. Prisen paa Torsketran har i Aaret varieret mellem frcs. 70 og 77 pr. 100 Kg. cif Marseille. Kjøbere findes ogsaa for billigere Sorter for Garverierne; passende Vare er udbudt fra London og Hamburg til frcs. 30—35 pr. 100 Kg. cif.

Importen til Marseille har efter officielle Opgaver udgjort:

Huile de morue (Torsketran): Tyskland Kg. 27664, Holland 9261, England 6381, Norge 3602, Danmark 1186, Belgien 1000.

Huile de baleine (Hvalfisktran): England Kg. 6515, Belgien 226, Sverige 5.

Andre Fiskeolier: England Kg. 49420, Tyskland 15439, Belgien 1367.

Fiskerogn: England Kg. 4694.

Sild: England Kg. 5698.

Stokfisk: Tyskland Kg. 70842, Holland 14951, Norge 10175, England 9163, Italien 2171, Belgien 970.

Der er liden Tvivl om, at Importen fra Norge saavel af Fisk som Tran overstiger de ovenangivne Beløb; men det er ikke muligt at udfinde, hvor meget deraf er hidført efter Omlastning i andre Landes Havne.

Efter en usædvanlig mild Vinter fandtes inden Landet ikke nok Is til at udfylde Behovet paa Pladsen, hvorfor norsk Vare indførtes i temmelig stor Mængde. 7 norske Dampskibe tilførte Stedet ca. 2614 Tons. Under normale Forholde udføres ikke denne Artikel hid, da dels Tilførselen fra Nordfrankrige pr. Jernbane, dels ogsaa kunstgjort Vare produceret her fuldt modsvarer Forbruget. I dette Aar turde nogen Import atter kunne ventes, da ogsaa Vinteren 1897—98 inden Landet neppe kan have fyldt Forraadene for Aarets Behov.

Hele Skibsfarten paa Marseilles Havn i 1897 har været forholdsvis ugunstig. Den i 1896 indtrufne Forøgelse i Tontal og Varemængde er ikke ganske vedblevet, som det sees af nedenstaaende Tal:

	Fartøier.	Tons.	Varemængde Tons.
1897	15 731	10 712 201	5 142 601
1896	16 290	10 548 261	5 191 557

÷ 559 + 163 940 ÷ 9 891

Naar særskilt Hensyn tages til Varetransporten, viser det sig, at de ankommende Seilskibe deri kun har deltaget med 13 pCt. Siden det nærmest foregaaende Aar er denne Andel formindsket med 36289 Tons, og de modsvarende Tal for Dampskibene forøget med 2167 Tons. Nedenstaaende Opgave viser Skibsfartens Fordeling over de forskjellige Nationer:

Frankrige 5620 Skibe dr. 3 120 509 Tons, England 630, 1 089 956, Spanien 454, 312 934, Italien 475, 258 237, Østerrige 208, 159 278, Holland 73, 114 996, Grækenland 175, 101 025, Tyskland 65, 86 224, Norge og Sverige 63, 34 343, Rusland 19, 18 645, Danmark 23, 15 340, Tyrkiet 19, 10 037, diverse 21, 39 903.

De fire førstnævnte Nationers Flag er forøget; alle de andre viser mindre tilfredsstillende Tal. De forenede Riger indtager samme Plads som i de nærmest foregaaende Aar.

Den Uro, som greb Sindene i Begyndelsen af Aaret, da Pesten brød ud i Indien, og de derpaa følgende strænge Karantæneforordninger havde en høist ugunstig Indflydelse paa Skibsfarten her, saa meget mere følelig som de helt pludselig traadte i Kraft. Flere større Dampskibe, kommende fra Bombay og andre indiske smittede Havne, fik ikke losse Last eller land-sætte Passagerer her, men maatte afgaa til England uden at have havt nogensomhelst Forbindelse med Land. Paa Karantænestationen Frioul, liggende strax udenfor Havnen, var man lidet beredt paa at tage mod et større Antal Skibe, og der hørtes derfor berettigede Klagemaal over de meget utilfredsstillende Anordninger paa Pladsen. Statsbidrag bevilgedes, og Arbeidet med at sætte Stationen i tidsmæssig Stand begyndte straks. De strænge Karantænebestemmelser medførte, at Havnearbejderne for en stor Del berøvedes det daglige Brød, saa at alvorlig Nød opstod blandt dem. Et Statsbidrag af 200 000 frcs. lindrede Nøden, indtil Tingene antog sin normale Gang.

Ved Hovedstationen afmønstredes paa norske Skibe 80 og paamønstredes 92 Mand. 11 rømte.

Til Norge hjemsendtes af Hyrebeløb 450 frcs.

Konsulatets Adresse er No. 21 rue Dicu-dé.

Claes Peyron.

Riga.

Aarsberetning dateret 20 April 1898.

Norske Fartøier.	Med Ladning.				I Ballast.				Tilsammen.		Bruttofragter. Kr.	
	Seilskibe.		Dampskibe.		Seilskibe.		Dampskibe.					
	Ant	Tons.	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.		
I. Ankomne.												
Fra Norge til Hovedstationen . . .	4	576	15	4 645	-	-	-	-	19	5 221	6 200	59 330
- Norge til Vicekonsulsstationerne . .	7	434	11	2 028	-	-	1	212	19	2 674	5 300	27 000
- andre Lande til Hovedstationen . .	34	14 364	22	15 983	3	636	40	33 030	99	64 013	354 580	198 440
- andre Lande til Vicekonsulsstationerne	3	1 633	8	4 583	4	222	21	7 694	36	14 132	81 000	49 200
Ialt	48	17 007	56	27 239	7	858	62	40 936	173	86 040	447 080	333 970
II. Afgaaede.												
Til Norge fra Hovedstationen . . .	-	-	3	1 004	3	1 645	-	-	6	2 649	-	13 900
- Norge fra Vicekonsulsstationerne . .	2	399	2	593	1	37	2	461	7	1 490	3 000	5 700
- andre Lande fra Hovedstationen . .	33	11 532	69	49 676	4	1 880	4	1 163	110	64 251	130 500	649 770
- andre Lande fra Vicekonsulsstationerne	9	759	28	9 701	3	1 350	9	3 762	49	15 572	8 000	108 900
Ialt	44	12 690	102	60 974	11	4 912	15	5 386	172	83 962	141 500	778 270

Af svenske Skibe ankom 416 dr. 143 722 Ton.

Erlagte Konsulatafgifter af norske Skibe ved Hovedstationen Rubler 2027.51, ved Vicekonsulsstationerne R. 559.50, hvoraf tilfaldt Konsulskassen R. 279.75. Af svenske Skibe ved Hovedstationen R. 1824.45, ved Vicekonsulsstationerne R. 2123.34, hvoraf tilfaldt Konsulskassen R. 1061.67. Expeditionsafgifter norske R. 107.30, svenske R. 86.

Paa norske Skibe afmønstredes 45 og paamønstredes 26 Mand.

Den norske Skibsfart viser mod 1896 en Nedgang af 27 Skibe og mod Middeltallet fra de sidste 5 Aar af 11 Skibe. Derimod er Drægtigheden tiltaget med henholdsvis 5 642 og 12 848 Tons.

Gjennemsnitsdrægtigheden af ankomne norske Skibe var 497 Tons mod 397 i 1896. Af de ankomne kom til Riga 118, dr. 69 235 Tons, Libau 40, 13 360 Tons, Pernau 5, 1 190 Tons og Windau 10, 2 255 Tons.

Konsulatets Lokale er fremdeles No. 15 Grosse Schlossstrasse, aabent 10—4.

Til de Havne i Distriktet, hvor Konsulater findes, ankom ialt 3129 Skibe dr. 1642043 Tons, hvoraf 799 danske, 730 tyske, 579 britiske, 418 svenske, 380 russiske, 173 norske, 25 nederlandske, 5 spanske, 5 belgiske, 5 franske og 1 østerrigsk. De danske Skibe indtog i 1897 i Antal første Plads blandt de ankomne Skibe og beholdt med Hensyn til Drægtighed fremdeles sin Plads næst efter de britiske. De norske Skibes Andel var i 1897 i Antal 5.53 pCt. og i Drægtighed 5.24 pCt.

Af samtlige ankomne Skibe ankom til Riga 1581, dr. 992592 Tons, Libau 1226, 490945 Tons, Pernau 106, 61333 Tons og Windau 216, 97173 Tons.

Fra Norge ankom til Distriktet med Ladning 37 norske Skibe dr. 7683 Tons og afgik dertil med Ladning 7 dr. 1996 Tons.

Af de til Distriktet med Ladning ankomne norske Skibe indførte 36 Fiskevarer, 19 Farvetræ, 17 Stenkul og Kokes, 10 Sten, Kridt, Ler, 5 Svovlkis, 3 Kopra, 3 Gjødningsstoffer, 3 Harpix, 3 Jern, 3 Stykgods, 1 Salt og 1 tomme Fade. Af de afgaaede medførte 93 Trævarer, 28 Korn og Mel, 15 Klid og Oliekager, 8 Stykgods, 1 Hamp og Ler samt 1 Bakuin.

Af de med Ladning ankomne norske Skibe kom fra Storbritannien 27, Nordamerika og Vestindien 23, Belgien 3, Venskabsøerne 3, Tyskland 2, Danmark 2, Nederlandene 1 og russisk Havn ved Sortehavet 1.

Til fremmede Lande afgik til Storbritannien 64, Danmark 18, Tyskland 15, Nederlandene 11, Belgien 9 og Frankrige 7.

Følgende Fragter noteredes: Bord og Planker pr. Std.: tyske Østersøhavne om Vaaren Rm. 20, Sommeren Rm. 21 og Høsten Rm. 22 à 23, tyske Nordsøhavne Rm. 24, 26 à 28 og 30 à 33; Belgien frcs. 28 à 29, 30 à 32 og 35 à 40; det nordlige Frankrige frcs. 28 à 30, 32 à 35 og 35 à 40, vestre Frankrige frcs. 35 om Vaaren og 45 om Høsten, Englands Østkyst 19 à 21 sh., 21 à 22 sh. 6 d og 24 à 27 sh. 6 d, Englands Sydkyst 25 sh. om Vaaren, Englands Vestkyst 30, 30 og 35 sh., Kulhavnene i Bristolkanalen 22 sh. 6 d, 24 og 28 sh.; Bjelker pr. load: Englands Østkyst 7 sh. 6 d, 7 sh. 6 d og 9 sh., Englands Sydkyst 9 sh. om Vaaren, Englands Vestkyst 9 sh. 6 d om Vaaren og Sommeren samt 12 sh. 6 d om Høsten, Kulhavne i Bristolkanalen 8 sh., 8 sh. 6 d og 9 à 10 sh.; Lægtter pr. Favn: Englands Østkyst 30 sh., 30 à 32 sh. 6 d og 35 sh., Englands Sydkyst 45 sh. om Vaaren, Englands Vestkyst 40 sh. om Vaaren og 50 sh. om Høsten, Kulhavne i Bristolkanalen 35 sh., 37 sh. 6 d og 40 sh. à 42 sh. 6 d; Aspetræ pr. Kubikfod: Øst-Sverige 15 à 17 Øre om Vaaren og Sommeren, 17 à 18 Øre om Høsten, Vest-Sverige 18 à 20 og 20 à 22 Øre, Norge 20, 20 à 21 Øre og 20 à 22 Øre, tyske Østersøhavne 17 à 18 Pf. om Vaaren og Sommeren samt 19 à 20 Pf. om Høsten; Pibestav promille: Portugal £ 18 om Høsten; Hvede pr. 2000 Kg.: Sveriges Øst- og Sydkyst Rm. 11 à 12, 12 og 14, Sveriges Vestkyst Rm. 14 à 15 om Vaaren og Sommeren samt 15 à 16 om Høsten, Danmark Rm. 12 à 15, 13 à 15 og 14 à 16; Rug pr. 2000 Kg.: Sveriges Øst- og Sydkyst Rm. 11 à 13, 12 à 14 og 14 à 16, Sveriges

Vestkyst Rm. 14 à 15, 15 og 15 à 16, Norge Rm. 14 à 15, 15 à 16 og 15 à 18, Danmark Rm. 12 à 15, 12 à 16 og 13 à 17; Havre pr. Quarter à 320 lbs.: Englands Østkyst 10½ d, 1 sh. à 1 sh. 6 d og 1 sh. 1½ d à 1 sh. 3 d, Nord-Frankrige 1 sh., 1 sh. 1½ d à 1 sh. 3 d og 1 sh. 3 d à 1 sh. 4½ d, Belgien 10½ d, 1 sh. à 1 sh. 1½ d og 1 sh. 6 d à 1 sh. 3 d; Hamp og Lin pr. Ton: Sveriges Østkyst Rm. 20, 20 à 22 og 25, Sveriges Vestkyst Rm. 25 hele Aaret, Norge Rm. 25 hele Aaret, Englands Østkyst 15 sh. om Vaaren samt 16 sh. à 17 sh. 6 d om Sommeren og Høsten; Oliekager pr. 2 000 Kg.: Sverige Rm. 13 à 15 om Vaaren og Sommeren samt 15 à 18 om Høsten, tyske Havne Rm. 12 om Vaaren samt 13 à 14 om Sommeren og Høsten; pr. Ton: Englands Østkyst 7 sh., 7 sh. 6 d og 8 sh. 6 d, Bergolje pr. Fad: Sveriges Østkyst Rm. 2, 2.25, 2.50, Sveriges Vestkyst Rm. 2.50 om Vaaren og Sommeren samt 3 om Høsten.

Af norsk og svensk Sild indførtes i 1897 til Distriktet 80 766 Tdr. mod 111 380 Tdr. i 1896. Deraf indførtes til Riga 43 645 Tdr., til Libau 33 632 Tdr., til Pernau 1 400 Tdr. og til Windau 2 089 Tdr. Indførselen af norsk Sild opgik i 1897 til 76 405 Tdr. og var næst efter 1893, da den udgjorde 160 523 Tdr., den høieste, som i de sidste fem Aar er forekommet. Af norsk Sild indførtes i Aaret til Riga 42 970 Tdr., til Libau 29 946 Tdr. samt til Pernau og Windau ovennævnte Tøndetal. Af svensk Sild indførtes kun 4 361 Tdr. mod 46 739 Tdr. i 1896. Den fra Norge til Riga indførte Sild bestod af 28 538 Tdr. Fedsild, 9 329 Tdr. Vaarsild og 943 Tdr. Slosild. Af skotsk Sild indførtes til Riga 17 354 Tdr. og til Libau 81 279 Tdr. eller ialt 98 633 Tdr. mod 161 499 Tdr. i 1896. Derhos indførtes i 1897 til Riga 5 Tdr. hollandsk Sild.

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

	Før	Efter				Be-
	Vragningen.	Vragningen. I	II	III	IV.	dær-
Norsk Sild.						vet.
Fra Bergen . .	Tdr. 23 894¼	21 708¼	—	13 844¼	6 430	1 434 66
„ Haugesund . .	„ 7 235½	6 318½	—	3 456½	2 843	19 66
„ Stettin . .	„ 3 615½	3 256	—	2 498¼	750¾	7 —
„ Kjøbenhavn . .	„ 3 036	2 738¾	—	1 011¼	1 727½	— 2
„ Christiansund . .	„ 2 517	2 305	—	1 276	1 029	— 12
„ Oscarshamn . .	„ 1 003	860	—	—	54	806 36
„ Stockholm . .	„ 877	790¾	—	40	369¾	381 29
„ Libau . .	„ 408	388¼	—	300¼	18	70 —
„ Stavanger . .	„ 326	296	—	228	68	— —
„ Antwerpen . .	„ 48	38	—	38	—	— 6
„ Petersburg . .	„ 10	9¼	—	—	—	9¼ —
Tilsammen	Tdr. 42 970¼	38 708¾	—	22 692½	13 290	2 726¼ 217
Fra Bergen . .	„ 2 081	ei undergaaet Vragning.				
„ Kjøbenhavn . .	„ 140					
Ialt	Tdr. 45 191¼.					

		Før Vrag- gen.	Efter Vrag- gen.	I	II	III	IV	Be- dær- vet.
Svensk Sild.								
Fra Oscarshamn	Tdr.	343	284	—	—	—	284	25
" Libau . .	"	187	187	—	187	—	—	—
" Haugesund.	"	78	77	—	75	2	—	—
" Kjøbenhavn	"	34	31	—	5	26	—	—
" Bergen . .	"	30	29 $\frac{1}{2}$	—	29 $\frac{1}{2}$	—	—	—
" Stavanger .	"	3	3	—	—	3	—	—
Tilsammen	Tdr.	675	611 $\frac{1}{2}$	—	296 $\frac{1}{2}$	31	284	25
Fra Kjøbenhavn Tdr. 500, ei undergaaet Vragning.								
Skotsk Sild.								
Fra Baltasound	Tdr.	4 254	4 146	—	3 405 $\frac{1}{2}$	740 $\frac{3}{4}$	—	—
" Libau . .	"	3 359	3 336 $\frac{1}{2}$	—	2 350	976 $\frac{1}{2}$	10	—
" Fraserburgh	"	2 910	2 857	—	2 551	291	15	5
" Yarmouth .	"	2 200	2 172	—	2 047	125	—	—
" Stromnees .	"	1 856	1 797	—	1 559	238	—	1
" Stettin . .	"	1 849 $\frac{1}{2}$	1 800 $\frac{1}{4}$	—	1 457 $\frac{1}{2}$	295 $\frac{1}{4}$	47 $\frac{1}{2}$	27 $\frac{1}{2}$
" Leith . .	"	541	521 $\frac{3}{4}$	—	309 $\frac{1}{2}$	212 $\frac{1}{4}$	—	—
" Hull . . .	"	335	330	—	316	14	—	—
" Grangemouth	"	44	44	—	44	—	—	—
" Hamburg .	"	5	5	—	—	5	—	—
Ialt	Tdr.	17 353 $\frac{1}{2}$	17 009 $\frac{3}{4}$	—	14 039 $\frac{1}{2}$	2 897 $\frac{3}{4}$	72 $\frac{1}{2}$	33 $\frac{1}{2}$

Hollandsk Sild.								
Fra Stettin . .	Tdr.	5	5	—	4	1	—	—

Følgende Priser, indbefattet Told og andre Omkostninger, noteredes i Riga for efternævnte Slags Sild, nemlig: Vaarsild, stor, April—Mai Rub. 11 $\frac{1}{2}$ à 12, December Rub. 10 $\frac{1}{2}$ à 11, middels Rub. 10 $\frac{1}{2}$ à 11 og 10 à 10 $\frac{1}{2}$, smaa April—Mai Rub. 10 à 10 $\frac{1}{2}$; norsk Fedsild KKKK April—Mai Rub. 15 à 15 $\frac{1}{2}$, KKK Rub. 15 à 16, KK April—Mai Rub. 6 à 9 $\frac{1}{2}$, December Rub. 16 à 18, K Rub. 6 à 9 og 15 à 17, MK Rub. 6 à 8 og 14 à 16; svensk Sild: Spent Rub. 11 à 11 $\frac{1}{2}$ og 12 à 13; skotsk Sild: Matties Rub. 19 à 20 og fulls Rub. 22 à 23 i December Maaned.

Sidst i 1897 opgaves Beholdningerne af Sild i Riga til 11 186 Tdr., hvoraf 8 076 Tdr. norsk, 500 Tdr. svensk og 2 610 Tdr. skotsk Sild, samt i Libau til 12 000, hvoraf 4 000 Tdr. norsk og 8 000 Tdr. skotsk Sild.

Den samlede Indførsel til Distriktet af Sild i 1897, eller 179 404 Tdr., er 93 500 Tdr. mindre end i 1896 og 85 962 Tdr. mindre end Gjennemsnitsindførselen for de sidste 5 Aar 1893—97 eller 265 366 Tdr. Indførselen af Sild fra de forenede Riger er den mindste, som er forekommet i de 5 sidste Aar. Men Nedgangen falder udelukkende paa Indførselen af

svensk Sild, der paa Grund af det daarlige Fiske paa den svenske Kyst i 1897 opviser det laveste Tal, der er opført siden 1886. Indførselen af norsk Sild har derimod, modsat svensk og skotsk Sild, været stigende. Den formindskede Indførsel af Sild turde, foruden de mindre gode Fiskerier, tillige for en Del kunne tilskrives den billige Pris, hvortil Landmandsprodukter for det daglige Behov her afsættes. Ogsaa i 1897 indtraf i visse Dele af Rusland Misvæxt, hvorved Landbefolkningens allerede før svage Kjøbekraft yderligere formindskedes, saaat Afsætningen af den forholdsvis dyre Vare, Sild, gaar vanskeligere.

Af ovennævnte Opgave over Resultaterne af Vægningen af Sild i Riga fremgaar, at Pakningen (Fyldingen) i 1897 i Gjennemsnit udgjorde for norsk Sild 9.92 pCt., svensk Sild 0.94 pCt. og skotsk Sild 1.98 pCt. mod respektive 10.86 pCt., 1.48 pCt. og 1.32 pCt. i 1896 samt 9.92 pCt., 1.8 pCt. og 1.32 pCt. i 1895.

Om Indførselen og Udførselen iøvrigt fra og til de forenede Riger vil, da Opgaver herover ikke er fuldt tilgængelige, Redegjørelse gives i Aarsrapportens 2den Del.

C. Aug. Titz.

Venedig.

Aarsberetning dateret 28 Mai 1898.

Norske Skibe.	Med Ladning		I Ballast.		Tilsammen.				Brutto- fragter. Kr.
	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Deraf Damp- skibe.		
							Ant.	Tons.	
I. Ankomne.									
Fra Norge til Hovedsta- tionen	11	3 821	-	-	11	3 821	-	-	73 350
- Norge til Vicekonsuls- stationerne	2	595	-	-	2	595	-	-	3 747
- andre Lande til Hoved- stationen	17	14 933	-	-	17	14 933	-	-	194 220
- andre Lande til Vice- konsulsstationerne . .	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Ialt	30	19 349	-	-	30	19 349	30	19 349	271 314
II. Afgaaede.									
Til andre Lande fra Hoved- stationen	2	1 405	26	17 349	28	18 754	-	-	-
» andre Lande fra Vice- konsulsstationerne . .	2	595	-	-	2	595	-	-	2 000
Ialt	4	2 000	26	17 349	30	19 349	30	19 349	2 000

Der ankom et svensk Dampskib dr. 958 Ton.

Erlagte Konsulatafgifter af norske Skibe ved Hovedstationen Kr. 1050.89, ved Vicekonsulsstationerne Kr. 27.69, hvoraf tilfaldt Konsulen Kr. 13.84. Af svenske Skibe ved Vicekonsulsstationerne Kr. 61.20, hvoraf tilfaldt Konsulen Kr. 30.60. Ialt tilfaldt der Konsulen Kr. 1095.23. Expeditionsafgifter, norske Kr. 160.00, svenske Kr. 5.00.

Skibsfart. Til Distriktet ankom med Ladning 30 norske Dampskibe dr. 19349 R. T. mod 19 dr. 14665 i 1896, hvoraf fremgaar en Øgning i Antallet af 11 Skibe og i Drægtigheden af 4684 R. T.

Til Hovedstationen ankom 28 Dampere dr. 18754 R. T. En Dampere, „Noreg“, dr. 294 R. T., gjorde 6 Reiser i Timecharter, hovedsageligen med Vin, mellem Venedig, syditalienske og tyrkiske Havne med £ 200 pr. Maaned, 4 Dampere afgik med Restladning, alle øvrige i Ballast. Af de ankomne Dampskibe var 13 befragtet fra Norge med Fiskevarer, 11 ankom med Kul fra England, 1 med Fosfat fra Antwerpen.

De forenede Rigers Skibsfart paa Distriktet i de seneste fem Aar har stillet sig saaledes:

	Norske Skibe.	Svenske Skibe.
1893 . . .	50 dr. 39 841 R. T.	1 dr. 1 160 R. T.
1894 . . .	35 - 26 625 —	— - — —
1895 . . .	34 - 30 559 —	1 - 896 —
1896 . . .	19 - 14 665 —	2 - 1 914 —
1897 . . .	30 - 19 349 —	1 - 958 —

De ankomne norske Dampskibes Gjennemsnitsdrægtighed udgjorde samme Femaarsperiode resp. 796, 761, 899, 772 og 645 R. T.

Ingen Af- eller Paamønstring fandt Sted i forrige Aar paa norske Skibe.

Skibsfarten paa Venedig i det Hele i Aarene 1893—1897 sees af følgende: I 1893 ankom 3679 Skibe dr. 1002373 R. T., 1894 3664 dr. 1070312 R. T., 1895 3598 dr. 1227168 R. T., 1896 3008 dr. 1119687 R. T. og i 1897 3117 dr. 1202733 R. T.

Efter de forskjellige Nationers Flag var i 1896 de ankomne Skibe: italienske 1754 dr. 396679 R. T., østerrigsk-ungarske 917 dr. 280251 R. T., britiske 250 dr. 361892 R. T., tyske 30 dr. 36350 R. T., græske 22 dr. 20415 R. T., norske 15 dr. 11008 R. T., danske 5 dr. 5222 R. T., franske 3 dr. 4237 R. T., russiske 2 dr. 1461 R. T., belgisk 1 dr. 1632 R. T., tyrkiske 7 dr. 241 R. T., montenegrinske 2 dr. 72 R. T., altsaa under fremmed Flag 1254 Skibe dr. 723008 R. T., næsten dobbelt mod det italienske. I 1897 var Forholdet omtrent det samme, da de ankomne italienske Skibe var 1708 dr. 441106 R. T. og de fremmede 1409 dr. 761627 R. T.

Den af norske Skibe indseilede Bruttofragt udgjorde ca. Kr. 273300 mod ca. Kr. 196600 i 1896, hvoraf resulterer en Øgning af ca. Kr. 76700, der modsvarer den øgede Skibsfart.

I Fiskefragterne fra Norge var ingen Forskjel mod 1896; de holdes vedvarende Lire 6 fra Bergen og Lire 8 fra Finmarken pr. 100 Kg. Kulfragterne fra England viste hele Aaret en opadgaaende Tendens med 9 à 10 sh. pr. Ton. Kornfragterne fra det sorte Hav gik op fra 12 til 17 frcs. pr. Ton.

De i min forrige Aarsberetning nævnte nye engelske Kulcertepartier har vist sig fordelagtige for Rederierne, i Særdeleshed Rettigheden for Skibsførerne at selv vælge Mægler paa Lossepladsen. Man er dog ikke kommen ud fra de høie Priser, der her almindelig maa betales for Løsning, 10 d for Kul og 12 d for Cokes og 2 pCt. Fradrag for ikke at veie Lasten, hvorfor betales 25 Ctms. pr. Ton. Kjøberen lader dog her ganske ofte veie Lasten.

H a n d e l. Importen af Fisk fra Norge var i 1897 noget større end foregaaende Aar. Den direkte Import opgik til ca. Kg. 2 069 000 Stokfisk og ca. Kg. 50 000 Klipfisk til Ancona mod ca. Kg. 1 875 000 resp. Kg. 50 000. Pr. Jernbane blev indført til Ancona ca. Kg. 90 000 Stokfisk og ca. Kg. 80 000 Klipfisk, den senere i mindre Kvantum end forrige Aar.

Priserne for Stokfisk stillede sig i Begyndelsen af Saisonen for Bergen Lire 90—93, for Finmarken Lire 80—82; senere i Januar og Februar faldt Priserne for den første til Lire 90 og for den senere Vare til Lire 80—78 og i Marts endvidere til Lire 90—88 resp. 78—76 pr. 100 Kg. med sædvanlige Pladskonditioner. Importen af Klipfisk til Ancona var, som nævnt, mindre i Følge høie Priser og stærk Konkurrence af billigere Vare fra Newfoundland, der solgtes til Lire 42—46, hvorimod den norske betingede Lire 60—65. En usædvanlig stærk Influenzaepidemi turde have bidraget til Stokfiskprisernes Nedgang i Venetien.

Af Tran importeredes ca. 30 000 Kg., betydelig mindre end forrige Aar.

Engelsk Sild indførtes i mindre Kvantum end forrige Aar eller ca. 10 000 Tdr. Priserne holdes Lire 27—23 pr. Td.

Til Ancona ankom direkt Kg. 386 850 svensk Jern. Priserne for „Mas-siaux“ variede fra frcs. 22—25 cif Ancona efter Kvantum og Aarstid. Af svensk Raajern i Italien fabrikeret Jern indførtes ca. Kg. 40 000. Andre Varer fra de forenede Riger ankom ikke.

Herfra exporteredes som sædvanlig nogle Kunstgjenstande, skulpterede Møbler, Antiquiteter m. m.

Import og Export i Almindelighed ad Søveien i de to seneste Aar sees af følgende Ziffre:

1896:	Import	Kvintaler	9 026 769,	Værdi	Lire	141 231 021
—	Export	—	1 433 019,	—	„	72 392 736
1897:	Import	—	10 485 428,	—	ca. „	150 000 000
—	Export	—	1 442 618,	—	- „	74 000 000

Tallene for 1897 er kun aproximativ beregnet.

Høsten var en god Middelhøst saavel for Korn som Vin.

Vexelkurserne var i Begyndelsen af Aaret:

Berlin 138.60, London 26.60, Paris 105.45, Wien 222; i Slutningen: Berlin 129.62, London 26.40, Paris 104.87, Wien 218.80.

Sundhedstilstanden i Distriktet var i største Delen af Aaret god til i December. Vandstanden i Lagunerne blev usædvanlig lav, hvilket havde til Følge, at en stor Del af Venedigskanalen blev ufarbar. Denne Tilstand varede med nogle Vexlinger indtil Marts 1898, og man anser disse Omstændigheder at skyldes den stærke Influeuzaepidemi og mange andre Sygeomme. Over 25000 Personer skal have været syge samtidig.

Venedig er nu ikke nogen Vinterkurort at anbefale.

Sidste Delen af en ny Jernbane fra Venedig og Triest via Portogruaro, Cervignano og Monfalcone blev aabnet i Oktober forrige Aar. Den er omtrent 70 Kilometer kortere end den over Udine, hvorfor Reisetiden burde kunne mindskes til 4 Timer, dog har man ikke opnaaet bedre Resultat end ca. 5 Timer, da den italienske Del ikke er indrettet for Iltog. Man tror, at Banen i Fremtiden skal blive af international Betydning.

Fortegnelse over Dampskibslinier, der anløbe Venedig i regelmæssig Rute:

1. Navigazione Generale Italiana, Direktion i Rom, 14-daglige Ture til Alexandria, 8-daglige til Corfu, Piræus, Constantinopel, Triest, Sicilien.
2. Lloyd Austriaco, Triest, 3 Gange ugentlig til Triest, sommetider 6 Gange, i Forbindelse med Linier til Adriaterhavets Kyster, Levanten, Kina, Afrika.
3. Peninsular & Oriental Steam Navigation Co., London, hver 3die Uge til Port Said.
4. Società di Navigazione „Puglia“, Bari, ugevis til Puglien, Catania, Messina, 14-daglig til Dalmazien, Albanien, Sicilien.
5. Impresa di Navigazione Fiume—Venezia, Budapest, ugevis Venedig—Fiume.
6. Königl. ungarische Geselsch. Adria, Fiume, periodiske Ture Fiume, Venedig, Sicilien, Malta, Marseille, Nizza, Nordamerika.
7. Leyland Line, Liverpool, 2 Ture pr. Maaned, Venedig, Liverpool.
8. A. C. de Freitas & Co., Hamburg, en Tur hver 20de Dag til Hamburg.
9. Mediterranean & New York Line, New York, en Tur pr. Maaned fra Venedig eller Triest til New York.
10. Società Adriatica, Bari, uregelmæssige Ture ved Italiens Kyster.
11. Bailey & Lectham, London, to Ture pr. Maaned til London.
12. Thomas Wilson Sons Co. Ltd., Hull, to Ture pr. Maaned til Hull.
13. Cunard Steam Ship Co. Ltd., Liverpool, to Ture pr. Maaned til Liverpool.
14. Anchor Line, Glasgow, en Tur pr. Maaned fra Triest, event. Venedig, til Nordamerika.

Konsulatets Adresse er fremdeles Campo 1, Stefano 2807, Kontortid Kl. 12—3.

C. W. Lexow.

Martinique.

Aarsberetning.

Skibsfart og Indførsel i 1897 udgjorde:

Med franske Skibe: Skibe.				Indførte Varer Værdi.	
fra Frankrige	65 dr.	75 403	Tons	fremmede . . .	461 151
„ franske Kolonier . . .	165 -	19 897	„	franske . . .	6 758 586
„ de Forenede Stater .	9 -	11 877	„	fremmede . . .	18 445
„ andre fremmede Lande	92 -	75 946	„	franske . . .	1 460 110
					120 126
					746 678
	331 dr.	183 079	Tons		9 565 096
Med fremmede Skibe:					
fra Frankrige	25 dr.	10 457	Tons	fremmede . . .	59 886
„ de Forenede Stater .	84 -	89 887	„	franske . . .	2 788 751
„ andre fremmede Lande	191 -	68 115	„		6 197 006
					2 927 499
	300 dr.	168 459	Tons		11 923 142
Ialt for 1897	631 -	351 538	„		21 488 238
„ - 1896	689 -	352 100	„		22 885 505
Nedgang 1897	58 dr.	562	Tons		1 397 267

Exporten var i franske Skibe (326 dr. 180 618 Tons) af Værdi frcs. 10 202 571 og i fremmede Skibe (295 dr. 168 296 Tons) frcs. 9 114 082, ialt frcs. 19 316 605 samt 621 Skibe dr. 348 914 Tons.

Da der ikke er nogen Handel mellem de forenede Riger og denne Ø, anser jeg det rettest i denne Rapport at give fulde Oplysninger om Koloniens Havne, hvor mange norske og nogle svenske Skibe kommer for at laste ved Sukkerfabrikerne.

Martinique blev opdaget af Columbus i 1493 og har nu en Befolkning af 199 000.

Aaret deles i to bestemte, men ulige Aarstider. Den saakaldte tørre Sæson, der begynder i November og ender i Juli, og den vaade Sæson, der bestaar af August, September og Oktober. De sidstnævnte Maaneder udmærker sig ved hyppige atmosfæriske Forandringer samt Regn, der er meget hyppigere end under den anden Aarstid. Vindene er da omskiftelige og stødvise, hvorhos til sine Tider Orkaner og Jordskjælv har taget Overhaand. Klimatet er taalelig sundt. Fort de France er en sikker og tryk Havn for store Skibe. Fremmede bør altid benytte Lods. Ankerpladsen har god Holdebund og blød Bund. Skibe ankrer med Krananker i 30 Favne og Agterenden lige ved Land. Der er en Kulkai med 23 Fod Vand langsmed.

Udførsel: Sukker (krystaliseret og raat), Rum, Cacao, Cassia, Logwood.

Indførsel: Mel, salt Kjød, Byg, Klipfisk, Olier, Smør etc.

Sukker produceres og udskibes hele Aaret, men hovedsagelig fra Februar til Juni, og lidet til andre Tider af Aaret, da Rum næsten er den eneste Gjenstand for Fragt.

De Afgifter, der opkræves, er de samme i alle Øens Havne, nemlig følgende:

Cannon og Bøieafgifter . . .	10 c.	pr. Ton.
Fyr-Afgifter	20 frcs.	{ samme Afgift uanset Skibets Drægtighed.
Pas og Permit	11 "	
Stempel	1.05 "	
Sundhedsvisit	15 c.	pr. Ton.
Vandafgift	10 -	"
Lodsning, 100—150 Tons . . .	65.10 frcs.	
— 150—200 " . . .	82.10 "	
— 200—250 " . . .	100.10 "	
— 250—300 " . . .	118.10 "	
— 300—350 " . . .	145.10 "	
— 350 og mere " . . .	153.10 "	

med 10 pCt Tillæg.

For fremmede Skibe Afgift for Tolck:

100—150 Tons . . .	35 frcs.
150—200 " . . .	40 "
200—300 " . . .	50 "
300—400 " . . .	60 "
400—500 " . . .	70 "
500—700 " . . .	80 "
700 og mere " . . .	100 "

Ladede Skibe kan ankre i Havnen i 5 Dage mod en Betaling af kun 11 frcs. i foreløbig Ankringsafgift, saafremt de ikke foretager nogen Forretningsoperation. — Skibe i Ballast 10 Dage.

Skibe udklarerer i St. Pierre, Port de France, Trinité, François og Marin, hvor Toldbetjente er stationeret.

Ballast erholdes for følgende Betaling:

Sand fra 1.50 til 2.50 pr. Ton.
Sten - 2.50 - 3.50 - "

I Fort de France er det ikke saa let at faa og kan undertiden ikke erholdes under 5 frcs. pr. Ton. Det bringes ved Siden i Baade, der fører fra 2 til 4 Tons, og det er Kapteinens Pligt at paase, at de er fulde. Ballast skydes i de forskjellige Havne paa bestemte Steder, der paavises af Lodserne. Da det meste Sukker, der produceres i de centrale Fabriker paa Øen, udskibes direkte fra Fabrikerne, kan følgende Oplysninger om disse være af Nytte:

Faktorier i Bugten ved Fort de France, Point Simon, Rivière-Monsieur, Soudon, Petit-Bourg, Rivière-Salée og Larenity.

Lodsen kommer ud til Skibene ved Indløbet til Bugten og fører dem til Ankerpladsene ved de forskellige Faktorerier.

Ved St. Marie-Trinité, Bapignac, St. Jaques og Gallion. Det er afgjort af Domstolene her, at St. Marie er en usikker Havn, og Skibe kan nægte at gaa did for at lade eller losse. Isaaftald vælger ialmindelighed Faktoret Havnen Trinité som den nærmeste ved St. Marie. Der er kun en Lods for disse Havne, der bor i Trinité. Skibe, gaaende direkte til noget af disse tre Faktorerier, bør heise Lodsflag, naar de er udenfor den nævnte By, og altid afvente Lodsens Ankomst, før de gaar videre.

Ved François-Robert, Simon og Vauclin. Lodsen bor i François, hvor Flaget burde vises ligesom i Trinité.

Ved Marin og Trois Rivières. Stationen er ved Marin, hvor Lodsen skal tages ombord.

De ovennævnte Anvisninger er for Skibe, bestemt til disse Faktorerier direkte med Kul etc., da de fleste Befragtninger for Returlaster af Sukker sluttet i St. Pierre, og Lods almindelig erholdes ved privat Arrangement i Havnen for at føre Skibene til Faktoret, eller ogsaa gives tilbørlig Varsel til Stedets Lods, at et Skib ventes, hvorpaa han vil være paa Post og færdig til at gaa ombord, naar han ser det.

Stevedorer bør tages enten i St. Pierre eller Fort de France, da de ikke kan erholdes ved Faktorerierne. Deres Betaling er følgende: 50 c. pr. Hogshead Sukker og 15 c. for hver barrel og bag. Lægtene for Losning og Ladning af Varer skaffes af Faktorerierne for den for Tiden gjældende Taxt i St. Pierre se: fr. 1.20 for Hogshead.

Ferske Fødevarer kan faaes i alle ovennævnte Havne undtagen Trois-Rivières. Skibe i denne Havn kan faa saadanne tilsøs fra Rivière-Pilote eller tillands fra Petit Bourg.

Arbeidere kan let faaes for frs. 5 Dagen. Vand af udmærket Kvalitet erholdes overalt undtagen i Lamentin Bay. Dersteds indtages Forsyning i Fort de France.

Naar Skibe lader ved Faktorerier, hvor der ikke er Tolldbod, maa de tage ombord en Betjent for en Betaling af frs. 3 daglig og Kosten.

Udgifter for et Skib paa 400 Tons, ankommende med Stykgods og afgaaende med en fuld Ladning Sukker og Rum til Frankrige.

Ladning	frs. 168.30
Stempel	1.05
Pas og Permit	11.00
Sundhedsvisit 15 c. pr. Ton	60.00
Afgift for Tolk	60.00
Fyrafgift	20.00
Bøiefgift	40.00
Vandafgift	40.00

frs. 400.35

Konsulatafgift ikke medregnet.

Hertil kommer Commission af udgaaende Fragt 5 pCt. af Fragten-
antagne Beløb.

Sandballast kan kastes overbord; men Stenballast maa sendes iland i
Lægtene, hvilket koster ca. fr. 1 pr. Ton.

Der er en Tørdok i Fort de France, 400 Fod lang, der kan indtage
Skibe paa 28 Fods Dybgaaende.

Afgifter for alle Nationers Skibe, der kommer ind i Dok-
ken i Fort de France. Tonnageafgifter, Lodsning, Fyr- og Havne-
afgifter opkræves ikke. Skibe, der kun kommer for Dokken, erlægger kun
en nominel Taxt af 11 frcs. 25 c. eller 9 shillings. Indgaaende pr. Ton frcs.
2, hver Dag, efterat Dokken er tømt og pr. Ton frc. 0.50, og Stuvning pr.
Ton, en Gang for alle, frc. 0.92.

En Reduktion af 50 pCt. vil ske for, hvad der af et Skibs Drægtighed
overstiger 2000 Tons.

St. Pierres Red.

St. Pierre, den største By og Handelshavn paa Øen, paa 14° 44' 3''
N. B., 60° 10' 4'' V. L., paa Vestkysten af Martinique, er en aaben Red. Skibe
ankrer udenfor Byen i 2½—7 Favne og kaste sit Anker mod Søsiden i
mindre end ½ Kabellængde fra Land og Agterenden sikret ved et Anker
paa Stranden. Kapteinerne bør sørge for, at Ankerne kommer vel ned i
Sandet for at kunne modstaa de voldsomme Ryk, hvorfor de udsættes, lige-
saa at Tougene er tot, forat Skibene kan holdes i sine Stillinger.

Udmærket Vand kan erholdes, ligesaa alle nødvendige Forraad. Befolk-
ningen er ca. 35 000.

Export: Sukker, Rum, Cacao, Cassia, Huder etc. Import: salt Kjød,
Smør, Olie, Fisk, Korn etc. Befragtning af Rum kan faaes næsten hele
Aaret. Skibsprovisioner af alle Slags kan erholdes, og Dampmaskiner kan
blive fuldt repareret for moderat Betaling.

Lægtring — hvis ikke anderledes bestemt i Certepartiet — betales af
Skibet med 1 frc. pr. Hogshead for Sukker. Arbeidere ca. 5 frcs. pr. Dag.
Skibe, der forsøger Markedet, kan komme ind og forblive 5 Dage mod at
erlægge 10 c. pr. Ton, Lodsning indbefattet

Trinité Bay.

Trinité ligger paa 14° 44' 51'' N. B. og 60° 57' 40'' V. L. Bugten
er sikker under almindelige Vinde og har god Ankerplads i 5—6 Favne
ca. 6 Kabellængder fra Byen. Efter St. Pierre og Fort de France er det
den vigtigste Handelshavn paa Øen. Befolkning 7000.

Fra hvilket som helst Sted et Skib kommer, veiledes det i den Kurs, der
skal styres for at komme ind i Bugten, ved en Klippe ved Navn Caravelle,
der paa Afstand ligner et Skib for fulde Seil. Denne Klippe, der er ca. 90
Fod over Søfladen, er fuldstændig hvid paa Toppen og mangler ganske
Vegetation. Da den er til Luvart af Øen, er den en udmærket Veiledning

for Skibe fra Europa, bestemt til nogen Havn paa Østkysten, der er klippefuld og følgelig farlig. Om Natten tjener et fast hvidt Fyr, der vises paa Caracolli-Pynten, ca. 6 Kilometer syd for denne Klippe, i samme Øiemed. Byens Vand er slet; godt Vand kan faaes ved Godset Beaupré. Friske Provisioner daglig, Fisk og Grønsager i Overflod.

Cul-de-sac Marin.

Dette lille Indløb, paa 14° 28' 16" N. B., 60° 52' 15" V. L., er ca. 2 Miles langt, men trangt og fuldt af talrige Grunde, saa at Skibe af stort Dybgaaende maa bruge enten Damp, Varp eller Bugserbaad for at komme ind. Smaa Skibe kan dog komme ind uden stor Vanskelighed, da Vandet er saa klart, at de mange Klipper og Sandbanker let kan sees og undgaaes. Lods er ganske nødvendig. Skibe paa 12 Fods Dybgaaende kan ankre ca. 5 Kabellængder fra Byen, mere dybgaaende Skibe i 12 Favne, ca. en Mile fra Land. God Holdeplads. Vand ganske godt ved Faktoret.

Petite anse du Diamant.

Petite anse du Diamant og Grande et Petite anse d'Arlet er tre smaa Bugter paa Martiniques Sydvestkyst. Der er god Ankerplads i alle, fri for enhver Fare; men de er helt udsat for sydvestlige Vinde. Udmærket Vand kan faaes i Grande anse d'Arlet og Træ, Fjærkræ og Grønsager kan faaes fra Byen.

Gallion Bay.

Denne Bugt er paa Øens Østkyst. Havnen er rummelig nok, og Skibe ligger sikkert for Anker i dybt Vand; men den er vanskelig tilgængelig, og Adgangen burde ikke forsøges uden Hjælp af en Lods. Lodsning er en meget vanskelig Affære og kan kun ske ved Høivande. Provisioner maa erholdes fra Trinité, hvor Toldklarering foregaar.

Robert'

en stor, bekvem og sikker Havn under 14° 41' N. B. og 60° 57' V. L. paa Østkysten mellem François i Syd og Gallion i Nord. For Indseilingen behøves en Lods, der bor i Trinité. Skibe til Faktoret har udmærket Ankerplads ca. 8 Kabellængder fra Land. Ganske godt Vand faaes i Nærheden af Faktoret. Sandballast til Betaling fra 2.4 frcs. langs Skibssiden.

François.

Ankerpladsen er god og sikker; men Indseilingen til Havnen er vanskelig og kan alene forsøges med Lods.

Simon.

Havnen er liden, men sikker, med god Ankerplads ca. 3 Kabellængder fra Faktoriets Ladeplads. Sandballast, der maa tiltrænges, fra et noget

bortliggende Sted, og som bør bestilles forud, koster det samme som i François, hvor Toldklarering maa ske. Afstanden pr. Baad er ca. 3 Miles. Vand ganske godt; men Provisioner og Kjød maa faaes fra François. Skibe lader i Havnen Sukker fra Faktoret „Vauclin“, en Havn, beliggende under 14° 22' N. B., 60° 50' V. L. og ligesom St. Marie ganske usikker.

Trois Rivières.

Dette Faktori ligger i en liden Bugt under 14° 28' N. B., 60° 58' V. L. Lods er nødvendig for at styre sikkert gennem Revene, som begrænder Indløbet paa hver Side. Lods kan faaes fra Marin, Toldstedet, Afstand pr. Baad 6 Miles.

Kursen steg betydelig i 1897 og varierede fra 10 til 15 pCt.

Sydney.

Norske Skibe.	Med Ladning.		I Ballast.		Tilsammen.				Brutto- fragter. £
	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Deraf Dampskibe.		
							Ant.	Tons.	
I. Ankomne.									
Fra fremmede Lande til Ho- vedstationen	10	5 731	8	8 833	18	14 564	-	-	4 023
- fremmede Lande til Vicekonsulsstationerne .	4	4 680	42	50 311	46	54 991	-	-	85
Ialt	14	10 411	50	59 144	64	69 555	12	31 570	4 108
II. Afgaaede.									
Til fremmede Lande fra Ho- vedstationen	10	10 295	6	4 545	16	14 840	-	-	5 750
- fremmede Lande fra Vicekonsulsstationerne .	45	54 262	-	-	45	54 262	-	-	26 147
Ialt	55	64 557	6	4 545	61	69 102	23	31 570	31 897

Af svenske Skibe ankom 4 dr. 3611 Tons.

Erlagte Konsulatafgifter af norske Skibe ved Hovedstationen £ 47. 11. 0, ved Vicekonsulsstationerne £ 128. 0. 3, hvoraf tilfaldt Konsulen £ 64. 0. 2.

Af svenske Skibe ved Hovedstationen £ 5. 11. 6, ved Vicekonsulsstationerne £ 4. 13. 6, hvoraf tilfaldt Konsulen £ 2. 6. 9. Ialt tilfaldt Konsulen £ 119. 9. 5. Expeditionsafgifter, svenske £ 16. 10. 6, norske £ 15. 1. 6

Aarsberetning dateret 21 Marts 1898.

Vor Skibsfart paa Distriktet i 1897 var omtrent den samme som i 1896. Paa Grund af den periodisk tilbagekommende Tørke i de australske Kolonier, der var betydelig mærkbar i 1897, holdt Fragterne paa Europa sig meget lave, hvilket tildels ogsaa skyldtes den almindelige Stagnation, der nævnte Aar herskede overalt paa Verdensmarkedet; navnlig gjaldt dette Coprafragterne fra Sydhavssøerne til Europa.

Uld- og Stykgodsfragter. Til Storbritannien herfra vexlede Fragterne mellem 25 og 35 sh. pr. Netto Reg.-Ton med fri Stuage; men sidste Notering naaedes først sidst paa Aaret af Skibe, færdige til at modtage land og HavreLasten strax.

Shale. Fragterne varierede mellem 20 sh. og 22 sh. 6 d. paa Eng—Hamburg Traden.

Copra. Fragterne holdt sig mellem 41 sh. 3 d à 45 sh., alt efter Størrelse og Plads med Hensyn til tre Steder paa de sædvanlige Sydhavssøer; men Fragterne var i Gennemsnit forholdsvis færre, dels paa Grund af den i Fiji og Tonga herskende Tørke og dels paa Grund af, at en større Del Copra opkjøbtes af et hersteds nylig etableret Oliebrug, en Filial af det engelske Sæbefirma „The Sunleight Soap Company“. Fra Marshall-Øerne til Europa afsluttedes Coprafragter med 47 sh. 6 d.

Kul. Efterspørgselen efter Tonnage for adskillige Destinationssteder for Kul tiltog betydeligt og blev fastere, indtil de sidst paa Aaret naaede: Kina og Syd-Afrika 20 sh., Honolulu, San Francisco og Valparaiso 15 sh. 6 d, Manilla 14 sh. 6 d, Ostindien (Java) 14 sh.

Da den „intercoloniale“ (australske) Kystfart havde stor Efterspørgsel for Tonnage, op til 600 Reg. Ton, blev en Del norske og svenske Skibe timecharterede fra £ 28 op til £ 40 pr. 100 Reg. Ton pr. Maaned med frie Havne, Towage- og Ballast-Udgifter alt efter Størrelse og Tilfælde. Udsigterne viser sig i det hele taget mere opmuntrende, end det har været Tilfældet paa herværende Fragtmarked i længere Tid, og er der Haab om en god Saison.

Trælastfragterne fra Puget Sound hertil er nu oppe i 40 sh. à 42 sh. 6 d pr. 1000 Fod, medens Trælastfragterne fra New Zealand til Europa har holdt sig i 50 sh. pr. 100 Fod.

Med Hensyn til Dampskibe syntes de norske Redere at være tilbøielige i 1895 og 1896 til at faa sine Skibe timecharterede her paa Kysten paa Grund af de daarlige Udsigter, de havde i den før lønnende Trade i de indiske og kinesiske Farvande. Aabenbart var Vilkaarene ei tilfredsstillende,

da meget faa nye Kontrakter blev indgaaet i 1897; men de herværende Havneforhold havde ogsaa noget at gjøre dermed, thi efter disse kan en Kaptein, som ei har taget de nødvendige Lodsexamener her paa Kysten, ikke føre sit Skib ind i nogen af de australske Havne, men maa isaafald anvende Lods, hvilket er forbundet med betydelige Udgifter. For tildels at undgaa disse Udgifter, forsøgte Befragterne at engagere saakaldte fingerede Kapteiner, som indehavde disse Lodscertifikater; men da opstod Vanskelighed ved at faa saadanne, som var berettiget til at føre norske Skibe. Kun i et Tilfælde kunde dette arrangeres. Dog havde de norske Kapteiner Anledning til under sit Ophold herude at tage disse Examener, som er yderst simple og fordrer, at man har seilet en vis Tid, nemlig tre Gange paa Kysten af Australien, og isaafald, naar de norske Kapteiner selv føre ind sine Skibe, var jo Vanskelighederne ved de herværende Havnemyndigheders Fordringer overkommet.

Da en større Del af de norske Skibe har været timecharteret og en Del maanedsbefragtet, er det umuligt at opgive, hvad den hele Bruttofragt af den indkomne og udgaaende norske Søfart var i Aaret.

I 1897 paamønstredes paa norske Skibe ved Konsulatet og ved Vicekonsulatet i Newcastle 169 Mand, hvoraf 79 Nordmænd, 58 Svensker og 34 Udlændinge.

Ved Konsulatet hjemsendtes ialt af de fortjente Hyrebeløb til Norge £ 85. 10. 0 og til Sverige £ 55. 15. 0.

Inden Distriktet har ikke noget norsk Skib lidt Skibbrud i det forløbne Aar; men Konsulatet er derimod benyttet af Kapteiner og Besætninger fra de paa Sydhavssøerne forliste norske Skibe, hvorunder Kapteinerne og Styrmandene hjemsendtes og Besætningen fik nye Hyrer med Undtagelse af et Tilfælde, da den forliste norske Bark „Seladon“s Besætning, bestaaende af 13 Mand, efter over 10 Maaneders Ophold paa den lille Koralø „Sophia Island“ indfandt sig i Sydney, og alle hjemsendtes efter deres egen Begjæring paa Grund af de Ulykker, de havde gennemgaaet. Med Hensyn til Sydhavssøerne tillader jeg mig at sige, at i de sidste Par Aar det Indtryk har gjort sig gjældende hos mig, at de svenske og norske Interesser burde paasees ved at ansætte Konsuler eller Vicekonsuler paa de fornemste Øgrupper; thi ikke alene er den svenske og norske Søfart dersteds betydelig tiltaget i de sidste Aar; men der er en stor Del Svensker og Nordmænd bosat paa disse Øgrupper, hvilke driver temmelig stor Virksomhed paa næsten alle de fornemste Øer, og har dette Konsulat fra dem faaet Opdrag, der dog har været vanskelige at udføre paa Grund af, at saadant ikke kom indenfor dette Konsulatdistrikt, men har jeg ofte været nødt til i disse Tilfælde at henvise dem enten til den her stationerede engelske Admiral eller til „The High Commissioner of Western Pacific“, hvilket har faldt vanskeligt, naar det gjælder Steder, hvor andre Landes koloniale Interesser er repræsenteret foruden de engelske, som f. Ex. paa „New Hebriderne“.

I Aarets Løb solgtes et norsk Skib, dr. 495 Tons, og for 2 norske Barker udstedtes nye Interims-Nationalitetsbeviser.

New South Wales Skibsfart.

Efter herværende Shipping Masters Departementets Register udgjorde New South Wales Skibsfart (Krigs- og Kystskibe ei indbefattet) i 1897 1833 indkomne Skibe, dr. 3502496 Tons, samt 1478 udgaaende Skibe, dr. 3111087 Tons.

Antallet af de Sømænd, som mønstrede ved Sidney Shipping Office, udgjorde i 1897 15453, og de afmønstrede var 13921.

Det Totalbeløb, som udbetaltes til Søfolkene gennem nævnte Office, var ved Slutningen af Aaret £ 56 899. 8. 10.

Følgende Tabel viser Gjennemsnitshyrer, udbetalt Matroser i det forløbne Aar her i Sydney:

	Til Europa.	Til Indien og Kina.	Til Amerikas Vestkyst.
Januar—Marts	£ 3. 2. 6		£ 3. 0. 0
April—Juni	- 3. 0. 0		- 3. 0. 0
Juli—September	- 3. 5. 0	£ 3. 0. 0	- 3. 3. 0
Oktober	- 3. 10. 0		
November	- 3. 10. 0		- 3. 10. 0
December	- 3. 10. 0	- 3. 10. 0	- 3. 10. 0
og til Sydhavsøerne varierede Matroshyrerne fra	£ 3. 10. 0 til		£ 4. 0. 0.

Kysthyrerne var følgende:

	Inden Kolonien.		Til de andre Kolonier.	
	Seil.	Damp.	Seil.	Damp.
Januar—Marts	£ 3. 10. 0	£ 6. 0. 0	£ 4. 15. 0	£ 6. 0. 0
April—Juni	- 3. 15. 0	- 6. 0. 0	- 4. 15. 0	- 6. 0. 0
Juli—September	- 3. 15. 0	- 6. 0. 0	- 4. 15. 0	- 6. 0. 0
Oktober	- 3. 15. 0	- 6. 0. 0	- 4. 15. 0	- 6. 0. 0
November	- 3. 15. 0	- 6. 0. 0	- 4. 10. 0	- 6. 0. 0
December	- 3. 15. 0	- 6. 0. 0	- 4. 10. 0	- 6. 0. 0

Styrmænd (Damp) 1ste, 2den og 3die resp. £ 13 til £ 16, £ 10 op til £ 13, £ 9 op til £ 11.

Maskinister, 1ste, 2den og 3die resp. £ 18 til £ 25, £ 14 til £ 18 og £ 12. 10. 0 til £ 15. Fyrbødere £ 8.

Lodsafgifter.

Hvor der findes Lodsstation, erlægges af Skibe, som kommer eller gaar, en Lodsafgift efter følgende Tarif:

- For hvert Skib ved Ankomst eller Afgang i Ballast 1 penny pr. Ton.
- For hvert Skib ved Ankomst at indtages i Dok eller for Indtagende af Kul for Skibets eget Brug under Reisen og ei for noget andet Øiemed 1 penny pr. Ton og ved Afgangen efter at have været i Dok eller indtaget Kul som nævnt 2 pence pr. Ton.
- Naar Skibe eller Dampere er nødt til at søge Nødhavn paa Grund af daarligt Veir eller Reparation eller for at modtage Ordre eller indtage Proviant 1 penny pr. Ton baade ved Ankomst og Afgang.
- I alle andre ei ovenfor specificerede Tilfælde 2 pence baade ved Ankomst og Afgang.

De Skibe, som kommer eller afaar paa Grund af de under b og c nævnte Grunde, er i saadanne Tilfælde fritaget for Fyr- og Havneafgifter.

Lodsafgifter baade ved Ankomst og Afgang er begrændset til £ 20.

„Removal dues“ er for Skibe, som ei overstiger 300 Ton £ 1. 0. 0

—	—	—	400	”	- 1. 5. 0
—	—	—	500	”	- 1. 10. 0
—	—	—	600	”	- 1. 15. 0
—	—	—	800	”	- 2. 0. 0
—	—	—	1 000	”	- 2. 10. 0

med Tillæg af £ 1. 0. 0 for hver 500 Ton eller Del deraf over 1 000 Ton, indtil 2 000 Ton, hvorudover ei nogen Afgift erlægges.

Sydneys Dokker og saakaldte slips er ikke forøget eller væsentlig forandret siden min sidste Opgave derom, men er fremdeles efter følgende Liste:

Dokkens Navn.	Hvor beliggende.	Længde af Kjølen.	Bredde.	Dyb-gaaende.	Løfte-evne.
Landdokker.					
Fitzroy	(Reg.) Cookatoo Isl.	450'	59'	21' 6"	—
Sutherland	(") Do.	600'	84'	32' 0"	—
Morts	(Priv.) Balmain	410'	66'	20' 6"	—
Flydende Dokker.					
Coodalls	(Priv.) Johnston's Bay	96'	28'	7' 3"	200 Tons.
Roundness	(") Waterview	160'	42'	12' 0"	474 "
Atlas	(") Woolwich	242'	59'	14' 0"	1 200 "
Victoria Jubilee	(") Johnston's Bay	317'	55'	15' 0"	1 500 "
Drake	(") White	150'	60'	7' 6"	500 "

Patent Slips.

Morts No. 1	(Priv.) Balmain	270'	30'	— —	2 000 "
Do. No. 2	(") do.	200'	25'	— —	1 000 "
Do. No. 3	(") do.	—	—	— —	40 "

Med Hensyn til Koloniens Fyre saa kan de specificeres fra Koloniens sydligste Kap „Green Cape“ til den nordligste „Cape Fingal“.

Navn.	Orden.	Beskrivelse.	Fast Blink. Revolv.	Ophold mellem Blink.	Skinnets Farve.	Lysets Høide.	Synlig.
Green Cape	1	Dioptric	Revolv.	1' 0"	Hvidt	144 ft.	12 Mil.
Eden (Twofold Bay)	-	Catoptric	Fast	—	Rødt	140 -	7 —
Montague Island	1	Dioptric	F. & B.	1' 0"	Hvidt	262 -	20 —
Ulladulla	-	—	Fast	—	Do.	140 -	12 —
Jervis Bay	-	Catoptric	Revolv.	0' 30"	Hvidt, rødt, grønt	224 -	14-18 —
Shoelhaven	-	—	Fast	—	Rødt	—	8 —
Kiama	-	Dioptric	—	—	Grønt	—	8-12 —
Woollongong	4	Do.	—	—	Hvidt	56 -	10 —
Maquarie South Head	1	Do.	Revolv.	1' 0"	Hvidt (Electrisk)	346 -	25 —
Burrenjoey Broken Bay	2	Do.	Fast	—	Rødt	371 -	15 —
Newcastle	-	Catoptric	—	—	Hvidt	115 -	18 —
Port Stephens	-	Do.	Revolv.	1' 0"	Hvidt, rødt, vexl.	126 -	17 —
Nelson Head	-	Do.	Fast	—	Hvidt	—	8-10 —
Sugarloaf Point	1	Dioptric	Revolv.	0' 30"	Do.	258 -	22 —
Crowdy Head	4	Do.	Fast	—	Do.	130 -	10-12 —
Smoky Cape	4	Do.	Do.	—	Do.	120 -	Do.
Tackling Point	1	Do.	Revolv.	0' 30"	Do.	188 -	19 —
South Solitary Isl.	4	Do.	Fast	—	Do.	—	12 —
Clarence River	4	Do.	Do.	—	Do.	—	12 —
Richmond River	4	Do.	Do.	—	Do.	180 -	6-8 —
Cape Fingal	1	Do.	Blinkende	0' 30"	Do.	450 -	27-35 —

Handel. Tørken i 1897 bevirkede en mærkbar Nedgang i Koloniens Faareavl, der medførte Nedgang i Uldexporten samt i Faareavlens andre

Produkter, som Skind, Talg og frosset Kjød. Tørken skadede derhos ogsaa Koloniens Kornafsætning, og store Mængder Hvede maatte indføres fra Kalifornien. Kornmangelen forhøiede vistnok Priserne og derved Jorddyrkernes Udbytte; men dette paavirkede dog ikke Koloniens kommercielle Tilstand i det Hele, men maa ansees som mere lokalt. For Faareproducenterne gjorde ikke højere Priser sig gjældende, ialfald for en stor Del af de lavere Kvaliteters Vedkommende. Uldexportørernes Opmærksomhed er i de senere Aar fæstet paa den store Fordel ved at holde Uldauktionerne her i Sydney i Stedet for, som før brugeligt, at sende Ulden til London for der at bortauktioneres. Efterat denne Forandring er indført, kan man nu i Uldsæsonen, der begynder først i Oktober og varer til Midten af Januar, se Opkjøbere af alle Nationer ankomme hertil. Fra Sydney og Newcastle udførtes 648 696 Baller til Værdi £ 7 329 221. For de andre Dele af Kolonien mangler Opgaver.

Meierivæsenet ofres i Kolonien stedse mere og mere Opmærksomhed. Ved en international Kanference mellem de forskellige Koloniers Agerbrugsministre i Mai drøftedes bl. A. de sanitære Forhold inden Meierierne, hvorefter skjærpede Forholdsregler indførtes til Forebyggelse af smitsomme Sygdommes Spredning ved Produkter fra denne Næringsgren. Nyttens af at pastorisere Melk og Fløde har gjort sig betydelig mærkbar herude, efterat „New South Wales Fresh Food and Ice Company Limited“, der ansees som den ledende Autoritet inden Meierinæringen, har erkjendt Vægten af dette System. De herværende Afskibningsbestemmelser for frosset Smør har ikke været tilfredsstillende for Meieristerne i de forløbne Aar, men er nu forbedret ved Ordningen med „Peninsular and Oriental“ og „Orient“ Dampskibsselskaber, der fra 1898 har paataget sig at begynde en Ugetransport af alt for Export færdigt Smør til London undtagen i Tiden fra 25 Februar—1 Mai, da Smørproduktionen overstiger det for denne Transport bestemte Rum; imidlertid har Selskaberne forpligtet sig til for denne Tid at skaffe Rum i andre Skibe. Man haaber herved at kunne etablere en regulær Export af Smør til London; det betvivles dog, at de australske Kolonier, ialfald i mange Aar, vil kunne konkurrere med Ima dansk og svensk Smør, dels paa Grund af Foderstoffenes Kvalitet, hvis Bestanddele ikke giver det for de nordiske Landes Smør saa meget afholdte Aroma, dels fordi de australske Kolonier vel ikke har det gennemgaaende Renlighedssystem i sine Meierier, som saa nøie iagttages i Sverige og Danmark. I 1896—97 opgik Koloniens Smørproduktion til 25 874 297 lbs., hvoraf exporteredes 2 707 088 lbs. Af Ost produceredes 4 619 844 lbs. og udførtes 264 900 lbs.

Frosset Kjød er en anden vigtig Exportartikel, som Kolonisterne har lagt sig meget efter med det Resultat, at den har havt en for dem tilfredsstillende Fremgang i de sidste Aar. Det er dog en erkjendt Ting herude, at de nuværende Forhold i denne Industri, især med Hensyn til Adgangen til at udskibe det frosne Kjød, har været alt andet end tilfredsstillende, og at en bedre Organisation fordres, hvis de Resultater skal opnaaes, som ventes af denne Industri; thi under de nuværende Forhold hænder det ofte, at frosset Kjød, især Faareskrotter, sendes herfra i saa store Kvantiteter, at det saavel af Sydamerika som Kapkolonien forsynede engelske Marked er blevet overfyldt, og ligesaa andre for denne Export vigtige Pladse. Derhos har det ofte hændt, at en større Procent af det afsendte Kjød er befundet ved Ankomst til Destinationsstedet ubrugeligt til

Menneskeføde af Mangel paa ordentligt Tilsyn ved Afskibningen. Især af disse to Aarsager har Fordelen ved her at have gode Magasiner og rummelige Kjølerum for Kjød, bestemt til Export, gjort sig mere og mere gjældende, da Exportørerne herved kan regulere Afsendelserne ved en ordentlig Organisering. En inden denne Industrigren opsigtsvækkende Begivenhed fandt Sted i det forløbne Aar, idet en af Londons mest kjendte Spekulanter og Finantsmænd, Mr. E. T. Holey, indkom til de inden denne Koloni etablerede „Meatfreezing Companies“, saavel som i de andre Kolonier, med det Kjømpesforslag at forene alle disse til et Selskab, hvorved de vilde kunne beherske det engelske Kjødmarked; men dette enorme Spekulationsforslag faldt igjennem paa Grund af, at saamange Privates Interesser og Fordringer maatte tages i Betragtning. Som et Bevis paa, hvilke Fremskridt Exporten af frosset Kjød har gjort i de sidste Par Aar, kan anføres, at Værdien deraf i 1896—97 var £ 343 680 for lbs. 71 966 272 mod £ 194 049 for lbs. 38 048 752 i 1894—95. Antallet af levende Kvæg i Kolonien var for 1896—97 2266 163 Hornkvæg og Heste og 48 318 790 Faar. Af preservevet Kjød udførtes i nævnte Tid til en Værdi af £ 262 280.

Vinproduktionen i New South Wales, der endnu er i sin Begyndelse, gaar fremad, idet visse Vinsorter, som „Hoch“ begynder at vinde Anerkjendelse. Tobaksavlen har af Regjeringen faaet adskillig Støtte.

Trælast. Opgaver, indhentet ved Agerbrugsministeren om Koloniens Trælastindustri, viser, at der fra Skovtrakterne ved de nordlige Floder (Tweed River og Richmond River) transporteres ned til Sydney mellem 7 og 8 Millioner superficial Fod blandet Trælast, især Gran og Ceder. Fra samme Skovdistrikt udførtes derhos ca. 1 Mill. sup. Fod Hardwood til England. Trælasttrafikken fra Koloniens sydlige Dele har derimod ikke været saa livlig; dog vil dette vistnok snart forandre sig, idet „The Minister for Lands“ har indgaaet for Kolonialregjeringens Regning en Kontrakt med et engelsk Selskab, hvorved er bortleiet til dette 20 000 Acres Skov med Ret til Hugst af al saakaldet Hardwood, specielt „Blackbutt“, hvilken Træsart det agter at exportere til England til Brug ved Gadebrolægning.

Koloniens Grubeindustri er tiltaget betydeligt i de senere Aar. I 1896 opgik Værdien til £ 4 478 369, hvoraf Guld for £ 1 073 360, Sølv £ 26 518, Kul £ 1 125 281, Shale £ 34 202, Cokes £ 21 851, Tin £ 102 117, Kobber £ 260 311, Jern £ 33 283, Antimon £ 1 834, Vismuth £ 490, Silver-lead and Ores £ 1 758 933, Oxide of Iron £ 801, Chrome £ 11 280, Bly £ 259, Limestone (flux) £ 54 261, Alunite £ 4 116, Noble Opal £ 25 000, Fireclay £ 69, Platina £ 3 479, andre Mineralier £ 924.

Koloniens Import er under den nuværende frihandelsvenlige Regjering tiltaget i Forhold til Øgningen i Koloniens Folkemængde. Af Statistiken er det vanskeligt at faa Oplysning om de forskjellige Koloniens Bidrag dertil, da Toldvæsenet kun noterer sidste Afskibningshavn. Af Australiens hele Import for 1896, £ 55 499 108, indtog New South Wales første Plads, som det fremgaar af følgende Opgave: New South Wales £ 20 561 501, Victoria £ 14 554 837, South Australia £ 7 263 522, Western Australia £ 6 493 557, Queensland £ 5 433 271, Tasmania £ 1 192 411.

Koloniens Folkemængde var ved Aarets Slutning 1 323 460.

Da stedse flere Forespørgsler indkommer til Konsulatet angaaende de herværende Patentforhold og Registrering af Varemærker, tillader jeg mig her at meddele et Uddrag deraf, idet jeg under særskilt Omslag indsender Koloniens Publikationer om disse Lovforhold.

Patents, Trade Marks and Copyright in New South Wales.

Patents.

Letters Patents are granted for the maximum period, viz.: fourteen years to the authors or designers (inventors) or their agents or assignees, and certificates of provisional protection, that may be superseded by application for Letters Patent, are issued to the same for twelve months. An introducer of an invention into the Colony, although not the actual inventor, may petition for Letters Patent or a certificate of Provisional Protection, as the author or designer by virtue of communication from abroad. The fee payable in connection with an application for Letters Patent is £ 5 and that payable on application for Provisional Protection £ 2. £ 3 only is paid on an application for Letters Patent to supersede Provisional Protection. An Application for Letters Patent must comprise a petition in the prescribed form, addressed to the Governor; a complete specification of the invention, illustrated by drawings, if necessary: a copy of the specification and drawings, if necessary: a copy of the specification and drawings, a Treasury Receipt for the amount of the fee, and addressed to the examiner of Patents. An application for Provisional Protection for lodgment at the Patents Office must be accompanied by a petition, likewise addressed to the Governor, a provisional specification giving an outline of the nature and scope of the invention and a Treasury Receipt. Patentees may assign their Grants or license others to use their inventions and the holders of Certificates of Provisional Protection may assign their rights to make application for Letters Patent. Applications for leave to amend Patent specifications may be lodged after or before the issue of Grants, and applications for Letters Patent or Provisional Protection and applications for leave to amend may be opposed. Letters patent may be revoked on petition to the Supreme Court.

Trade Marks.

The fee payable to the Registrar General on application to him for the registration of a Trade Mark is £ 3. 3. 0. There is no limit to the registration when once effected and renewal fees are not charged. Trade Mark includes „any name, signature, word, letter, device, emblem, figure, sign, seal, stamp, diagram, or other mark lawfully used by any person to denote any chattle or any article of trade, manufacture or merchandise to be an article or thing of the manufacture, workmanship, production or merchandise of such person or to be an article or thing of any peculiar or particular description made or sold by such person“. Proceedings may be taken in Equity for an injunction to restrain any infringement of a Trade Mark, or, if the infringement be the forgery or the counterfeiting of the mark, action may be taken by criminal process. The Registrar may refuse registration when it is shewn that the mark has been previously registered, or is so like some registered mark that it may be mistaken for it, or when it is proved to his satisfaction that the mark is the property of some person other than the applicant for registration. Priority of registration does not of itself give a right against use prior to registration. Transfers of Trade Mark Certificates are registered on payment of a fee of £ 1. 1. 0 in each case.

Copyright.

Registration of Copyright is regulated by the Copyright-Act, 1879, and the British International Copyright Act 49 & 50 Vic. chap. 33. Part I of

the first mentioned of these Acts provides for the registration of Copyright in a volume part or division of a volume, newspaper, pamphlet, libretto sheet of letter-press, sheet of music, map chart or plan, separately published, and every new addition containing alterations; for the registration of play-right or stageright, and for the registration of the series of any encyclopoedia, review, magazine, periodical work, newspaper or work published in a series of books or parts and lecture. The Copyright under this part lasts for 42 years or the life of the author plus seven years, whichever is the longer period. Part 2 provides for Copyright in paintings, drawings, works of sculpture and engravings, including the design for 14 years, and in photographs and photographic negatives for 3 years. Part 3 provides for the protection of designs for 2 or 3 years according to the class in which registration is effected. The author of a design to secure registration must be a British subject or a resident in the Colony and the work must be new or original and made in the Colony. The fee is for registration under Part 1 5 sh. Registration of liberty of performance or representation costs 5 sh. and a like amount is paid for the registration of an assignment. The fee for registration under Part 2 or for registration of assignment thereunder is for photograph or chromographic card 1 sh. and for other subjects 5 sh. Registration under Part 3 of either design or assignment costs 10 sh.

Proposed New Legislation.

The propose fresh legislation contemplates the consolidation of the laws relating to Patents, Trade Marks and Designs and provides for a system relating to those subjects as nearly as possible on all fours with that in operation in Great Britain. Parts I & II of the existing local Copyright Act would not should it become law be effectet by it. Patents would be issued to inventors or others posenssing a title for a period of 14 years but subject to the payment of renewal fees. Trade Marks registration would be limited and the registration of Designs brought under the same administration as the Patent and Trade Marks Laws.*)

Statutes relating to Patents.

16 Vic. No. 24	Letters of Registration (1854).
42 — „ 27	Patents Law Amendment Act (1897 International Exhibition).
51 — „ 3	Patents Law Amendment of 1887.
60 — „ 39	Patents Law Amendment Act 1895 (Amendment of Specification etz.).
No. 35, 1897	International Patents and Trade Marks Arrangement Act, 1897.

Statute relating to Trade Marks.

28 Vict. No. 9	The Trade Marks Act, 1865.
56 — „ 13	Trade Marks Act Amendment Act.

*) This Act is not practically in force yet, pending the issue of an order in Council in England under the English Act.

Statutes relating to Copyright.

42 Vic. No. 20. The Copyright Act, 1879.

49 & 50 Vic. Chap 33. The International Copyright act 1896.

C. A. Falstedt.

Bremen.

Norske Fartøier.	Med Ladning.		I Ballast.		Tilsammen.				Brutto- fragter. Kr.
	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Deraf Dampskibe.		
							Ant.	Tons.	
I. Ankomne.									
Fra Norge til Hoved- stationen	28	6 339	3	633	31	6 972	-	-	55 582
- Norge til Vicekon- sulsstationerne . . .	31	8 909	-	-	31	8 909	-	-	67 177
- Sverige til Hoved- stationen	5	1 668	-	-	5	1 668	-	-	10 840
- Sverige til Vicekon- sulsstationerne . . .	21	8 620	-	-	21	8 620	-	-	83 102
- andre Lande til Ho- vedstationen	22	11 482	23	6 801	45	18 283	-	-	340 906
- andre Lande til Vice- konsulsstationerne .	23	14 415	12	4 472	35	18 887	-	-	352 031
Ialt	130	51 433	38	11 906	168	63 339	112	46 890	909 638
II. Afgaaede.									
Til Norge fra Hoved- stationen	42	12 821	5	2 366	47	15 187	-	-	78 560
- Norge fra Vicekon- sulsstationerne . . .	3	348	10	3 556	13	3 904	-	-	2 133
- Sverige fra Hoved- stationen	2	135	1	650	3	785	-	-	1 702
- Sverige fra Vicekon- sulsstationerne . . .	3	552	1	844	4	1 396	-	-	4 799
- andre Lande fra Ho- vedstationen	10	1 520	23	9 703	33	11 223	-	-	12 524
- andre Lande fra Vice- konsulsstationerne .	7	3 893	63	28 422	70	32 315	-	-	4 195
Ialt	67	19 269	103	35 741	170	64 810	115	48 312	103 913

For Havari ankom 1 Skib dr. 279 Tons.

Af svenske Skibe ankom 181 dr. 37 444 Tons.

Erlagte Konsulatafgifter af norske Skibe ved Hovedstationen M. 1 267.81,
ved Vicekonsulsstationerne M. 2 247.18, hvoraf tilfaldt Konsulen M. 1 123.59.

Af svenske Skibe ved Hovedstationen M. 726.01, ved Vicekonsulsstationerne M. 1256.72, hvoraf tilfaldt Konsulen M. 628.36. Ialt tilfaldt Konsulen M. 3745.77.

Aarsberetning dateret 31 Marts 1898.

Det i 1896 omtalte Opsving i Handel og Omsætning holdt sig i Almindelighed ogsaa i 1897, skjønt nogle Raaprodukter var underkastet vigende Konjunkturer. De industrielle Føretagender har givet gode Resultater. Især udviklede Dampskibsrederiet sig kraftigt for Fragtfarten. Stigende Fragter paa Amerika og Østen støttede især i 2den Halvdel af 1897 Rederiet.

I August overtog det først i 1896 her grundede Dampskibsselskab Argo de i engelsk Fart af Norddeutsche Lloyd benyttede Dampskibe og dermed ogsaa denne Fart for nævnte Selskab. I 1898 vil „Argo“ til videre Udvidelse forhøje sin Kapital. Dividenden for 1897 er 7 pCt.

Seilskibene fortrænges derimod stedsa mere af Dampskibene, skjønt i 2det Halvaar deres Stilling bedrede sig noget.

Skibsbyggeriet paa Weser var hele Aaret fuldt optaget.

Af norske Skibe ankom paa Weser i 1897 110, 44463 R. T., 1896 113, 44510 T., 1895 102, 43039 T., 1894 118, 51217 T., 1893 77, 33350 T.

Fra Norge ankom til Weser 58 norske, 6 svenske, 26 tyske, 1 hollandsk og 4 danske Skibe, ialt i 1897 95, dr. 19391 T., 1896 86, 23321 T., 1895 71, 20356 T., 1894 85, 23934 T., 1893 71, 19824 T.

Værdien af de deri førte Ladninger var 1897 M. 856456 = Kr. 761294, 1896 M. 1759398 = Kr. 1563909, 1895 M. 629205 = Kr. 559293, 1894 M. 662583 = Kr. 588963, 1893 M. 553150 = Kr. 491777.

Fra Weser gik til Norge 53 norske, 1 svensk, 14 bremiske, 14 andre tyske, 1 russisk, 1 engelsk og 3 danske Skibe, ialt i 1897 87, dr. 25898 T., 1896 94, 30846 T., 1895 86, 26290 T., 1894 101, 30940 T., 1893 80, 24538 T.

Værdien af de deri førte Ladninger var 1897 M. 3405108 = Kr. 3026763, 1896 M. 3364074 = Kr. 2999288, 1895 M. 3624413 = Kr. 3221700, 1894 3330389 = Kr. 2960346, 1893 M. 4298970 = Kr. 3821306.

For norsk Regning købtes 2 i Bremen liggende Skibe, Dampskib „Lizzie“, 21 R. T., for M. 16000 og Bark „Spica“, 915 R. T., for M. 61000.

Til Brake og Nordenhamn ankom fra Norge 17 norske Skibe, dr. 4901 T., fra Sverige 3 do., 1806 T., fra andre Lande 14 do., dr. 9105 T. I Brake solgtes Brig „Emma“ af Tønsberg, 291 T., efterat være kondemneret.

For norsk Regning købtes i Bremerhaven et Dampskib, 1150 T., for £ 5350 og en Bark, 619 T., for £ 1350.

Til Leer ankom 1 norsk Skib, 429 T., fra Norge og 2, 494 T., fra fremmede Havne.

Til Emden ankom 6 norske Skibe, 1686 T., fra Norge, 3, 1014 T., fra Sverige, 2, 509 T. og fra fremmede Havne.

Bremens Indførsel i 1897 var M. 894075354 og Udførselen 852262456, ialt M. 1746337810 mod i 1896 M. 1630836835, 1895 M. 1572158350, 1894 M. 1366595078, 1893 M. 1399767966.

Af Skibe ankom 4391, dr. 2258988 R. T.

Udvandringen over Bremen var 46798 Personer.

Wesers Handelsflaade var i 1897 624 Skibe, dr. 546595 R. T. Netto.

Paa Grund af dette Aars milde Vinter har man ikke udvundet nogen Is i Nordtyskland, hvorfor en betydelig Import af Is maa finde Sted. Fra Norge er i de sidste Maaneder allerede ankommet flere Isladninger, og der tør endnu udkræves store Tilførsler af Is.

Norddeutsche Lloyd har med sin store Dobbeltskruedamper „Kaiser Wilhelm der Grosse“ at opvise store Resultater og venter ligesaa af sin anden i Mai i Fart kommende lignende Damper „Kaiser Friedrich“. Selskabets Drift er gaaet betydelig fremad og vil endnu mere udvides ved den af Rigsdagen nylig bevilgede Subvention af 1½ Mill. Mark for en 14-daglig Forbindelse med Østasien. Dividenden for 1897 var 5 pCt.

Af de øvrige her bestaaende Skibsfartsselskaber uddelte „Neptun“ 10 pCt. og „Hansa“ 8 pCt.

Havfisket dreves i 1897 med 86 Skibe mod 80 i 1896; Resultatet kan betegnes som tilfredsstillende, hvorimod Sildefisket, der dreves med 14 Luggere fra Vegesach og 4 fra Elsfleth, ikke kan opvise gunstige Resultater.

Den nye Kaiserhafen og den nye Kommersschleusse i Bremerhaven aabnedes for Trafik i September. Herved skaffes Adgang til at komme ind selv for de største Skibe. Tarifen for Havneaanlæggenes Benyttelse er i sin Tid indsendt.

Tørdokken i denne nye Havn bliver færdig i 1899; derhos er paa Grund af den stærkt tiltagende Bomuldshandel dersteds anbragt 2 store Bomuldsskur.

Arbejderne paa Ydreweisers Korrektion har forsaavidt givet forventet Resultat, men er endnu ikke tilendebragt.

Det store Kanalprojekt, en Forbindelse af Rhin, Weser og Elben, er desværre heller ikke i dette Aar skredet fremad.

De norske Dampskibe „Kong Sigurd“ og „Bremen“ har ligesom det svenske Dampskib „Flora“ i Aaret opretholdt regelmæssig Fart paa Christiania og Gøteborg.

Paa norske Skibe afmønstredes 73 og paamønstredes 28 Mand.

Indførsel fra Norge:

Salt Fisk, Sild 195 Tons, Mark 5519, Sardeller og Ansjos 1265 Kg. N., 483 M., anden saltet og røget Fisk 1610 Kg. N., 1313 M., tørret Fisk

2639 do., M. 1291, Konserver 1018 do., M. 832, Sprit 159322 Ctr., M. 26867, andre Fødevarer for M. 206, Tagsten 535 Kvm., 1243 M., Graasten 2.57 Kbm., 590 M., Brosten 1147 Kvm., 6882 M., Is 13364 Ctr., 4911 M., Træ, Gran og Furu 6400 Kbm., 143934 M., Bord og Planker 20114, M. 563051, Bredder 47, M. 1318, Baand- og Stavtræ 137188 Kg. Br., M. 9125, Naturalier 225 Kg. Br., M. 302, Tran 1302 Tdr., Mk. 57966, andre Raastoffe for M. 331, Jernvarer 5285 Kg. Br., M. 1483, Lædervarer 418 Kg. Br., M. 1505, Maskiner 32671 Kg. N., M. 23507, Papir 6797 Kg. B., M. 2052, Stenvarer 660 Kg. B., M. 251, andre Industrigjenstande 304 Kg. B., M. 594, ialt M. 856456 eller Fødevarer 1963 Dobbeltctr. Brutto, Mark 36511, Raastoffe do. 202262, M. 790553, Industriprodukter do. 517, M. 29392.

Udførsel til Norge:

Amidam 141566 Kg. N., Mk. 57956, Frugter, tørrede Rosiner 11077, M. 3462, andre 349, M. 332, Krydderier 454, M. 328, Kaffe 197620, M. 271870, Kakao 3949, M. 4340, Levnettsmidler, Kjød etc.: Oxekjød 1051, M. 855, Fedt og Flesk 54010, M. 24950, Ost 3917, M. 4896, Rugmel 1395985, M. 113559, Hvedemel 10495, M. 2310, andet Mel 4950, M. 880, andre Fødevarer, 203, M. 341, Frugt, frisk og tørret 541, M. 315, Ris 2414426, M. 440565, Salt 497362, M. 17408, Spirituosa, Rum 3972 Liter, M. 5115, andre Spirituosa Ltr. 532, M. 1060, Tobak 1116775 Kg. N., M. 1085158, Cigarer 1514 Mill., M. 85339, Kvægfoder, Klid, Mel etc. 1304249 Kg. N., M. 101793, Vin, fremmed 32574 Liter, M. 22984, tysk 441, M. 540, Sukker, raat, tysk, 165648 Kg. N., M. 43069, andre Fødevarer for M. 615, Byggningsmaterialier, Asfalt etc. 413036 Kg. N., M. 17090, Stenkul & Cokes, tyske, 1675 Tons, M. 29352, Droger, Sjellak 7258 Kg. N., M. 11209, andre raa Droger 1853, M. 767, præp. Saltsyre 68801, M. 4059, Svovlsyre 31414, M. 2545, andre Syrer 2903, M. 1665, Kemikalier 92697, M. 22018, Gjødningsalte 2199, M. 350, Jordfarver 9607, M. 1922, Fernis 2622, M. 1023, Zinnover 352, M. 1538, andre Farvevarer 5024, M. 4138, Træ, Eg og Bøg 27.78 Kbm., M. 972, Gran etc. 14, M. 1000, Baand- og Stavtræ 14690 Kg. Br., M. 1470, Cedertræ 18.34 Kbm., M. 2445, andet Snedkertræ 8000, Kg. N., M. 1920, Korktræ 10467, M. 8291, Petroleum 520052, M. 68340, andre ikke med. Olier 4018, M. 3100, Maskinfedt etc. 39773, M. 11677, Stolerør 5302, M. 4946, Tungspat 29219, M. 1490, Bomuld 142881, M. 105378, Faareuld 27715, M. 83782, Tobakslud 4184, M. 5851, Lerjord, Pibeler 50000, M. 1333, Porcelænsjord 11058, M. 271, andre Raastoffe for M. 597, Jernblik 522498 Kg. N., M. 71060, Jerntraad 1007419, M. 236324, Stangjern 798161, M. 91789, andre Metaller 2094, M. 368, Bomuldsgarn 95, M. 194, Uldgarn 877, M. 3412, Læder, garvet 108, M. 568, Varer af Uld og Halvuld 36 Kg. Br., M. 180, Bøger og Tryksager 759, M. 1783, Jernvarer, Støbevarer, grove tyske 17048 Kg. N., M. 2888, Jernbaneskiner 23710, M. 3177, Søm, tyske 303277, M. 60655, Staalvarer 917 Kg. B., M. 1271, andre Jernvarer, fremmede 2147, M. 2298, tyske 277526, M. 130235, Malerier etc. 254, M. 1725, Vogne 4 Stkr., M. 3338, Glasvarer 6173 Kg. Br., M. 975, Gummivarer 149 Kg. B., M. 790, Hampevarer 1316, M. 1109, Cigarkassebord, tyske 3389, M. 1853, fine Trævarer 376, M. 581, Skoplug 1903 Kg. N., M. 552, alm. Trævarer 1456 Kg. N., M. 880, Korkvarer, fremmede 3174, M. 3275, tyske 42726, M. 29908, Lædervarer, fremmede 289, M. 1162, tyske 3308, M. 12137,

Maskiner, fremmede 2983 Kg. N., M. 1846, tyske 45791, M. 34337, Matter 1144 Kg. Br., M. 778, Messingvarer 2716, M. 6490, Metalvarer, tyske 69, M. 2597, Papirvarer, tyske, 734, M. 561, Porcelænsvarer 1270, M. 929, Stentøi, fint tysk, 3009, M. 1148, Stenvarer, tyske 1351, 455, Pottemagervarer, 1078, M. 304, andre Industrivarer 502, M. 667, Fødevarer 76068 Dobb. Ctr. Br., M. 2290040, Raastoffe 34296 do., M. 400549, Halvfabrikater 23471, M. 403715, Manufakturvarer 1, M. 180, andre Industrivarer 7736, M. 310624.

Herm. S. Gerdes.

Bilbao.

Norske Fartsier.	Med Ladning		I Ballast.		Tilsammen.				Brutto- fragter. Kr.
	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Deraf Dampskibe.		
							Ant.	Tons.	
I. Ankomne.									
Fra Norge til Hoved- stationen	55	22 965	-	-	55	22 965	-	-	166 290
- Norge til Vicekon- sulsstationerne	72	32 444	1	302	73	32 746	-	-	176 486
- Sverige til Hoved- stationen	1	367	-	-	1	367	-	-	1 580
- Sverige til Vicekon- sulsstationerne	4	1 424	-	-	4	1 424	-	-	20 720
- andre Lande til Hovedstationen	4	2 941	96	80 215	100	83 156	-	-	20 670
- andre Lande til Vice- konsulsstationerne	22	8 435	3	2 287	25	10 722	-	-	94 004
Ialt	158	68 576	100	82 804	258	151 380	247	148 634	479 750
II. Afgaaede.									
Til Norge fra Vicekon- sulsstationerne	-	-	4	1 456	4	1 456	-	-	-
- Sverige fra Vicekon- sulsstationerne	-	-	1	210	1	210	-	-	-
- andre Lande fra Hovedstationen	159	108 895	-	-	159	108 895	-	-	1 044 200
- andre Lande fra Vice- konsulsstationerne	89	39 292	9	4 525	98	43 817	-	-	35 173
Ialt	248	148 187	14	6 191	262	154 378	250	151 041	1 079 373

For Havari eller Ordre ankom 6 norske Skibe, dr. 4145 Tons.

Af svenske Skibe ankom til Distriktets Havne 32, dr. 20456 Tons.

I Konsulatafgift oppebares af norske Skibe ved Hovedstationen P.tas 7 695.15, ved Vicekonsulsstationerne P.tas 2 892.53, hvoraf tilfaldt Konsulskassen P.tas 1 446.26; af svenske Skibe ved Hovedstationen P.tas 1 328.70, ved Vicekonsulsstationerne P.tas 461.65, hvoraf tilfaldt Konsulskassen P.tas 230.83. Ialt tilfaldt Konsulskassen P.tas 10 700.94.

Expeditionsafgifter: I norske Anliggender P.tas 533.60, i svenske P.tas 33.60, tils. Pes. 567.20.

Aarsberetning.

De i Aaret 1897 ankomne 258 norske Skibe var fordelt saaledes som følger paa Distriktets Havne:

Bilbao . .	154	Dampskibe, dr. 106 121 Tons og 2 Seilskibe, dr. 367 Tons.
Corunna . .	6	— - 3 465 ” - 1 — - 299 —
Gijon . .	1	— - 244 ” - 2 — - 784 —
Pasajes . .	27	— - 11 882 ” - 2 — - 189 —
San Sebastian	1	— - 598 ” - 2 — - 690 —
Santander .	41	— - 18 617 ” - 1 — - 210 —
Vigo . .	17	— - 7 707 ” - 1 — - 207 —

Ialt 247 Dampskibe, dr. 148 634 Tons og 11 Seilskibe, dr. 2 746 Tons.
mod 256 — - 164 012 ” - 7 — - 2 656 —
i Aaret 1896.

Heraf fremgaar, at den norske Skibsfart paa Nordspanien ifjor havde omtrent samme Omfang som i 1896.

Heller ikke i Art undergik vor Skibsfart nogen nævneværdig Forandring. Seilskibe i sin Almindelighed og saaledes ogsaa norske vedblev at spille en ubetydelig Rolle her i Distriktet, medens norske Dampskibe, nu som før, fandt Sysselsættelse i Importen af Klipfisk og andre Fiskeriprodukter til Bilbao, Santander, Corunna og Vigo samt Træmasse til Pasajes og Bilbao og i Exporten af Jernmalm fra Bilbao til England og Holland.

I Vintraden mellem Pasajes og Frankrig foretog et norsk Dampskib af ca. 300 Tons Drægtighed 11 Reiser.

I Kul- og Trælasttraden deltog derimod norske Fartøier i særdeles liden Udstrækning. Saagodtsom al den til Nordspaniens Hovedimportsteder, Bilbao og Santander, indførte Trælast kom saaledes under fremmed, navnlig spansk Flag; formedelst de ustadige Kursforhold var det i Importørernes Interesse at faa Fragten stipuleret i Pesetas, og herpaa indgik de spanske Rederier; Gjennemsnitsfragten fra Sverige og Finland til Bilbao og Santander blev kun henholdsvis ca. 55 og 53 Pesetas pr. Standard, og til disse Rater kunde, under Pesetaens aftagende Værdi, udenlandske Fartøier ikke konkurrere.

I denne Forbindelse kan anføres, at, ifølge en af vedkommende spanske Ministerium offentliggjort Statistik, fandtes den 1ste Januar 1898 i den spanske Handelsflaade følgende Dampskibe:

191 Fartøier af over 1 000 Tons Drægtighed, 117 fra 500 til 1 000 Tons, 86 fra 200 til 500 Tons, 83 fra 100 til 200 Tons og 85 fra 50 til 100 Tons, ialt 562 Skibe, dr. 499 330 Tons.

Derhos maa det særlig bemærkes, at Bilbao er den af Rigets Provindser, der besidder den største Dampskibsflaade, nemlig 151 Fartøier, hvis samlede Drægtighed er over 200 000 Tons.

Den statsunderstøttede norsk-spanske Dampskibslinie. Skibe tilhørende denne Linie anløb i Aaret 1897 paa Reise fra Norge Bilbao 17 Gange, Santander 14 Gange, La Corunna 5 Gange og Vigo 9 Gange, ialt 45 Anløb imod 44 i de to nærmest foregaaende Aar; for det meste fortsatte Fartøierne Reisen fra Nordspanien til Portugal og Sydspanien med Restladning.

Til Bilbao Konsulatdistrikt bragte disse Skibe hovedsagelig Klipfisk, Rogn og Tran samt lidt Trælast, Træmasse, Papir, Hestekosøm og Øl; deres Returgods fra Nordspanien var angivelig af ringe Omfang og bestod væsentlig af Vin og Fjær til Norge; derhos afskibedes til Italien lidt Sardinier fra Santander og Galicien.

I Slutningen af Oktober blev denne Dampskibslinie befriet for en Konkurrent, idet et tysk Dampskibsselskab, som tidligere har underholdt Forbindelse mellem Norge og Nordspanien, ialfald foreløbig indstillede denne Route.

Paa den anden Side maa det bemærkes, at foruden „Liniens“ Fartøier bragte 53 andre norske Dampskibe Fiskeprodukter, hovedsagelig Klipfisk, fra Norge til Nordspanien, nemlig 25 til Bilbao, 19 til Santander, 1 til Gijon og 8 til Vigo.*)

Hvad norske Dampskibes Deltagelse i den anseelige Træmassetransport til Nordspanien betræffer, kan oplyses, at med denne Artikel ankom til Pasajes fra Christianiafjorden 13 og fra Gøteborg 3 Skibe og til Bilbao fra Christianiafjorden 11 Skibe og fra Gøteborg 1 Skib, samt til San Sebastian fra Fredrikshald 1 Skib, tils. 29 Skibe.

Nedenstaaende Tabel udviser den almindelige Skibsfartsbevægelse paa Bilbao, Nordspaniens vigtigste Havn, i Aaret 1897:

	Seilskibe.		Dampskibe.		Tilsammen.	
	Antal.	Tons.	Antal.	Tons.	Antal.	Tons.
Britiske	5	595	1 724	1 536 954	1 729	1 537 549
Spanske	454	10 421	1 241	481 431	1 695	491 852
Franske	2	87	188	136 976	190	137 063
Norske	2	367	154	106 121	156	106 488
Hollandske	—	—	79	86 685	79	86 685
Belgiske	—	—	70	78 337	70	78 337
Tydske	—	—	93	65 388	93	65 388
Svenske	—	—	15	15 063	15	15 063

*) I Statistikens Opgaver over Antallet af ankomne og afgaaede Skibe opføres hvert Skib paanyt, naar det under samme Reise anløber flere Havne.

	Seilskibe.		Dampskibe.		Tilsammen.	
	Antal.	Tons.	Antal.	Tons.	Antal.	Tons.
Danske	9	727	11	8 132	20	8 859
Italienske	2	296	5	4 513	7	4 809
Græske	—	—	3	3 915	3	3 915
Russiske	5	2 212	—	—	5	2 212
Portugisiske	—	—	2	2 186	2	2 186
Nordamerikanske	—	—	1	1 858	1	1 858
Østerrigske	—	—	1	1 186	1	1 186
Ialt	479	14 705	3 587	2 528 745	4 066	2 543 450

Den forholdsvis betydelige norske Skibsfart paa Bilbao skyldes, som bekendt, væsentlig en i de senere Aar voxende Deltagelse i Jernmalmexporten; i Aaret 1897 erholdt saaledes 125 norske Dampskibe i Bilbao Ladning af Jernmalm og Jern. Det maa dog erindres, at mange af disse Fartøier vistnok kun i Navnet er norsk Eiendom, og at derfor sammes Fragtfortjeneste for en stor Del ikke kommer Nordmænd, men Englændere tilgode.

Væsentlig af Hensyn til Malmexporten fra Bilao er siden Aaret 1877 betydelige Havnearbejder blevne udført i Floden Nervion og ved sammes Udløb i Havet. Disse Arbejder fortsattes i det nu forløbne Aar med stor Kraft; af den sidste Aarsberetning fra Komiteen for Havneanlægget fremgaar det saaledes blandt andet, at Bygningen af de tvende Moloer ved Santurce og Algorta, der skal danne en ydre Havn, stor og dyb nok til at kunne optage de største transatlantiske Skibe, skred raskt fremad, saa at disse Moloer nu strækker sig henholdsvis 500 og 380 m. ud fra Kysten. (Deres projekterede Længder er respektive 1 450 og 1 100 m.).

I Budgetaaret 1896—1897 androg Udgifterne til nye Havnearbejder samt Vedligeholdelsesomkostninger til 4 227 000 P.tas, og ialt er siden Slutningen af Aaret 1877 medgaaet til Havnevæsenet over 45 Millioner P.tas.

Som Følge af de allerede foretagne Forbedringer kan Bilbao nu besøges af Skibe af betydelig større Drægtighed og Dybgaaende end forhen. Som Bevis herpaa nævner Anlæggenes Overingeniør, Hr. Churruca, i en nylig offentliggjort Opsats, „Bilbaos Havn før og nu“, at den 17de Juni f. A. gik et Dampskib af 22 engelske Fods Dybgaaende ud over Barren med en Ladning af 5 616 Tons Malm, uagtet Vandstanden kun var 12' 8" (engelsk) højere end Minimumsvandstanden ved Lavvande paa Jevndøgns tid (som nu er 11' engelsk), medens for 18 Aar siden kun Fartøier med 12' 6" Dybgaaende og en Last af 1 100 Tons Malm skulde have kunnet passere Barren paa tilsvarende Høivande.

Om norske Dampskibes Deltagelse i Jernmalmexporten fra Santander indberetter Vicekonsul Haavaldsen følgende:

„Foranlediget ved den her fra Distriktet tiltagende Export af Jernmalm og formodende, at det i mange Tilfælde kan konvenere saavel svenske som norske Dampskibsredere at slutte sine Dampere herfra for nævnte Sort Last, idet Skibsudgifterne er forholdsvis lavere end fra de fleste andre Havne

paa Nordkysten af Spanien, medens Fragterne omtrent er de samme, har jeg herved den Ære at give endel Detailler desangaaende.

Der exporteredes i 1897 fra Santander ca. 360 000 Tons Jernmalm, hvoraf pr. 181 engelske Dampere ca. 333 000 Tons og Resten pr. spanske, tyske og norske Fartøier. Af norske Dampere lastede kun 3 Stykker ca. 5 000 Tons.

Lastningen foregaar fra tre forskellige Kanter inden Havnen:

1. Fra Maliannokaierne, beliggende inden selve Byen Santander, hvor der lastes 3 à 400 Tons pr. Dag.
2. Fra Astillero (The Orconera Iron Ore Co. Wharf), hvor der i Regelen lastes ca. 1 000 Tons pr. Dag.
3. Fra San Salvador Kai, som ligger lidt ovenfor Astillero, og hvor man sædvanlig kan gjøre Regning paa 3 à 400 Tons Lastning pr. Dag.

Ved Maliannokaierne kan de allerstørste Dampere laste „always afloat“, i Astillero indtil 3 000 Tons og ved San Salvador sjelden større end 1 600 Tons. Paa de to sidste Steder ligger Fartøierne ei „always afloat“; men Bundennder bestaar af vaad Dynd, saa de ingen Skade lider ved at ligge i Bund. Astillero ligger ca. $\frac{1}{2}$ Times Vei i den indre Bugt ved Santander og San Salvador faa Minutters Vei længere op.

Dampskibene har sjelden at vente paa „Turn“, saa Expeditionen i Regelen er hurtigere eller ialfald lige saa hurtig som paa andre Steder

Der noteredes i Aarets Løb følgende Fragter for norske og svenske Skibe i Farten paa Nordspanien:

1. For ankomne Skibe:

Klipfisk fra Norge: Løs P.ta 1.37 $\frac{1}{2}$ pr. 50 Kg.; i Bundter og Kasser P.ta 1.50 à 1.62 $\frac{1}{2}$ pr. Kolli.

Rogn og Tran fra Norge: P.tas 4.00 à 4.50 pr. Tønde.

Træmasse til Bilbao og Pasajes: Fra Gøteborg frcs. 18.00 og fra Norge frcs. 18.00 à 23.00 pr. Ton.

Trælast fra det sydlige Norge (Seilskib) til Bilbao frcs. 38.00 og 45.00, og til Santander P.tas 50.00 pr. Standard.

Kul fra Newcastle til Bilbao 3 à 4 sh., fra Newport 4 sh. 9 d pr. Ton.

Bønner fra Sicilien til Bilbao 8 sh. 6 d pr. Ton.

2. For afgaaede Skibe.

Jernmalm pr. Ton med Dampskib fra Bilbao til: Middlesborough 5 sh. 3 d à 6 sh. 10 $\frac{1}{2}$ d, Stockton 5 sh. 6 d à 6 sh. 3 d, West Hartlepool 5 sh. 6 d à 6 sh., Tyne 4 sh. à 5 sh. 9 d, Boness 5 sh. 3 d à 6 sh. 7 $\frac{1}{2}$ d, Newport 4 sh. 6 d à 5 sh., Cardiff 5 sh., Swansea 5 sh. 3 d à 5 sh. 6 d, Glasgow 6 sh. 2 d à 6 sh. 6 d, Rotterdam 5 sh. 9 d à 7 sh. 10 d, Terneuzen 6 sh. 3 d à 7 sh. 2 $\frac{1}{2}$ d, St. Nazaire 4 sh. 6 d à 5 sh. 1 $\frac{1}{2}$ d, Dunkerque 5 sh. 9 d à 6 sh. 7 d.

Totalbeløbet af de beregnede Bruttofragter androg i 1897 til følgende Summer:

For ankomne norske Skibe	Kr. 479 750
„ afgaaede „ —	- 1 079 373

Ialt	Kr. 1 559 123
mod i Aaret 1896	- 1 699 673

Paa- og Afmønstringer. For norske Fartøier paamønstreredes 1 Mand (Nordmand) og afmønstreredes 15 (hvoraf 7 Nordmænd og 4 Svensker). For svenske Fartøier fandt ingen Paa- eller Afmønstring Sted.

Intet Tilfælde af Rømning anmeldtes for Konsulatet.

Sundhedstilstanden inden Distriktet var tilfredsstillende, naar undtages, at der i Vizcaya forefaldt et noget større Antal Tilfælde af Smaakopper end ellers.

En den 31te December 1897 foretagen Folketælling udviste, at Byen Bilbaos Folkemængde udgjør ca. 74 000 Individer; for ti Aar tilbage var Indbyggertallet kun ca. 55 000.

Handel.

Klipfisk. Nedenstaaende Tabel udviser den Udstrækning, i hvilken de forskellige Sorter Klipfisk importeredes til Distriktets Havne i Aaret 1897:

	Bilbao.	Corunna.	Gijon.	Pasajes.	
Norsk	8 853 470	452 630	57 300	—	Kg.
Fransk	7 750	—	—	3 854 050	"
Færøisk	1 456 530	—	—	—	"
Islandsk	1 232 680	—	—	—	"
Skotsk	188 050	9 120	24 700	—	"
New Foundlandsk .	—	—	—	—	"
	11 738 480	461 750	82 000	3 854 050	Kg. *

	San Sebastian.	Santander.	Vigo.	Tilsammen.	
Norsk	—	4 021 490	1 542 640	14 927 530	Kg. *)
Fransk	—	—	—	3 861 800	"
Færøisk	—	—	—	1 456 530	"
Islandsk	—	50 300	—	1 282 980	"
Skotsk	184 660	236 250	—	642 780	"
New Foundlandsk .	—	165 000	—	165 000	"

184 660 4 473 040 1 542 640 22 336 620 Kg.
mod i Aaret 1895 23 870 430 Kg., hvoraf norsk Fisk 18 058 330 Kg., og i Aaret 1896 21 542 760 Kg., hvoraf norsk Fisk 12 846 190 Kg.

Udtrykt i Procenter var Forholdet følgende:

Norsk Klipfisk . . .	75.65 pCt.	59.63 pCt.	66.83 pCt.
Fransk do.	10.65 "	23.72 "	17.29 "
Islandsk og færøisk do.	10.46 "	10.81 "	12.26 "
Skotsk do.	2.55 "	4.92 "	2.88 "
Newfoundlandsk do. . .	0.69 "	0.93 "	0.74 "

*) Heri er indbefattet Fisk i Bundter, bestemt til det indre af Spanien.

Af norsk Klipfisk i Bundter, bestemt for Spaniens Indland, ankom:

	1895.	1896.	1897.
via Bilbao . . . Kg.	24 800	90 500	69 350
- Santander . . -	1 023 600	1 025 450	972 350
Tils. Kg.	1 048 400	1 115 950	1 041 700

Af den norske Fisk kom ca. 11 376 500 Kg. under norsk, ca. 3 551 000 Kg. under tydsk Flag.

I Aaret 1897 indtraf den første Tilførsel af Nyfisk fra Norge til Bilbao den 10de Mai. Prisen satte da til Pesetas 43.50 c. pr. qq 1ste Sort med det sædvanlige Afslag af P.ta 1.50 og P.tas 3.00 for henholdsvis 2den og 3die Sort. Efterhaanden som der ankom mere Nyfisk, faldt Prisen successivt til P.tas 36.50 c., men steg atter ultimo September til P.tas 41.00 à 41.50, hvilke Noteringer vedblev omtrent uforandret lige indtil Aarets Udgang.

Den her paapegede Stabilitet maa vistnok for en stor Del tilskrives den Omstændighed, at Markedet aldrig i Sæsonen var egentlig overfyldt, men nogenlunde regelmæssig erholdt passende store Tilførsler, noget som atter væsentlig turde skyldes den af den norske Stat understøttede norsk-spanske Dampskibslinie, hvis Nytte forsaavidt synes at maatte vurderes ganske høit.

Da Konsulatet i ugentlig afgivne Indberetninger til det Kgl. Departement for det Indre har i Detailler redegjort for det nordspanske Klipfiskmarkeds Stilling under Aarets Løb — Tilførsler, Ugesalg, Beholdninger og Priser —, tillader Konsulatet sig forøvrigt at henvise til disse Specialrapporter.

Rognimporten fra Norge udgjorde:

Til Bilbao 3 296 Tønder, Corunna 50, Gijon 1 103, Santander 4 191, Vigo 10 Tdr., ialt 8 650 Tdr., hvilket er 2 200 Tdr. mere end i 1896.

Af norsk Tran ankom i direkte Indførsel til Bilbao kun 22 Tønder, til Santander 35 og til Vigo 1 Td. Ogsaa af norsk Øl fandt Import Sted saavel til Bilbao som Santander og Vigo, men i ringe Omfang, da det har vanskeligt for at optage Konkurrencen med de billigere, om end mindre gode, spanske Ølsorter. (Paa Markedet forekom ogsaa dansk, engelsk, hollandsk og tydsk Øl).

Importen af Is til Nordspanien indskrænkede sig til 552 Tons, der i Mai ankom fra Kragerø til San Sebastian. I Aaret 1896 importeredes til samme Sted 573 Tons, ligeledes fra Kragerø.

Træløst. Importen heraf i Aaret 1897 opgives at have udgjort i m³:

Til	Fra Norge.	Fra Sverige.	Fra Rusland*)	Fra Nordamerika.	Fra Frankrige.	Ialt.
Bilbao . . .	1 800**)	32 000	7 000	4 700	12 200	57 700
Corunna . .	—	1 900	—	900	—	2 800

*) Hovedsagelig fra Finland.

**) Heraf 450 m³ Bjælker og Sparrer, 400 m³ Planker og Battens og 950 m³ Kassebord.

Til	Fra Norge.	Fra Sverige.	Fra Rus- land.	Fra Nord- amerika.	Fra Frank- rige.	Ialt.
Ferrol . . .	—	600	—	—	—	600
Gijon . . .	—	13 300	—	500	4 500	18 300
San Sebastian	600	3 300	1 800	600	—	6 300
Santander . .	600*)	15 100	5 800	—	6 500	28 000
Vigo . . .	—	1 500	700	700	—	2 900
Tils.	3 000	67 700	15 300	7 400	23 200**)	116 600
mod i 1896	1 300	76 680	10 880	8 760	17 300	114 920

Af denne Opgave fremgaar, at Totalimporten til Nordspanien var noget større i Aaret 1897 end i 1896. Forøgelsen faldt imidlertid kun paa billig-fransk, finsk og norsk Træl原因, medens Indførselen af amerikansk og navnlig af svensk Virke var betydelig mindre end forhen. Til Sammenligning tjener, at i Aaret 1895 ankom fra Sverige over 91 000 m³. Denne Formindskelse i Importen af svensk Træl原因, der rammede alle Distriktets Havne undtagen Gijon og Vigo, er naturligvis begrundet i Spaniens ved Krigene fremkaldte-ugunstige økonomiske Forfatning, der har bevirket, at Byggevirksomheden vedblivende har været liden. Saalænge de politiske Forhold ikke forbedres, og saalænge Kurserne paa udenlandske Penge ikke bliver lavere eller ialfald mere stabile, er der desværre ingen Udsigt til nogen Forbedring i dette Forhold; tvertimod synes Importen i 1898 yderligere at maatte aftage paa samme Tid, som Forbruget af indenlandsk Træl原因 turde komme til at blive større end hidindtil.

Af Træmasse importeredes i Aaret 1897 ifølge Toldkamrenes Opgaver:

Fra	Til Bilbao.	Til Pasajes.	Til San Sebastian.	Til Vigo.	Til- sammen.
Tons.	Tons.	Tons.	Tons.	Tons.	Tons.
Norge	2 526	6 315	50	9	8 900
Sverige	936	2 535	—	—	3 471
Belgien	2 178	2 743	—	—	4 921
England	—	1	—	—	1
Frankrige	9	1	—	—	10
Holland	41	—	—	—	41
Tydskland	161	247	—	—	408
Tils.	5 851	11 842	50	9	17 752
mod i Aaret 1896	3 650	11 270	—	50	14 970

Importstatistiken udviser for Træmassens Vedkommende glædelige Fremskridt. Fra Norge og Sverige tilsammen ankom saaledes i Aaret 1897 12 371 Tons mod 8 960 Tons i Aaret 1896, og endel af den fra Belgien indførte Træmasse maa ogsaa antages at være af norsk eller svensk Oprindelse. Pasajes vedbliver at være det vigtigste Importsted for denne Artikels Ved-

kommende; Importen til Bilbao fik i det nu forløbne Aar et anseeligt Omfang, overstigende med over 2 000 Tons Tilførselen i Aarene 1896 og 1895.

Jernmalm. Af det i Aaret 1897 i hele Spanien udvundne Kvantum Jernmalm, som i en foreløbig Opgave anslaaes til 7 468 000 Tons imod 6 762 000 Tons i Aaret 1896, faldt angivelig paa Gruberne i Provindsen Vizcaya 5 170 000 Tons, hvilket er ca. 80 000 Tons mindre end i det nærmest foregaaende Aar.

Ifølge Toldvæsenets Opgaver blev i Aaret 1897 exporteret fra Bilbao:

Til Storbritannien 3 259 000 Tons, Holland 825 000 T., Frankrige 353 000 T., Belgien 197 000 T., Tydskland 62 000 T., de Forenede Stater 32 000 T., tils. 4 728 000 T., hvoraf under norsk Flag 198 000 T., mod i Aaret 1896 4 746 000 Tons.

Det maa bemærkes, at den til Holland udførte Malm hovedsagelig er bleven sendt i Transit, og at dens endelige Bestemmelsessted er Tydskland, til hvilket Land ogsaa endel af den til Belgien afskibede Malm er bestemt.

I Provindsen Santander tog Produktionen af Jernmalm et betydeligt Opsving i 1897, andragende til 800 000 Tons (mod 536 000 Tons i 1896), og der exporteredes omtrent 360 000 Tons fra Havnen Santander og 400 000 Tons fra Castro-Urdiales. Ogsaa denne Malm sendtes hovedsagelig til Storbritannien og Tydskland.

Følgende Priser noteredes for Jernmalm pr. engelsk Ton f. o. b. i Bilbao:

	Campanil superior.	Campanil.	Rubio superior.
Januar	9 sh.—9 sh. 6 d	8 sh. 3 d—8 sh. 6 d.	8 sh. 5 d—9 sh. 4½ d
April	9 sh. 2 d—9 sh. 7½ d	8 sh. 2 d—9 sh.	8 sh. 3 d—8 sh. 9 d
Juli	9 sh. 3 d—10 sh.	8 sh.—9 sh.	8 sh.—9 sh.
Oktober	10 sh.	—	9 sh.

	Rubio inferior.	Røstet Carbonat.
Januar	6 sh. 9 d—7 sh. 6 d	8 sh. 6 d—9 sh.
April	7 sh. 6 d—8 sh.	8 sh. 6 d—9 sh. 1½ d.
Juli	7 sh. 6 d—8 sh. 3 d	8 sh. 3 d—9 sh. 9 d
Oktober	6 sh.—7 sh. 6 d	8 sh.—8 sh. 9 d

Disse Priser var gjennemgaaende høiere end i Aaret 1896. Da det er Sædvane i Bilbao at sælge Jernmalmen i engelske Penge, og der stadig noteredes høie Kurser paa £ Sterling, har Mineeiernes Fortjeneste forsaavidt været mere end almindelig god.

En i Juni 1897 emaneret Lov, hvorved Handelen med Sprængstoffer gjordes til Gjenstand for Monopol, som for et Tidsrum af 20 Aar overdroges til et Selskab mod en aarlig Afgift til Statskassen af 3 Millioner Pesetas, vakte megen Misnøie ikke alene hos Tilvirkere af Lunter, Dynamit og Krudt m. m., som pludselig saa sig berøvet sit Livserhverv, men ogsaa hos Mineeierne. Monopolindehaverne har nemlig ikke blot forhøiet Priserne, men leverer, efter hvad der almindelig paastaes, Varer, der er langt daarligere end de forhen benyttede. Mineeierne har derfor i Fællesskab taget Skridt til at faa annulleret den mellem Staten og Selskabet afsluttede Kontrakt, som lider angivelig af flere formelle Feil. Sagen er endnu ikke endelig afgjort.

Jern og Staal. Den omtrentlige Produktion heraf i Vizcaya har i 1897 været som følger:

Rujern 228 000 Tons, Bessemerstaal 62 700 T., Siemensstaal 22 200 T., bearbejdet Jern og Staal 94 000 Tons.

I 1896 udgjorde Rujerns produktionen i Vizcaya 189 000 Tons. Ogsaa denne Artikels Afsætning til Udlandet er bleven betydelig lettet ved de høje Vexelkurser. Der udførtes nemlig, ifølge Toldkammerets Opgaver, i 1897 fra Bilbao:

Til Italien 10 825 Tons, Frankrige 10 681 T., Storbritannien 9 720 T., Tydskland 6 310 T., Belgien 5 230 T., Holland 1 350 T., Norge 125 T., Cuba 6 T., ialt 44 247 Tons eller omtrent 100 pCt. mere end i Aarene 1895 og 1896.

Af Jern i Stænger exporteredes 1 063 Tons, alt til Cuba, og af bearbejdet Jern 377 Tons, deraf 255 Tons til Cuba. Paa den anden Side importeredes til Bilbao, ifølge Toldvæsenets Opgaver, følgende Kvantiteter hamret og valset Jern samt Staal:

Fra England 2 294 Tons, Belgien 1 280 T., Tydskland 352 T., Frankrige 189 T., Holland 163 T., Norge 9 T., Italien 3 T., Sverige 0.75 T., tils. 4 290.75 Tons.

Af Hesteskosøm opgives der at være bleven importeret direkte fra Norge til Bilbao 5 160 Kg., til Pasajes 13 449 Kg. og til Santander 7 999 Kg. Indirekte, hovedsagelig via Belgien og Tydskland, ankom desuden adskilligt til Bilbao og Pasajes. Paa Grund af Told- og Kursforholdene kan forøvrigt denne Artikel vanskeligt konkurrere med den i Spanien tilvirkede Søm.

Stenkulsproduktionen i hele Spanien anføres i et Fagtidsskrift at have udgjort i Aaret 1897 ca. 1 883 000 Tons, deraf 1 168 000 Tons i Provindsen Asturien. Fra Udlandet ankom 1 633 000 Tons. Udførselen til Udlandet skulde indskrænke sig til nogle faa Tusinde Tons.

Hvad specielt Bilbao betræffer, udgjorde Importen:

Fra Storbritannien 432 000 Tons, Tydskland via Holland 6 000 T., Asturien 115 000 T., andre spanske Provindser 30 000 T., ialt 583 000 Tons.

Desuden importeredes til Bilbao henved 100 000 Tons Cokes fra England.

Vin. Vinhøsten i Riojadistriktet fik et tilfredsstillende Udfald i kvalitativ Henseende; men Kvantiteten var mindre end i et Middelsaar, og dels paa Grund heraf og dels paa Grund af stor Efterspørgsel fra Frankrige steg Priserne.

Af ordinære Vine exporteredes i Aaret 1897:

Via Pasajes 33 678 000 Liter, Irun 8 181 000 L., Santander 4 752 000 L., Bilbao 3 073 000 L., ialt 49 684 000 Liter.

I Listerne fra Bilbaos Toldkammer forekommer ingen Vinudførsel til Norge og Sverige, fordi nemlig denne Export ikke finder Sted i Skibe, der afgaar direkte. Det er saaledes umuligt at levere nogen paalidelig Opgave over Omfanget af denne Export, der forøvrigt vistnok er i Tiltagende.

Navnlig i Norge med dets lave Vintold og høie Maltskat synes den prishillige og kraftige spanske Rødvin at fortjene endnu større Opmærksomhed end den, der hidtil er blevet den tildel.

Foruden de i det foregaaende omhandlede norske Varer fandt i det forløbne Aar ogsaa enkelte andre Artikler Vei fra Norge til Nordspanien; blandt saadanne kan nævnes Maskinremme, Papir og Torsketunger.

Vexelkurser. Kurserne paa udenlandske Penge var ogsaa i Aaret 1897 stadigt fluktuerende, og i det hele taget steg de yderligere. Ved Udgangen af December 1896 betales for francs en Præmie af 25.25 pCt., og et £ Sterling gjaldt 21 Pesetas 64 c.; men ultimo December 1897 noteredes for Francs en Agio af 33.15 pCt., medens et £ Sterling betales med 33 Pesetas 60 c.; med andre Ord: I Løbet af et Aar er Pesetaens Værdi i Forhold til Franken bleven formindsket med 7.90 pCt., og et £ Sterling kostede ved Aarets Udgang 1 Pesetas 96 c. mere end ved dets Begyndelse. Disse Kursforhold har, som bekjendt, i indeværende Aar yderligere forværret sig, vanskeliggjørende Importen af udenlandske Varer paa samme Tid, som de virker stimulerende paa den spanske Udførselshandel.

Herman Schanche.

Stettin.

Skrivelse dateret 6 Mai 1898.

I Anledning af en det herværende Toldkammer i disse Dage tilstillet Forordning fra det preussiske Finantsministerium angaaende Fortolkningen af visse Bestemmelser betræffende Toldbehandlingen af Stenhuggerarbejde, tillader jeg mig at indberette Følgende:

I den tyske Toldtarif § 33 findes følgende Bestemmelser over:

Steinmetzarbeiten.

		Zollsatz für 100 Kg.	
I. Ungeschliffene:		Mark	Brutto
a.	aus Alabaster oder Marmor	3	
	vertragsmässig	2.50	
b.	aus anderen Steinen einschliesslich Lava:		
1.	grobe (z. B. Fensterbänke, Gesimstheile, Plinthen) von schlichter nicht verzierter Arbeit:		
a.	seewärts eingehend	frei.	
b.	auf anderen Wegen eingehend	1	
2.	feiner gearbeitete d. h. verzierte, gemusterte auch mit regelmässig verlaufenden Linien (Scharirungen) versehene	3	
	vertragsmässig	2.50	
II. Geschliffene mit Ausnahme derjenigen aus Lava wie Steinvaaren.			

Den 2 April f. A. udkom fra Finantsministeriet en Forordning om, at ualebne hugne Stene med ikke retliniede Profiler eller med Ornamenteer paa Udsiden skulde henføres under I b. 2 og saaledes være underkastet en Told af M. 2.50 pr. 100 Kg. Konventionaltold. Denne Fortolkning af Toldtarifen er imidlertid blevet Gjenstand for mange Klager, og har nu Finantsministeren ladet udfærdige en Forordning om, at følgende Anmærkning bør tilføies Toldtarifens § 33:

„Als grobe Steinmetzarbeiten von schlichter nicht verzierter Arbeit sind Fensterbänke, Gesimstheile, Plinthen und andere ungeschliffene Bau- und Werksteine mit oder ohne Kanten und mit ebenen oder gekrümmten Bearbeitungsflächen insoweit zu behandeln als die Bearbeitung insbesondere diejenige in gekrümmten Flächen nur durch die technische Zweckbestimmungen des Steines bedingt ist (z. B. Abrundung von Kanten und Ecken aus Zweckmässigkeitsgründen, Herstellung gebrochener oder gekrümmter Flächen behufs Wasserableitung, Gewölbebildung Raumgewinnung oder Steinverband).

Dagegen sind als feiner gearbeitet alle ungeschliffenen Steinmetzarbeiten zu verzollen, deren Bearbeitungsflächen zur Verzierung dienen sollen (z. B. gegliederte Profilirung, Kannelirung und Kunstformen aller Art) oder eine Scharirung in regelmässig verlaufenden oder musterbildenden Linien aufweisen.“

Larnaca (Cypern).

Aarsberetning dateret 6 Mai 1898.

Intet norsk og kun et svensk Skib ankom til Larnaca i 1897, „Nordstjernan“, Captein Larsson, 344 Tons, der indtog en Ladning Bønner til U. K.

Exporten i 1897 var £ 263 920 eller £ 10 360 mindre end i 1896. Importen var £ 263 357 eller en Tilvæxt af £ 45 198.

Nedgangen i Exporten skyldes det slette Udbytte af Høsten 1897 og Tilvæksten i Importen samme Aarsag, idet Øen har maattet indføre fremmed. Hvede og Mel for £ 12 834 og Vikker, Bønner og Ærter for £ 3 102.

Nedgangen var for de fornemste Produkter følgende: Hvede £ 6 805, Byg £ 12 786, Bomuld £ 836, Carober £ 8 108.

Af de væsentligste Naturprodukter udførtes meget lidt af Hvede, der væsentlig fandt Veien til Egypten og Tyrkiet, samt lidt til Frankrige. Byg udførtes til Egypten, Tyrkiet, Nordfrankrige og en liden Del „superior“ til England. Bomuld udførtes i smaa Kvantiteter til Frankrige, Østerrige og Grækenland, Vin, som sædvanligt, til Egypten og England. Carober især til England og Middelhavet, Silkekokoner til Frankrige.

Gjennemsnitlige f. o. b. Priser: Hvede Piastre 32 pr. Kilé, Byg P. 14 pr. do., Vikker P. 22½ pr. do., Havre P. 10 pr. do., Vin P. 3 pr. Oke, Silkekokoner P. 55 pr. do., Bomuld, raa, P. 7½ pr. do., Uld, uvasket P. 8¼ pr. do., Carober Piastre 108 pr. Aleppo Cantar.

Fragter. I Gjennemsnit for Korn 2 sh. 6 d pr. Quarter à 400 lbs. og for L-Bønner 18 sh. pr. Ton à 20 Cwt. for U. K. og ca. 2 sh. 3 d for Middelhavet.

Kurs og Mynt. £ Stg. er fremdeles i 182 Prs. for alle Handelstransaktioner og 180 Prs. for alle Betalinger til Staten. Handelsvexler paa 3 Maaneder paa London, Paris og Triest $1\frac{1}{4}$ pCt. Diskonto. Ottomansk Banks Cheques $\frac{1}{2}$ pCt. Agio.

Der er ingen Samfærdsel med Norge og Sverige.

Flere Veie er i Aaret bygget mellem de større Landsbyer og nogle af de største Byer paa Øen, som Larnaca, Limassol, Famagusta og Papho. En Jernbane paatænkes fra Famagusta til Nicosia, ligesaa Opmudring af Famagustas indre Havn.

Børnekopper var stærkt udbredt, især i Larnaca. De er nu over, og den almindelige Sundhedstilstand er udmærket.

J. D. Pierides.

Alexandria.

Aarsberetning dateret 16 Juni 1898.

Til Distriktet ankom i 1897 14 norske Dampskibe dr. 18742 Tons med Ladning og 1 dr. 1499 Tons i Ballast; 5 af Fartøjerne kom fra Sverige, de øvrige fra fremmede Lande. Der afgik til fremmede Lande 5 Dampskibe dr. 8310 Tons med Ladning og 11 dr. 13885 Tons i Ballast.

Suezkanalen passeredes af 48 norske Dampskibe dr. 87068 Tons.

Der ankom 7 svenske Dampsk. dr. 13992 Tons, hvorhos 1 Dampsk. dr. 1225 Tons passerede Suezkanalen.

Af norske Fartøier erlagdes i Konsulatafgifter ved Hovedstationen £ 66. 3. 4 og ved Vicekonsulsst. £ 10. 4. 0; af svenske Fartøier ved Hovedst. £ 48. 18. 4. Generalkonsulens samlede Indtægt udgjorde £ 120. 3. 8. Ingen Expeditionsafgifter.

Statsindtægterne udgjorde £ E. 11 092 564, Statsudgifterne £ E. 10 659 257, deri iberegnet Afsætning til Laankonverteringsfondet og det alm. Reservefond £ E. 894 915. De nævnte Fond udgjorde $\frac{31}{12}$ 1897 resp. £ E. 2 767 262 og £ E. 3 831 749; de forvaltes af en af Delegerede fra Stormagterne sammensat Komite „La caisse de la dette publique“. Den egyptiske Statsgjæld, som ved Udgangen af 1896 udgjorde £ St. 104 $\frac{1}{2}$ Mill., amortiseredes i 1897 med ca. $\frac{1}{2}$ Mill. og udgjør nu med Fradrag af Reservefondene ca. 98 Mill.

Børsnoteringerne for Statslaanene var den 31 Decbr. 1897: Emprunt Garanti 3 pCt. 108 $\frac{1}{2}$, Privilegié 3 $\frac{1}{2}$ pCt. 102 $\frac{1}{4}$, Unifié 4 pCt. 106 $\frac{1}{4}$, Domaines 4 $\frac{1}{4}$ pCt. 104 $\frac{1}{2}$, Daira Sanieh 4 pCt. 103.

Omkostningerne ved Krigen i Sudan siden dens Begyndelse i Mai 1896 til Udgangen af 1897 opgik til £ E. 1 850 000, hvoraf 750 000 til Anlæg af Jernbaner og Telegrafer.

I Egypten, hvor det blot regner i Vintermaanederne og da kun i den nordlige Del, beror Agerbruget helt paa Nilflodens høiere eller lavere aarlige Oversvømmelser og paa den Maade, hvorpaa dens Vand ved et udviklet Kanalsystem fordeles over Landet. Gjennem de siden Englændernes Okkupation stadig fortsatte Forbedringer af dette Kanalsystem er Landets dyrkbare Areal i høi Grad bleven forøget, saa at det fra 4 785 465 feddans i 1883 er steget til 5 328 501 feddans i 1897, og naar de under Arbeide værende storartede Nilreservoirer ved den første Katarakt blive færdige, beregnes yderligere 172 000 feddans at ville blive dyrkbare. En feddan = 4 200 m². Som en Følge af det forøgede Areal og det forbedrede Vandingsssystem er Frembringelsen af Landets Agerbrugsprodukter i høi Grad tiltaget. Bomuldshøsten er fra 2 $\frac{1}{4}$ Mill. Cantarer (1 C. = 45 Kg.) i 1883 steget til 5 $\frac{1}{4}$ Mill. i 1896 og beregnes i 1897 at have givet 6 $\frac{1}{4}$ Mill. Cant. Høsten af Sukkerrør er steget fra 8 $\frac{3}{4}$ Mill. Cant. i 1883 til 20 $\frac{3}{4}$ Million i 1896.

Værdien af Import og Export udgjorde:

Import af Varer . . .	£ E. 9 317 000 i 1896,	£ E. 10 082 000 i 1897.
— - Tobak . . .	— 512 000 —	— 522 000 —
Export af Varer . . .	— 13 232 000 —	— 12 321 000 —
— - Cigaretter . . .	— 210 000 —	— 231 000 —

Toldafgifterne er 8 pCt. af Værdien ved Import af Varer og 1 pCt. ved Export. Dyrkningen af Tobak er forbudt; for at tilveiebringe forøgede Statsindtægter er der paalagt en Importafgift af ca. 200 pCt. af Værdien; ved Exporten af Cigaretter tilbagebetales Halvdelen.

Toldindtægterne var af Varer £ E. 889 553 i 1896, £ E. 934 633 i 1897,
- Tobak — 1 006 526 — — 1 044 780 —

Den forøgede Værdi af Importen skyldes væsentlig Textilprodukter, Bygningsvirke (fra £ E. 424 000 til 501 000), Kul og Petroleum. Nedgangen i Exportværdien hidrører hovedsagelig fra det betydelige Prisfald paa Bomuld. Exporten af Sukker nedgik med £ E. 130 000. Derimod steg Udførselen af Bomuldsfrø med £ E. 304 000.

Et af de tydeligste Beviser paa det forbedrede økonomiske Forhold i Egypten er den forøgede Import af vævede Sager af alle Slags, særlig Bomuldstøier, af Bygningsvirke og af Kul. De sidste viser, at Dampkraften mere og mere kommer til Anvendelse, hovedsagelig ved det forbedrede Vandingsystem.

Det indførte Bygningsvirke kom fra Sverige, Tyrkiet, Rusland, Rumænien, Østerrige, Forenede Stater. Fra Sverige udgjorde Værdien af Indførselen £ E. 140 000 mod 78 000 i 1896. Fra Norge kom Intet. Fra Sverige kom

desuden Jern, finere Smedearbejder, Papir, Telefonapparater, Photogenkøge-apparater, Tændstikker, Punch, Ansjos.

Importen af Kul var 724 000 Tons, og desuden i Transit, fornemmelig til Port Said, 851 000 Tons. Priserne varierede mellem 15 og 19 sh. pr. Ton cif, Cardifkul stadig 1 sh.—1 sh. 6 d højere end de bedste Newcastlekul.

Egyptens fornemste Udførselsartikler er Bomuld, Sukker og Bomuldsfrø. Af Bomuld udførtes ca. $5\frac{1}{4}$ Mill. Cant., deraf $2\frac{1}{4}$ Mill. til England, 1 Mill. til Rusland, 400 000 til Frankrige og 300 000 til de Forenede Stater. Prisen faldt fra $\text{£ } 10\frac{1}{8}$ pr. Cant. i Januar til $\text{£ } 7\frac{5}{8}$ ved Aarets Udgang for „fully good fair“. Disse lave Priser foraarsagede større Kjøbelyst navnlig fra Rusland, hvortil der er sluttet Kontrakter til og med for 1899. I Liverpool betaltes for „fully good fair“ i Januar $5\frac{3}{8}$ d og i Decbr. $4\frac{1}{16}$ d pr. lb. Til Norge fandt der ingen Export Sted. Til Sverige gik der 947 Cant.

Exporten af Sukker opgik til 72 900 Tons, deraf 46 500 til de Forenede Stater og 15 700 til England. Exporten til de Forenede Stater var i 1895 9 900 og i 1896 42 300 Tons; til England i 1895 44 000 og i 1896 20 000 Tons. Priserne var lavere end i de sidste ti Aar. Medens Gjennemsnitsprisen i 1896 var 12 sh. 8 d, var den i 1897 blot 10 sh. 10 d pr. Cwt. fob. Alexandria. Til Norge udførtes Intet, til Sverige 126 Tons.

Af Bomuldsfrø udførtes ca. $7\frac{1}{2}$ Mill. Hl., deraf $6\frac{1}{2}$ Mill. til England og 1 Mill. til Frankrige.

Exporten af Cigaretter stiger stadig; i 1893 206 000 Kg., i 1897 290 000 Kg. En Trediedel gaar til Tydskland og en Trediedel til England. Til Norge har ingen Export fundet Sted; til Sverige gaar stadig mere, fra 449 Kg. i 1893 til 3 307 Kg. i 1897.

Fragtmarkedet varierede som sædvanlig med lave Fragter i Begyndelsen af Aaret, noget fastere om Vaaren, faldt atter om Sommeren for om Høsten at stige usædvanligt høit og i December atter pludselig at falde.

C. B. Østberg.

Guayaquil.

Aarsberetning dateret 25 Juni 1898.

Der ankom i 1897 3 norske Seilfartøier dr. 2 431 Tons, hvoraf 2 med Ladning fra Australien og 1 med Ladning fra New York. Ialt ankom der med Ladning 20 Seilf. dr. 12 386 Tons og 43 engelske og tyske Dampskibe dr. 96 862 Tons, foruden de regelmæssige Dampskibslinier Pacific Steam Navig. Comp. og Comp. Sud Americ. de Vapores.

I 1895 var Forretningslivet som Følge af Revolutionerne temmelig trykket; Stillingen forbedredes noget i August 1896; men ved den store Ildebrand,

som den 5te Oktbr. 1896 overgik Byen, blev hele Næringslivet lammet. Fra Begyndelsen af 1897 tog dette atter Opsving som Følge af Byens Gjenopbygning. Selv den ellers døde Regnperiode fra Januar til Juni var da god, og da der ingen Forstyrrelse indtraadte, blev 1897 i det Hele taget et gunstigt Aar. Importen gik op til sucres 15 650 238 og Udførselen til sucres 8 796 704.

Den vigtigste Indførsel fra Norge (indirekte) er tørret og saltet Fisk (bacalao); der kom ogsaa 200 Kasser Øl. Fra Sverige kom endel Jern og Sikkerhedstændstikker. Der indførtes en stor Del Tømmer fra de Forenede Stater. Trælast kom ikke fra Norge og Sverige, uagtet den synes at maatte have kunnet konkurrere, da Fragten er saa meget lavere end fra amerikanske Havne.

Der er bleven paalagt en forhøiet Havneafgift, saa at der nu betales 50 Cents eller 1 sh. for hver Ton Ladning bragt til Guayaquil.

Landets Industri har ikke gjort noget Fremskridt. Heller ikke Kommunikationsvæsenet er bleven forbedret; snarere er Veiene bleven daarligere.

Kakaohøsten udgjorde i 1897 332 038 Quintals (à 46 Kg.) imod 330 408 i 1896 og 361 103 i 1895.

Bankerne have givet et ret fordelagtigt Udbytte, hvorimod de to indfødte Assuranceselskaber er fallerede.

Vexelkurserne var:

London £ 20	sucr. 195—225 pr. 3 Dage S.;	sucr. 193—223 pr. 90 Dage S.
Paris fres. 500	„ 193—223 — „ — ; „ 193—221 - — „ —	
Tydskland M. 400	„ 191—221 — „ — ; „ 189—219 - — „ —	
Foren. Stater \$ 100	„ 200—230 — „ — ; „ 198—228 - 60 Dage S.	

Edv. Richert.

Indhold: Alexandria S. 665. — Bilbao S. 653. — Bremen S. 649. — Guayaquil S. 667. — Larnaca (Cypern) S. 664. — Marseille S. 621. — Martinique S. 635. — Riga S. 627. — Stettin S. 663. — Sydney S. 640. Venedig S. 631.

Beretninger om Handel og Skibsfart.

Uddrag af Aarsberetninger fra de forenede Rigers Konsuler
for 1897 m. M.,

No. 17.

udgivet ved Departementet for det Indre.

1898.

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

St. Petersburg.

Skibsfarten i 1897.

Norske Fartøier.	Med Ladning.				I Ballast.				Tilsammen.		Bruttofragter. Kr.	
	Seilskibe.		Dampskibe.		Seilskibe.		Dampskibe.					
	Ant	Tons.	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.		
I. Ankomne.											Seilsk.	Dampsk.
Fra Norge til Hovedstationen	11	761	10	2 569	-	-	1	26	22	3 356	10 760	30 530
- Norge til Vicekonsulsstationerne . .	6	468	8	1 590	-	-	-	-	14	2 058	5 620	19 730
- andre Lande til Hovedstationen . .	35	15 138	28	11 237	1	140	22	18 612	86	45 127	322 620	176 730
- andre Lande til Vicekonsulsstationerne	8	2 964	87	92 293	18	5 848	17	13 804	130	114 909	14 350	655 000
Overliggende fra 1896	-	-	-	-	-	-	-	-	2	817	-	-
Ialt	60	19 331	133	107 689	19	5 988	40	32 442	254	166 267	453 350	881 990
II. Afgaaede.												
Til Norge fra Hovedstationen	1	579	8	1 517	-	-	-	-	9	2 096	3 420	18 310
- Norge fra Vicekonsulsstationerne . .	-	-	-	-	-	-	1	156	1	156	-	-
- andre Lande fra Hovedstationen . .	24	5 397	34	22 382	24	10 880	17	8 125	99	46 784	57 890	196 510
- andre Lande fra Vicekonsulsstationerne	29	8 903	37	25 192	3	377	73	81 332	142	115 804	97 727	326 360
For norsk Regning solgte	-	-	-	-	-	-	-	-	2	420	-	-
Strandet i Narva . . .	-	-	-	-	-	-	-	-	1	1 007	-	-
Ialt	54	14 879	79	49 091	27	11 257	91	89 613	254	166 267	159 037	541 180

Til Distriktet ankom 241 svenske Fartøier dr. 72 351 Tons, deraf 189 Dampskibe dr. 60 066 Tons.

Erlagte Konsulatafgifter: af norske Fartøier ved Hovedstationen Rub. 1 710.61 og ved Vicekonsulsstationerne Rub. 4 028.55; af svenske resp. R. 1 381.21 og R. 1 000.93. Ialt tilfaldt der Generalkonsulén R. 5 512.52.

Expeditionsaffgifter: ved Hovedst. norske R. 16.00, svenske R. 83.80 og fælles R. 15.40, tils. R. 115.20; ved Vicekonsulsst. norske R. 28.10, svenske R. 8.60.

Aarsberetning dateret 26 Juni 1898.

For norske Fartøier paamønstredes 33 og afmønstredes 54 Mand; fra svenske afmønstredes 9 Mand.

Til St. Petersburg og Kronstadt ankom i 1897 1 780 Fartøier dr. 1 325 971 Tons, hvoraf 1 464 Dampsk. dr. 1 250 135 T. og 316 Seilf. dr. 75 836 T. mod 1 864 Fart. dr. 1 346 963 Tons i 1896.

Søfarten paa Kronstadt varede fra $\frac{3 \text{ Mai}}{21 \text{ April}}$ til $\frac{25}{13}$ Novbr. Dampskibsforbindelsen mellem St. Petersburg og Kronstadt begyndte $\frac{26}{14}$ April.

Fra Norge indførtes til St. Petersburg 20 796 Tdr. Sild, 80 Fade Tran, 5 053 Tons Feldspat og Svovlkis og 11 577 Baller Træmasse.

Til Norge udførtes fra St. Petersburg 126 000 Pud Petroleum, 16 882 Pud Mineralolie, 13 034 Pud Oliekager, 56 472 Tschtw. Rug og 174 850 Kub.fod Aspetræ.

Fra Sverige indførtes til St. Petersburg 53 71 Tdr. Sild, 3 898 Tons 2 969 Kolli Rujern, 89 745 Ringe 3 827 Stænger 838 Bundter Stangjern, 674 Bundter 1 532 Stænger 2 800 Kolli Staal, 3 650 Kolli Maskiner og Apparater, 6 630 Fade Kridt, 54 075 Fade Cement, 3 182 924 Teglstén, 103 849 Lerrør, 173 Tons Lere, 10 570 Tacker Bly, 267 Kolli Blikvarer, 2 208 Tons Feldspat, 5 270 Baller Træmasse, 4 242 Fade Vitriol, 600 Tdr. Rødfarve, 57 Kolli Ansjos, 45 Kasser Punch, 129 Blokke Granit m. m.

Til Sverige udførtes fra St. Petersburg 189 000 Pud Petroleum, 16 436 Pud Mineralolie, 246 577 Pud Oliekager, 364 270 Pud Benmel og Benkul, 31 987 Tschtw. Hvede, 80 126 Ttw. Rug, 2 678 Ttw. Linsæd, 419 172 Kubf. Aspetræ, 3 100 Matter.

Exporten af Trælaster fra St. Petersburg var 1 386 580 Tylvter Bord, 923 855 Kub.fod Aspetræ, 4 844 Kub.favne Ved, 1 773 061 Stk. Tøndestav, 488 820 Stk. Rickers, 598 997 Stk. Splitved. Udførselen gik hovedsagelig til Storbritannien og Irland, Frankrige, Belgien, Holland og Tydskland.

Af andre Artikler udførtes (i Pud):

Tougværk 19 401, Lin 848 697, Linblaar 558 124, Mineralolie 1 001 638, Petroleum 504 000, Talg 2 734, Smør 155 781, Potaske 8 951, Glycerin 68 469,

Tjære 2 093, Lycopodium 5 886, Lakritstræ 11 199, Anis 5 134, Oliekager 3 163 660, Benmel og Benkul 921 504, Juft 6 270, Tarme 39 572, Børster 21 577, Kælvehuder 35 299, Skind 28 005, Fjær 9 767, Æg 144 400 Kasser, Gummigaloger 22 298 Kasser.

Til Narva indførtes (i Pud):

Bomuld 386 885, Jute 258 550, Rujern 99 250, Kul 327 000, Cokes 117 500, Sild 31 100, Maskiner 47 700, Cement 111 300, ildfast Tegl 37 000 Stkr., ildfast Ler 627 Pud.

Fra Narva udførtes:

14750 Pud Lin, 145 450 Stk. Bjælker, 27550 Stk. Sparrer, 8 500 Stk. Sleepers, 2 000 Kub.favne Pitprops, 15 040 Standard Dusin Bord og Planker.

Skibsfarten paa Narva varede fra $\frac{1}{19}$ Mai til $\frac{13}{1}$ December.

I Ruslands 71 Guvernementer indhøstedes i 1897 ialt 1 054 235 500 Pud Vinter- og Sommerrug, mod 1 224 370 600 Pud i 1896, og af Hvede 564 982 400 Pud mod 684 585 100 i 1896. Høstudsigterne iaar ere gunstige. Lin og Hamp gav et mindre Udbytte end i 1896. Af Linfrø produceredes 40 440 000 Pud, mod 56 593 000 Pud i 1896, og af Hampefrø 17 600 000 Pud mod 23 406 000; Priserne ere som Følge heraf steget betydelig. Af Sukkerroer høstedes 36 442 926 Berkovetz mod 35 423 223 i 1896; Kvaliteten var derimod mindre god.

Ruslands Bergindustri var i 1896 særdeles heldig. Der produceredes 97 371 000 Pud Rujern, 30 437 000 Pud Jern og 43 828 000 Pud Staal. I 1886 udgjorde Produktionen af Rujern 32 484 000 Pud; den er saaledes nu tredoblet. Manganmalm udvandt i Nærheden af Nikopol og i Guvernementet Kutais; Udbyttet gik op til 12 540 000 Pud. Kobberproduktionen udgjorde 330 600 Pud, 10 000 Pud mindre end i 1895. Af Zink produceredes i 1896 381 974 Pud, af Kviksølv 30 000 Pud, Bly 9 034 Pud, Sølv 119 $\frac{1}{8}$ Pud.

Ruslands udenrigske Handel i 1897 opviser en Export til Værdi Rub. 704 222 000 og Import Rub. 508 516 000.

Importen: Levnetsmidler R. 640 710 000, Raastoffe R. 283 729 000, Kreaturer R. 1 619 000, Fabrikater R. 159 097 000; heraf fra Norge R. 536 8110, fra Sverige R. 407 3813.

Exporten: Levnetsmidler R. 413 478 000, Raastoffe og Halvfabrikater R. 254 506 000, Kreaturer R. 17 092 000, Fabrikater R. 19 146 000; heraf til Norge R. 6 161 994, til Sverige R. 883 2006.

Totalimporten i Pud af mere betydelige Artikler, hvori ogsaa Norge og Sverige deltager, var: Rujern R. 5 056 000, Stangjern 9 269 000, Plader 892 600, Staalplader 4 544 000, Maskiner af Støbejern, Jern og Staal 3 919 000, Lokomotiver og Dampsprøiter 321 000, Landbrugsredskaber 808 000, Maskiner og Maskindele 1 855 000, Sild og anden Fisk 7 622 000 mod 8 970 000 i 1896, Lerfabrikater og Tegl 14 113 000, Cement 2 958 000.

Blandt Forandringer inden Toldlovgivningen indtager Ophævelsen af Told paa søgaaende Dampskibe og en betydelig Nedsættelse af Tolden paa Flod- og Indsødamper en vigtig Plads. Ligeledes er Landbrugs- og Meierimaskiner

samt Maskiner for Guldindustrien nu fri for Toldafgifter. I Forbindelse hermed kan meddeles, at de tyske Værftseiere har sluttet sig sammen under Benævnelse „Verband deutscher Schiffswerften“ for at søge Bestillinger paa Dampskibe i Rusland og i det Øiemed har ansat Agenter i St. Petersburg og Moscou. Svenske og norske mekaniske Værksteder har i de senere Aar leveret Dampskibe til Rusland, og det turde derfor være saa meget vigtigere, at vore Værksteder ikke lader ud af Betragtning den Konkurrence, som opstaar ved ovennævnte Sammenslutning af de tyske Skibsværfter.

Vexelkurserne den 31 Decbr. 1897 var:

London	3 Mdr. Dato	Rub. 93.65, 93.75;	Cheques 94.35 pr. £ 10.
Amsterdam	— „ —	— — —;	— — — „ — — —.
Berlin	— „ —	45.77 ¹ / ₂ , 45.85, 45.82 ¹ / ₂ ;	— 46.25 „ M. 100.
Paris	— „ —	37.17 ¹ / ₂ , 37.22 ¹ / ₂ , 37.20;	— 37.40 „ Fr. 100.

Fortegnelse over Handelshuse i St. Petersburg og Kronstadt, af hvilke Nordmænd og Svensker er Indhavere eller Deleiere:

Hans Smith, Kronstadt, Assuranceagent og Expeditør; etabl. 1850.

C. F. Heissler, St. Petersburg, Agentur; etabl. 1859.

Emil S. Heilborn, St. Petersburg, Trævareexport; etabl. 1880.

Radau & Co, Kronstadt; etabl. 1894.

Nicolai C. Smith, St. Petersburg, D/S Agent og Klarering; etabl. 1885.

Gust. M. Damberg.

Nürnberg.

Aarsberetning dateret 8 Juli 1898.

Aaret 1897 kan ligesom det foregaaende Aar betegnes som gunstigt for Handel og Industri. Som Følge af en, ikke i mange Aar seet, Livlighed i Bygningsforetagender var Afsætningen af Trævarer og Tømmer meget betydelig. Priserne steg 25—40 pCt.

Elektrotekniken har gjort yderlige Fremskridt, saa de større Firmaer i denne Branche have udvidet sine Værksteder. Den derved forøgede Konkurrence indvirkede paa Priserne, medens paa den anden Side Arbeidsløn og Raamaterialier er fordyrede. Kobber er siden 1894 steget næsten 20 pCt. i Pris. Telegrafkabler og andet elektrisk Ledningsmateriel fandt god Afsætning til maa-delig lønnende Priser. Forretningen i Telefoner og Elektriske Apparater var ret god, og Noteringerne for færdige Fabrikater kunde noget forhøies. Arbeidslønnen steg med 25 pCt.

Efterspørgselen efter Velocipeder var større end i 1896. Tendentsen er i Retning af det billige, og Anbud til Slumppriser er ikke sjældne under den vanskelige Afsætning af nye Mærker; dog gjaldt dette mest middelmaadigt Fabrikat. De gamle Fabriker bestræbe sig for at holde Priserne oppe for første Klasses Vare. Noteringerne for Raamaterialier staa fremdeles lige høit, og

Arbeidslønnen stiger. Exporten af tyske Velocipeder er i Tilvæxt; men høie Toldsatser vanskeliggjør stor Afsætning.

Fabrikationen af Jernbanevogne og elektriske Sporvogne var livlig sysselsat, væsentlig som Følge af, at de fleste tyske Jernbaner have besluttet en Forøgelse af det rullende Materiel i stor Skala. Ogsaa Værkstederne for Dampmaskiner, Kjedler, Kraner, Motorer og Brobygninger havde fuld Sysselsættelse. Dog vanskeliggjordes Bestillingerne gennem for korte Leverancefrister. Arbeidspriserne i disse Brancher er i de sidste fire Aar steget med ca. 30 pCt.

Snedkeri- og Møbelfabrikerne havde fuldt op at gjøre. Prisen paa første Kvalitets kvistfri Vare er steget. I den senere Tid anvendes meget udenlandsk Træ, der staar i høiere Pris end det indenlandske. Nogle Firmaer have gjort Forespørgsel efter Fabrikanter af „schwedischen Thüren“.

Træmassefabrikerne arbejdede i Almindelighed under gunstige Konjunkturer med delvis noget høiere Salgspriser. Dog blev Gevinsten adskillig reduceret ved de stadig stigende Priser paa Træ og Kul og Arbeidslønnen. Cellulosefabriken i Hof sysselsatte 167 Arbeidere og producerede 2950 Tons tør Cellulose.

Bomuldsspinderier og Væverier havde i sidste Halvaar at kæmpe med yderst trykkede Priser. Udsigterne for Textilindustrien er i det hele taget ikke lovende, og der turde hengaa en Række af Aar, forinden de mange uheldigt virkende Omstændigheder overvindes, saasom Overproduktion i England, lave Sølvkurser i Indien, Udvidelse af Bomuldsspinderier i Indien, Japan etc.

For Vigognespinderierne var Aaret flaut, for Uldspinderierne derimod tilfredsstillende.

Exporten af Speilglas var endnu mindre end tidligere. Ogsaa Afsætningen af Vinduesglas var flau.

Granit- og Syenitindustrien kunde glæde sig ved en særdeles livlig Virksomhed, og Efterspørgselen efter Trappetrin, Plader og Sokler af huggen Granit var saa stærk, at alle Bestillinger ikke kunde modtages. Forretningerne i sleben Granit og Syenit var derimod ikke saa fordelagtige. Afsætningen indskrænker sig blot til Tyskland, idet andre Landes høie Toldsatser afspærre Udførselen. Den største Konkurrence kom fra Sverige paa Grund af billig Arbeidsløn, lave Fragter og den lette Tilgang paa Raamateriale. I Oberfranken er der 71 private Granitbrud med en Produktion i 1897 af 38 557 Tons.

Jernhandelen gav et godt Resultat, ligesaa Pensel- og Børstefabrikerne. Broncefarge- og Brokadefabrikationen forløb normalt; men Afsætningen til Østerrige er meget vanskeliggjort ved en Told af fl. 50 pr. 100 Kg.

Bryggerivirksomhed dreves af 14 Firmaer med et Maltforbrug af 311 136 Hl., 17 215 Hl. mere end i 1896. Øtilvirkningen udgjorde 655 000 Hl., hvoraf 243 000 udførtes.

For Kortevarer- og Metallegetøibranchen medførte Aaret lidet Forandringer. Denne Fabrikation er næsten udelukkende henvist til Ulandet.

Humlehandelen har i Almindelighed været heldigere end i Sæsonen 1896—97. Først efter Midten af Oktober begyndte Priserne at stige. Bedst

lykkedes Spalterhumlen, der hurtigst udsolgte, men ogsaa Hallerlau- og den finere Bergshumle var som sædvanlig efterspurgt. Bayerns Humledistrikt producerede 260 000 Ctr. Udførselen til Norge og Sverige udgjorde ca. 10 000 Ctr. Omsætningen paa Nürnbergs Humlemarked beløb sig til 94 500 Baller mod 69 400 i 1896.

Den tyske Vinhøst faldt i Kvalitet og Kvantitet ikke saa tilfredsstillende ud, som man havde ventet. Ret beklagelig for Vinforretningen er den omfattende Tilvirkning af saakaldt Kunst- og Halvvine, som overmaade meget skader den reelle Vinhandel, og som blot kan modarbejdes ved Indførelse af en særskilt Kontrol- og Skattelov.

Kornhøsten led meget af Regnveir, saaledes at Hvede, Rug, Byg og Havre i Kvalitet stod 20 pCt. under det foregaaende Aars Høst. Hvede noteredes M. 8.50—9.50 pr. Ctr. Rug betingede M. 7.50—8.00, Byg M. 9—9.50 pr. Ctr. Foder- og Poteteshøsten udfaldt ret god. Melafsetningen var flau og Priserne trykkede.

Nürnbergs Befolkning udgjorde ved Udgangen af 1897 183 397 Personer, en Tilvæxt af 12 465 fra 1896.

I Expeditionsafgifter oppebares M. 198.00 i norske, M. 337.00 i svenske Anliggender.

Konsulatets Adresse er Marienplatz 11.

Bernhard Lang.

Levuka, Fiji.

Der ankom 3 norske Seilskibe dr. 1670 Tons i Ballast fra fremmede Lande, hvilke afgik med Copra, 2 til Sydney og et til Azorerne.

Barbadoes.

I 1897 ankom 21 norske Fartøier dr. 16 902 Tons med Ladning, Styk-gods og Kul, Bruttofragt £ 10 908, og 179 dr. 95 146 Tons i Ballast. 14 af Fartøierne var Dampskibe. 17 Fartøier dr. 17 606 Tons afgik med Ladning, hovedsagelig Sukker, Bruttofragt £ 10 760, og 184 dr. 94 679 Tons afgik i Ballast.

Af svenske Fartøier ankom 3 dr. 1304 Tons med Ladning og 38 dr. 15 289 Tons i Ballast. 40 af Fartøierne afgik i Ballast, og 1 henlaa i Havnen ved Aarets Udløb.

Riga.*)

Aarsberetning dateret 25 Mai 1898.

(Fortsættelse).

Almindelige Forhold. Det afvigte Aar udmærkede sig i økonomisk Henseende ved livlig Virksomhed og gunstig Udvikling paa mange af Handelens og Industriens Omraader. I Aarets anden Halvdel indtraadte der, som Følge af daarlig Høst i forskellige af Vesteuropes Lande saavel som i Rusland, stor Livlighed paa Verdensmarkedet i Kornhandelen, der paafulgtes af en afgjort stigende Tendents i Priserne paa alle Landbrugsprodukter. Denne Omstændighed har Rusland fornemmelig at takke for, at Værdien af dets Udførsel i Almindelighed betydelig forøgedes, uagtet Kornudførselen i 1897 var mindre end i 1896. I Henseende til Ruslands Udførsel fortjener to Omstændigheder at paaagtes, den ene at Exporten fra det nordlige Rusland, særlig Østersøhavnene, er i Stigende, medens Tilbagegang er mærkbar i Udførselen fra sydlige Havne, samt at denne Forandring i Handelens Retning turde kunne tilskrives Aabningen for Trafiken af de allerede færdige Strækninger af den sibiriske Jernbane, ad hvilken sibirisk Korn fortrinsvis tager Veien til Østersøhavnene. Den anden Omstændighed er, at Udførselen af Fabrikprodukter fra Rusland mærkbart tiltager.

Fra Regjeringens Side er der i 1897 vedtaget en Mængde Forholdsregler, som i finansiell og økonomisk Henseende er af dybt indgribende Betydning. I første Række maa her nævnes Reformer af Pengevæsenet. Ved Ukas af $\frac{3}{15}$ Januar 1897 erholdt Cirkulationen af Sedler lovlig Kraft lige med Guld; Ukas af 29 August 10 Septbr. skabte en fast Grundvold for Udgivelsen af Rigsbanksedler mod Sikkerhed i Guld, og Ukas af $\frac{14}{26}$ Novbr. befalede Prægning af en Guldmynt paa 5 Rubel eller $\frac{1}{3}$ af en Imperial. Værdien af den nye Guldmynt er saaledes fastsat i Rubel til $\frac{1}{15}$ af en Imperial, og Rubelen med en Gehalt af 17.424 Doli i Guld er erklæret for at være russisk Myntenhed. Sluttelig er ved Ukas af $\frac{27 \text{ Marts}}{8 \text{ April}}$ d. A. bleven bestemt det sammenlagte Beløb af saavel fuldlødig Sølvmynt som Skillemynt, som maa være udeløbende, samt det Beløb, enhver er forpligtet til Mand og Mand imellem at modtage i Sølv. I finansiell Henseende maa ogsaa nævnes Konverteringen af $4\frac{1}{2}$ pCt. og 5 pCt. Jernveisobligationer til 4 pCt. Værdipapir, der har kunnet gennemføres uden nogen Udgift for Staten.

Blandt Foranstaltninger til Handelens Fremme maa endvidere fremholdes en betydelig Formindskelse i Kornariferne paa de russiske Jernbaner saavel som særskilt tilstaaede betydeligere Tariffindrømmelser ved Export af Mel til Udlandet; en i Aarets Løb iværksat Granskning af den mellem Rusland og Tydskland i 1894 afsluttede Handelsoverenskomst; Ratifikation den $\frac{25 \text{ Juli}}{6 \text{ August}}$ af den den $\frac{2}{14}$ Juli mellem Rusland og Bulgarien afsluttede Handelsoverenskomst; Ordningen af Handelsforbindelserne mellem Rusland og Finland ved Ukas af 28 April 10 Mai; Udfærdigelsen den $\frac{5}{17}$ Decbr. af Reglement for den russisk-koreanske Bank for Fremme af Ruslands Handelsinteresser i Østasien. I Handelsflaadens Interesse er der i Finantsministeriet bleven oprettet en særskilt Afdeling for dens Anliggender.

*) Kfr. Hefte 16, p. 627.

Kommunikationer. I Begyndelsen af 1897 havde det russiske Jernveisnet, udenfor Finland, en Veilængde af 36 604 Verst. I Aarets Løb aabnedes for Trafiken ikke mindre end 2 257 Verst Statsbaner, 2 255 Verst Privatbaner og 456 Verst sekundære og smalsporede Baner, eller tils. 5 268 Verst, hvorfor Ruslands hele Jernveisnet ved Aarets Udgang udgjorde 41 872 Verst. Under Bygning befinder sig endnu allerede bestemte Dele af den mellemsibiriske transbaikalske og Perm—Kotla Banerne, tils. 2 500 Verst, hvorhos der i Aarets Løb er meddelt Koncession paa yderligere 2 500 Verst nye private Baner. Af de i Aaret aabnede Baner har Bologaje—Pskevbanen, der udgjør den korteste Vei mellem Rybinsk og Riga, stor Interesse for Riga, og den har, navnlig efter at Trafiken i Slutningen af Aaret aabnedes paa den af Private anlagte Linie Rybinsk—Jaroslaw, vundet i Betydning, da Riga derved kommer i Forbindelse med de i det yderste Norden beliggende Landsdele.

Videre er det allerede i mange Aar ventilerede Spørgsmaal om Anlæg af en Jernbane mellem Tuckum og Windau, der kommer til at forbinde Riga med Windaus stadig isfrie Havn, bleven afgjort. Arbejderne derpaa turde allerede være saa langt fremskredne, at Banens Aabning snart kan forventes. Blandt andre foreslaaede Baneanlæg, som kunne have Betydning for Rigas Handelsomsætning, maa vævnes en Linie fra Moskau til Stockmannshof eller Kreuzburg samt de efter Initiativ fra Rigas Børskomite foreslaaede Linier Riga—Bauske—Ponievesj—Kovno, Ponievesj—Vilkomir—Kovno og Vilkomir—Vilna, hvorved ikke blot den frugtbare Kreds Bauske i Kurland men ogsaa de endnu frugtbare Kredse Ponievesj, Vilkomir og Kovno i Guvernementet Kovno komme til at gjennejskjæres, og Riga kommer til at erholde nærmere Forbindelse med saavel Byerne Vilkomir, Kovno og Vilna som med Udlandet og de sydvestlige og sydlige Dele af Rusland. For at sætte Byen istand til at møde den forventede forøgede Varetrafik er der allerede opgjort Forslag til Anlæg af en Central-Godsstation og til Opførelse ved denne af Magasiner for Oplag af ankommende Varer, ligesom til Uddybning af Rigas Havn til 24 Fod.

Rubelkursen, som de to foregaaende Aar havde været underkastet ubetydelige Vexlinger, har, takket være Valutareformens Gjennemførelse, vundet yderligere i Fasthed. Tremaaneders Kursen paa Berlin var i 1897 paa Rigas Børs udsat for mindre Omvexlinger end i 1896; den bevægede sig nemlig det hele Aar i Gjennemsnit pr. Maaned mellem 45.82½ og 45.57½ Rub. pr. 100 Mk. mod 45.87½ og 45.47½ i 1896 og 45.67½ og 45.02½ i 1895. Denne i tre Aar vedblivende usædvanlige Fasthed har ogsaa i særlig Grad befordret den udenrigske Handel.

Ind- og Udførsel. Indførselen til Distriktets Havne udgjorde i 1897 59 825 000 Rub., hvoraf til Riga 41 715 000 og Libau 17 568 000 Rub., mod 59 455 000 Rub. i 1896 og 43 913 000 Rub. i Gjennemsnit i Aarene 1891—1895. Udførselen opgik til 103 754 000 Rub., hvoraf fra Riga 60 391 000 Rub. og Libau 35 944 000 Rub., mod resp. 105 022 000 og 90 775 000 Rub. Ruslands hele Indførsel var 469 939 000 Rub., mod 498 104 000 Rub. i 1896 og 395 204 000 Rub. i Gjennemsnit i Aarene 1891—1895, og Udførsel 647 646 000 Rub. mod resp. 620 747 000 og 569 691 000 Rub. Ruslands Indførsel bestod 1897 af Levnetsmidler 59 277 000 Rub., Raastoffe og delvis forarbejdede Stoffer 260 751 000 Rub., Dyr 1 547 000 Rub. og Fabrikater 148 364 000 Rub. Udførselen for samme Grupper opgik til resp. 382 666 000, 231 744 000, 15 391 000 og 17 845 000 Rub.

Det afvigte Aars Høst i Ruslands 71 Guvernementer (det nordlige Kaukasien, Sibirien og Centralasien deri indbefattet) opgik til 2 791 915 000 Pud mod 3 282 028 000 Pud i 1896. Udbyttet af Høstsæd udgjorde 1137 738 000 Pud eller 41.2 % af den hele Høst samt af Vaarsæd 1 624 177 000 Pud eller 58.8 %. Sammenlignet med 1896 viser Høsten i 1897 en Nedgang af 520 113 000 Pud (277 517 000 Pud Høstsæd og 242 596 000 Pud Vaarsæd). Af de fornemste Kornsorter høstedes: Hvede 565 180 000 Pud (deraf 151 270 000 Pud Høsthvede), Rug 1 014 591 000 Pud (deraf 986 458 000 Pud Høstrug), Byg 317 208 000 Pud og Havre 588 125 000 Pud.

Udførselen af Kornvarer fra Rusland opgik til ca. 454 Mill. Pud, hvoraf ca. 119 Mill. Pud Hvede, 70 Rug, 82 Byg og 43 Havre. Fra Riga udførtes ca. 12.4 Mill. og fra Libau ca. 19 Mill. Pud. Til Norge udførtes fra Riga 106 350 Pud Hvede og 10 877 Pud Havre. Prisen viste i Almindelighed en stærk stigende Tendents. Hvede betingede lavest 84—86 Kop. i Juni og høiest i August 112—115 Kop. pr. Pud; Rug, russisk, lavest i Mai 54—55 Kop., høiest i November 75—76 Kop., kurlandsk lavest 68—69 Kop., høiest 74—76 Kop., Byg lavest i Juli 60—63 Kop., høiest i September 70—73 Kop.; Havre lavest 64—70 Kop. i Juli, høiest i November 87 Kop. pr. Pud.

Af Lin udførtes fra Rusland nærpaa 7 Mill. Pud i 1897 mod 6.2 Mill. i 1896. Fra Riga udførtes ca. 3.4 Mill., fra Libau 919 000 Pud og fra Pernau 993 000 Pud. Til Norge udførtes fra Riga 46 og fra Libau 14 Pud. Linhøsten i de 19 for Ruslands Linhandel vigtigste Guvernementer opgik til 16.1 Mill. Pud mod 16.8 Mill. i 1896. Af Hamp udførtes ialt 2.2 Mill. Pud mod 2.7 Mill. i 1896; deraf fra Riga 308 474 Pud og fra Libau 130 289 Pud. Til Norge udførtes fra Riga 11 877 Pud. Amphøsten i 1897 udgjorde 12 686 000 Pud mod 15 047 000 i 1896. Af Slaglinfrø udførtes fra hele Rusland 30 413 000 Pud; fra Riga 4 198 000 Pud og Libau 2 420 000 Pud. Til Norge udførtes fra Riga 30 525 Pud og fra Libau 71 075 Pud. Ruslands Linfrøhøst udgjorde 40 400 000 Pud mod 56 593 000 i 1896. Af Udsædslinfrø udførtes fra Riga 415 043 Pud, Libau 10 560 og Pernau 85 745 Pud. Udførselen af Hampefrø opgik i 1897 ialt til 598 000 Pud, hvoraf fra Riga 158 578 og Libau 74 441 Pud. Hampefrøhøsten er stærkt aftaget og opgik i rundt Tal til 9.9 Mill. Pud mod 15.7 Mill. i 1896. Af Oliekager udførtes ialt 16 382 000 Pud, hvoraf fra Riga 2 200 000 Pud og fra Libau 280 700 Pud. Af de forskellige Slags Oliekager udførtes ialt: Linfrøkager 8 566 000 Pud, Hampefrøkager 12 820 000 Pud, Solroskager 3 656 000 Pud samt Raps- og Roefrøkager 2 878 000 Pud. Til Norge udførtes fra Libau 15 281 Pud. Udførselen af Mineralolier udgjorde fra hele Rusland 57 399 000 Pud mod 56 578 000 i 1896, hvoraf fra Riga 296 000 Pud og fra Libau 258 000 Pud. Til Norge udførtes fra Libau 191 340 Pud.

Udførselen af Æg udgjorde ialt 7 005 069 Pud mod 6 004 000 Pud i 1896. Fra Riga udførtes 1 880 069 Pud mod 1 487 193 Pud og fra Libau 334 118 Pud mod 238 365 Pud i 1896. Æg indtager nu den fjerde Plads blandt Rigas Udførselsartikler, og det er blot Værdien af Stadens Udførsel af Trævarer, Lin og Kornvarer, som overgaar Værdien af dens Ægudførsel. Fra Riga exporteredes ca. 27 % af hele Ruslands Udførsel af Æg. Den stadig tiltagende Udførsel af Æg fra Rusland har i høj Grad befordret Hønsavlens Udvikling, og det russiske Produkt synes i Almindelighed at modsvare de udenlandske Markeders Behov, især da Exportørerne bestræbe sig for at levere

bedste Kvalitet samt ere meget omhyggelige med Sortering og Pakning samt med hurtig Transport, ihvorvel i sidstnævnte Henseende adskilligt endnu, paa Grund af manglende Transportmidler paa Jernbanerne, turde være at ønske.

Udførselen af Smør viste i Aarets Løb en ikke ubetydelig Tilvæxt, og udførtes der ialt 520 000 Pud, hvoraf 22 021 Pud fra Riga og 19 258 Pud fra Libau mod resp. 303 000, 15 088 og 8 509 Pud i 1896.

Af Spiritus fandt ingen nævneværdig Udførsel Sted fra Riga, hvorimod der fra Libau udførtes 1087131 Vedro. Fra Ruslaud udførtes ialt 1 989 052 Vedro. Hovedexportstedet er Libau, og udgjorde Exporten derfra samt fra Odessa og Reval ca. 90 % af hele Ruslands Spritudførsel.

Af Trævarer udførtes i 1897 fra Riga 49.4 Mill. engelske Kubikfod mod 43.8 Mill. i 1896 og fra Libau 2.5 Mill. mod 1.4 Mill. Kub.fod.

Vinteren 1896—97 var særdeles gunstig for Skovarbejderne og Virkets Fremdrift, saa at Kvantiteten af bearbejdede Trævarer, hvoriblandt Gran- og Furu-bjælker som sædvanligt udgjorde det væsentligste, opnaaede en hidtil usædvanlig Høide. Der er i den sidste Tid indtraadt den Forandring i Rigas Trævareudførsel, at medens i tidligere Tider den største Del af det om Vinteren huggede Virke umiddelbart solgtes til Leverance til herværende Firmaer mod Forskud, finder nu et modsat Forhold Sted, og Leveranceaffærer mod Forskud er næsten ophørt, hvorimod den største Del af Virket nu først sælges efter Ankomsten til Riga. Aarsagen hertil turde, som af Børskomiteen opgivet, være at søge mindre i øget Kapital hos Trævarehandlerne end i den Lethed, hvormed Banker og private Pengeinstituter yde Kredit.

Af kantede og runde Bjelker udførtes fra Riga 342701 St. mod 252729 St. i 1896, af firkantede Bjelker 85069 St. mod 71447 St., af Asp- og Alvirke(?) 220586 St. mod 154465 St., af Sviller(?) 2745834 St. mod 2294474 St.; af saget Virke (Planker, Battens og Bord) udførtes 17705563 St., hvoraf 10797 St. over tre Tommer, 6144844 St. 3 Toms og 11549922 St. under tre Tommer. 1897 Aars Udførsel af Bjelker oversteg det foregaaende Aars med næsten en Million St. Af Grubestøtter udførtes 2609985 St. mod 1930189 St. i 1896.

Værdien af Ruslands Indførsel var i 1897 ca. 28 Mill. Rub. lavere end det foregaaende Aar, men forøvrigt den høieste, som med Undtagelse af Aaret 1892 er forekommet. Medens tidligere Ruslands fornemste Indførsel kom fra Storbritannien, indtager nu Tyskland første Plads blandt de importerende Lande, og udgjorde Indførselen fra sidstnævnte Land omkring en Trediedel af hele Ruslands Indførsel, hvorimod Storbritanniens blot opgik til 20 %.

Af Stenkul indførtes til hele Riget 124975000 Pud, deraf ca. 80.7 % til Østersøhavnene eller 100947000 Pud, hvoraf 16.6 Mill. Pud til Riga og 6.2 Mill. til Libau. Stenkulsbrydningen i Rusland har i det sidste Decennium gjort store Fremskridt. Der blev i 1896, det sidste Aar for hvilket Opgaver findes tilgængelige, brudt 565 Mill. Pud.

Af Stangjern indførtes 17475000 Pud, hvoraf 2143000 Pud til Riga og 1081126 Pud til Libau. Af Rniern indførtes ialt 6238000 Pud hvoraf 370000

1 108 000 og 24 000 Pud. Fra Norge indførtes til Libau 205 Pud Staal.

Af Maskiner, Redskaber og Værktøi, alle Slags, eller Dele deraf, indførtes tilsammen 6.6 Mill. Pud, hvoraf til Riga 692 000 Pud (Transitgods deri indbefattet) og til Libau 233 000 Pud. Fra Norge indførtes til Libau 22 Pud.

Af Jernbaneskiner og andet Jernbanemateriel indførtes ialt 651 000 Pud, hvoraf til Riga 222 568 og til Libau 4 713 Pud.

Forøvrigt indførtes fra Norge til Riga 11 Tdr. Tran og 419 567 Pud Svovlkis samt til Libau 16 788 Pud Gadesten, 55 275 Pud anden Sten, 2046 Pud Cellulose m. m.

C. Aug. Titz.

Konstantinopel.

Norske Skibe.	Med Ladning.		I Ballast.		Tilsammen.				Brutto- fragter. £
	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Deraf Dampskibe.		
							Ant.	Tons.	
I. Ankomne.									
Fra fremmede Lande til Ho- vedstationen	1	1 071	-	-	1	1 071	-	-	
- fremmede Lande til Vicekonsulsstationerne .	1	930	-	-	1	930	-	-	250
Ialt	2	2 001	-		2	2 001	2	2 001	800
II. Afgaaede.									
Til fremmede Lande fra Ho- vedstationen	-	-	1	1 071	1	1 071	-	-	-
- fremmede Lande fra Vicekonsulsstationerne .	1	930	-	«	1	930	-	-	200
Ialt	1	930	1	1 071	2	2 001	2	2 001	200

For Havari eller Ordre ankom 9 Dampskibe dr. 12 440 Tons.

Intet svensk Skib ankom.

Erlagte Konsulatafgifter af norske Skibe ved Hovedstationen prs. 412 ved Vicekonsulsstationerne prs. 179, hvoraf tilfaldt Konsulskassen prs. 89 $\frac{1}{2}$. Ialt tilfaldt Konsulskassen prs. 501 $\frac{1}{2}$. Expeditionsafgifter norske 2 544 $\frac{3}{4}$, svenske 122.

Aarsberetning dateret 3 April 1898.

I 1897 besøgte Konstantinopels Havn af 56 norske og svenske Skibe dr. ialt 68564 Tons, alle Dampskibe, hvoraf 1 svensk dr. 1325 Tons.

Af de norske Dampskibe har kun et udført Handelsoperation her i Havnen, medens de øvrige kun anløb for at erholde Sundhedspas og Firmaner, hvorpaa de gik videre til det sorte Havs Havne, hvor de lastede for Middelhavet eller Kontinentet uden paa Tilbagereisen af berøre denne Havn.

Den store Nedgang i vor Skibsfart paa Distriktet turde vel nærmest være foranlediget af Krigen, de politiske Uroligheder og den økonomiske Krise.

Det er dog at haabe, at Søfarten paany vil tiltage, eftersom Roligheden og den almindelige Tillid fæstner sig.

Skibssulykker er ikke indtruffet i Aaret, heller ikke Rømninger fra norske Skibe.

For de norske Skibe har Generalkonsulatet i Aaret udfærdiget 56 Sundhedspas og 97 Firmaner (Tilladelse til at passere Dardanellerne og Bosporus), optaget 1 Søprotest, iværksat en Paa- og Afmønstring og 7 Legitimationer samt udstedt 1 Dekret, 28 Viseringer, 7 Forpasninger, understøttet 12 Sømand samt udført Indkasseringer og expederet 207 Breve.

Vor Handel med Tyrkiet indskrænker sig fremdeles til mindre Partier Jern, Trævarer, Tændstikker, Tran og Smør.

Iøvrigt henviser Generalkonsulatet til sin Rapport for 1896.

Otto Stenbock.

Riga.*Skrivelse dateret 31 Mai 1898.*

Ved en den $\frac{27\text{de April}}{9\text{de Mai}}$ d. A. udstedt Ukas er der tilstaaet Toldfrihed for en Tid af 10 Aar, regnet fra 1/13 Juli førstk., ved Indførsel fra Udlandet af søgaaende for udenrigsk Søfart bestemte Skibe af Jern, deri indbefattet Damplystyachter, Muddermaskiner, Isbrydere, Flydedokker og alle Slags for Søfart under russisk Flag paa Donaufloden indkjøbte Skibe samt for de til Udrustning og Takling af Seilskibe i udenrigsk Søfart indførte Ankere, Kjættinger og Traadlinier.

For Jernskibe, som indføres fra Udlandet i hel Tilstand for Fart paa Floder og Indsøer samt paa det kaspiske Hav, og for Bugserdampskibe, Lægtene og flydende Kraner vil fra 1/13 Januar 1899 følgende Afgifter beregnes:

1. For Skibe uden Maskine pr. Ton 20 Rubler i Guld.
2. For Skibe med Maskine, foruden nævnte Afgift pr.

Kvadratfod af Dampkjældens Varmeoeverflade . . . 3 „ - „

Toldafgiften for de fra Udlandet i hel Tilstand indførte Flod- og søgaaende Skibe af Træ skal fra næste Termin beregnes saaledes:

1. For Skibe uden Maskinkraft pr. Ton 8 Rubler.
2. For Skibe med Maskinkraft foruden nævnte Afgift
pr. Kvadratfod af Dampkjældens Varmeoeverflade . . 3 „

Hamilton, Bermuda.

Fra fremmede Lande ankom med Ladning 4 norske Skibe, dr. 2268 Tons, hvoraf Dampskibe 3, dr. 1754 Tons; Bruttofragt £ 1493. — Til fremmede Lande afgik med Ladning 1 norsk Skib, dr. 870 Tons, og i Ballast 3, dr. 1398 Tons, hvoraf Dampskibe 3, dr. 1754. — Erlagte Konsulatafgifter £ 7. 18. 7. — Intet svensk Skib ankom. — For Havari ankom 3 norske Skibe, dr. 3010 Tons.

Singapore.

Fra fremmede Lande ankom til Hovedstationen med Ladning 108 norske Dampskibe, dr. 95014 Tons, og i Ballast 1 Seilskib, dr. 577 Tons. Til Vicekonsulsstationen ankom med Ladning 6 Dampskibe, dr. 3812 Tons.

Til fremmede Lande afgik fra Hovedstationen med Ladning 90 norske Dampskibe, dr. 71558 Tons, og i Ballast 18 Dampskibe, dr. 23456 Tons, og 1 Seilskib, dr. 577 Tons.

Fra Vicekonsulsstationen afgik med Ladning 6 Dampskibe, dr. 3812 Tons.

For Kul anløb 24 Dampskibe, dr. 32224 Tons.

Af svenske Skibe ankom 7, dr. 10236 Tons.

Belize (Britisk Honduras).

Fra fremmede Lande ankom i Ballast 56 norske Skibe, dr. 21340 Tons, hvoraf 14 Dampskibe, dr. 6230 Tons.

Til fremmede Lande afgik i Ballast 51 norske Skibe, dr. 19520 Tons, hvoraf 9 Dampskibe, dr. 4410 Tons.

Af svenske Skibe ankom 5, dr. 1604 Tons.

Erlagte Konsulatafgifter af norske Skibe £ 64. 3. 7, af svenske £ 5. 12. 2.

Papeete (Tahiti).

Fra Havaji ankom 1 norsk Seilskib, dr. 628 Tons, med Kopra; det blev kondemneret i Papeete.

Intet svensk Skib ankom.

Nagasaki.

Havnebestemmelser for Traktathavnene i Japan, fastsatte ved keiserligt Dekret af 9 Juli 1898.

(Skr. fra Konsulatet af 18 Juli 1898).

Art. I. Grændserne for de forskjellige, for den udenrigske Handel aabnede Havne fastsættes som følger:

Yokohamas Grændser strækker sig fra Mandarin Bluff til Fyrskibet og derfra direkte mod Nord langs den østlige Bred af Tsumuriflodens Munding.

Kobe begrændses af to Linier, der løber mod Syd fra Ikutaflodens tidligere Munding og Nordost fra Forbjerget Wadamisaki.

Niigata omfatter et cirkelformet Fladeindhold med en Radius af $2\frac{1}{2}$ Sømil fra Fyrtaarnet som Centrum.

Port Ebisu omfatter en Strækning mellem to Linier, den ene løbende fra Landsbyen Skiidomari til Ebisus Forstæder i en Længde af 50 Miles og den anden løbende fra Minatocko paa Kamosøens Østside til Landsbyen Kamo paa nævnte Søes nordvestlige Bred.

Osaka begrændses af to Linier, den ene løbende fra Free Point ved Mundingen af Bukofloden mod SSV, indtil den skjærer den anden Linie, der gaar fra Mundingen af Floden Yamato til et Punkt 6 Sømil fra Free Point og 5 Sømil fra Yamatos Munding.

Nagasaki indtager en lang Landstriben fra Kowsaki til Megami.

Hakodate strækker sig en Sømil mod Søen i sydlig Retning fra Anomasaki og saa langt som til den østlige Bred af Ariwakaflodens Munding ved Landsbyen Kamiiso.

Art. II. Fartøier, der løbe ind i Havnene, skal heise sit Nationalflag og signalisere. Kun Dampskibe i regelmæssig Postfart er det tilladt at benytte sine Kompaniers Flag som Signalflag. Flagene maa ikke stryges, førend Fartøiets Ankomst er meldt til Havnemesteren. Ankomsten maa anmeldes inden 24 Timer fra Fartøiets Ankring, undtagen paa Søndage og nationale Helligdage. Intet Skib er berettiget til, forinden Anmeldelsen, at indklarerer (enjoy facilities of customs examination).

Art. III. Det paalægges Kapteinerne ved deres Ankomst at afholde sig fra Forbindelse med andre forankrede Fartøier eller med Land, forinden Tilladelse til fri Samfærdsel er opnaaet.

Art. IV. Havnemesteren vil som Regel møde Fartøierne i Nærheden af Havneindløbet og anviser Ankerplads. Det er ikke tilladt noget Skib at forlade den anviste Plads uden speciel Tilladelse, medmindre det er tvingende nødvendigt. Havnemesteren kan imidlertid, om han finder det paakrævet, beordre Fartøiet til at forandre Ankerplads.

Art. V. Havnemesteren bærer Uniform i Tjenestetiden og har Flag heiset paa sin Baad. Han er berettiget til naarsomhelst at inspicere, hvorvidt hans Ordre i Henseende til Fartøiets Ankring og Bevægelse behørig overholdes.

Art. VI. Intet Fartøi maa ligge for Anker i Seilleden eller hindre den frie Seillads.

Art. VII. Fartøier, der ligge for Anker eller ere i Gang indenfor Grændserne af en Havn, have at benytte de ved Reglementerne foreskrevne Lanterner for at forebygge Sammenstød.

Art. VIII. Naar Storm ventes eller Varselssignal gives, skal ethvert Fartøi strax gjøre sig rede til at kaste et eller flere Reserveankere; Dampskibe skal tillige faa op Dampen.

Art. IX. Fartøier, der er ladede med explosive eller brændbare Stoffe i større Mængde end almindelig benyttet, maa afvente Havnemesterens Ordre udenfor Havneterritoriet. Medens de vente, maa de efter Solopgang og til Solnedgang vise Signalet B og udhænge en rød Lanterne paa Formasten efter Solnedgang. Intet Skib maa indlade eller losse Stoffe som de nævnte uden paa Steder, der ere opgivne af Havnemesteren.

Art. X. Fartøier for Anker eller under Reparation og Yachter, Lægtene og Pramme skal ligge paa Steder, der særlig bestemmes af Havnemesteren.

Art. XI. I Tilfælde af Ildsvaade ombord i et Fartøi skal der ringes med Klokkerne ombord, indtil Hjælp ankommer. Mellem Solopgang og Solnedgang skal der heises Signalfagene NM, og efter Solnedgang skal en rød Lanterne uophørlig heises op og ned. Naar Politihjælp tiltrænges, skal om Dagen Signalet G. vises og blaat Lys eller Blus afbrændes om Natten. Med disse Undtagelser maa intet Vaaben afskydes eller Fyrværkeri opsættes uden efter Havnemesterens Tilladelse.

Art. XII. Fartøier, der komme fra Egne, som af den keiserlige Regjering ere erklærede for smittede af epidemisk eller smitsom Sygdom (saasom Kolera, Kopper, gul Feber, Skarlagensfeber, Pest etc.), eller Fartøier, som have haft nogen saadan Sygdom ombord under Reisen, skulle stoppe udenfor Havnegrændsen og om Dagen vise et gult Flag og om Natten en rød og en hvid Lanterne over hinanden paa Formasten. Der skal gives Sundhedsvæsenets Underretning om Sygdommens Karakter, for at passende preventive Forholdsregler kunne blive bragte i Anvendelse. Fartøier med Sygdom maa ikke stryge det gule Flag eller Signallanterne, forinden Tilladelse til fri Samfærdsel er opnaaet; heller ikke maa de landsætte nogen eller kommunikere med andre Fartøier uden Sundhedsvæsenets Tilladelse. Ovennævnte Forskrifter ere ogsaa anvendelige paa Fartøier for Anker i en Havn, for det Tilfælde at en epidemisk Sygdom bryder ud ombord. De maa forandre Ankerplads, saasnart de derom modtager Ordre fra Havnemesteren. Fartøier, som komme fra Egne, der ere befængte med Kvægsygdom, eller ombord i hvilken der er udbrudt saadan Sygdom, maa ikke landsætte eller overføre til noget andet Skib Kvæg eller Faar eller Skrotter, Huder eller Ben deraf.

Art. XIII. Det er strengt forbudt indenfor Havnegrændsen at kaste overbord døde Legemer, Ballast, Aske, Feieskarn, Affald etc. Ved Indlastning eller Losning af Kul eller Ballast eller andet lignende maa der træffes Forholdsregler for at forhindre, at noget deraf falder i Vandet. Fartøier, som vides at have kastet eller ved Forsømmelighed at have ladet komme i Søen nogen af de nævnte Substanser, skal af Havnemesteren paalægges at fjerne dem. Saafremt

de undlader dette, kan Havnemesteren lade træffe de fornødne Forføjninger paa Fartøiets Bekostning.

Art. XIV. Fartøier, der ønske at udklarere, maa underrette Havnekontoret derom, og et Afseilingsflag skal heises. Dampskibe, der komme og gaa til bestemte Timer eller Datoer, behøve blot en Gang at afgive Meddelelse om sin Ankomst og Afgang.

Art. XV. Alslags Vraggoods og Gjenstande, som kan hindre Seiladsen i eller nær Havnen, maa fjernes af Eierne inden en af Havnemesteren angivet Frist. Hvis Eierne undlader at efterkomme given Ordre, kan Havnemesteren lade foretage de fornødne Arbejder paa hans Bekostning.

Art. XVI. Havnekontoret har at sørge for passende faste Bøier for Dampskibe i regulær Fart og har at opkræve den for Brugen deraf fastsatte Afgift.

Art. XVII. Ingen Kjetting, Kabel eller til Riggens hørende Toug maa fæstes til Fyrskib, Signalbøier eller Sømærker. Saafremt et Fartøj kolliderer med og beskadiger Fyrskib, Bøie, Sømærke, Pier eller Bygning, maa det betale de nødvendige Udgifter ved Reparation eller Gjenopbyggelse.

Art. XVIII. Overtrædelse af ovennævnte Bestemmelser straffes med Bøder fra 2—200 Yen.

Art. XIX. Kapteinerne holdes ansvarlig for Bøder, Gebyrer og andre et Fartøj paahvilende Afgifter.

Art. XX. Fartøj, paa hvilket der hefter Bøder, Gebyrer eller andre Omkostninger, tillades ikke at udklarere, førend det fulde Beløb er betalt, eller betryggende Sikkerhed hos Havnemesteren er stillet.

Art. XXI. Udtrykket Havnemester (Harbour Master) i disse Bestemmelser skal forstaaes at indbefatte hans Assistent eller „the Mayor“ eller „Headman“ eller hans Delegerede i Havne, hvor ingen Havnemester er ansat. Ved Udtrykket Kaptein forstaaes den Person, som fører Kontrollen med og Ledelsen af et Fartøj, hvilken Titel han end har. Ordet Havn (port, harbour) har Hensyn til en af de i Art. I opregnede Havne.

Art. XXII. I enhver Havn skal en Del af samme være forbeholdt for Anbringelse af Krigsskibe.

Art. XXIII. Af ovennævnte Forskrifter skal Art. IV, VI, XI, XXI og XXX, 1ste og 2det Passus være anvendelige paa Krigsskibe

Art. XXIV. Tiden for dette Reglements Ikrafttræden vil blive bekendtgjort af Ministeren for Kommunikationerne, af hvem ogsaa de nødvendige Forskrifter for sammes Overholdelse vil blive udfærdiget.

Archangel.

Nørske Skibe.	Med Ladning.				1 Ballast.				Tilsammen.		Bruttofragter i Kroner.	
	Seilskibe.		Dampskibe.		Seilskibe.		Dampskibe.					
	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Dampsk.	Seilsk.
I. Ankomne.												
Fra Norge til Archangel	-	-	-	-	25	7 233	11	7 000	36	14 233	-	-
- andre Lande til Archangel	3	1 134	1	421	12	3 105	13	14 433	29	19 093	3 100	2 800
Ialt	3	1 134	1	421	37	10 338	24	21 433	65	33 326	3 100	2 800
II. Afgaaede.												
Til andre Lande	40	11 472	25	21 854	-	-	-	-	65	33 326	219 600	524 000
Ialt	40	11 472	25	21 854	-	-	-	-	65	33 326	219 600	524 000

Af svenske Fartøier ankom 14 dr. 10 440 Tons.

Aarsberetning dateret 5/17 September 1898.

Ved Generalkonsulatet foretoges ialt 7 Paamønstringer og 3 Afmønstringer, heraf for norske Skibe 4 Paamønstringer og for svenske do. 3 Paamønstringer og 3 Afmønstringer.

Noget Rømningstilfælde er ikke i Aarets Løb bleven anmeldt.

De erlagte Konsulatafgifter udgjorde: Af norske Fartøier S. R. 1 094.29 og svenske do. S. R. 342.76, tils. S. R. 1 437.05. Expeditionsafgifterne udgjorde: Norske S. R. 57.70, svenske S. R. 22.60, fælles S. R. 2.20, tils. S. R. 82.50.

De med Last ankomne 3 norske Seilskibe og 1 Dampskib medbragte alle Ladning af Kul eller Salt. Dampskibet tillige Stykgods.

Af de hertil ankomne 25 norske Dampskibe indtog et Dampskib Stykgods, de øvrige 24 indtog Trælast. Af disse sidste indehavde 4 Dampskibe desuden mindre Dele Havre, Linsæd, Flax samt Skind.

Af de ankomne 40 norske Seilskibe indtog 20 Last af Tjære og Beg. De øvrige 20 indtog Trælast.

Noget Forlis af norske eller svenske Fartøier har i Løbet af Skibsfarts-saisonen 1897 ikke fundet Sted.

Fragtmarkedet. En herværende Handlende har til Konsulatet overleveret følgende Opgaver over de i Løbet af Aaret 1897 erlagte Fragter:

Linfrø 2 sh. 6 d—2 sh. 9 d pr. 424 $\mathcal{H}$, Havre 1 sh. 10½ d—2 sh. pr. 320 $\mathcal{H}$, Lin 25 sh.—28 sh. og Tow & Codilla 35 sh.—37 sh. pr. Ton à 63 Pud; Tjære til England 2 sh. 6 d, til Holland fl. 1.69 pr. Td., Beg til England 3 sh. 9 d, til Holland fl. 2.40 pr. Td., Trælast 37 sh. 6 d—43 sh. pr. Std.

I Henhold til Konsulatets Protokoller har norske og svenske Dampskibe opnaaet følgende Fragter:

For Trælast til Boston 40 sh., Barry Dock 40 sh., Manchester 42 sh., Roath Dock, Cardiff, 37 sh. 6 d, Hull 34 sh.; 35 sh., 40—43 sh. 9 d, London 36 sh. 3 d—47 sh. 6 d, West Hartlepool 30 sh., Dover 37 sh., Sharpness 41 sh. 3 d, Devenport 47 sh. 3d, Plymouth 46 sh., Lyneburg 34 sh. 3 d, Yarmouth 39 sh. 3 d, Gool 41 sh., Amsterdam 40 sh., Pappenburg 48½ Rm., Antwerpen 56 Fr., Marseille 76 Fr.

Svenske og norske Seilskibe opnaaede følgende Fragter:

For Beg til London 3 sh. 1½ d—3 sh. 3 d, Hull 3 sh. 3 d—3 sh. 6 d, Bristol 3 sh. 6 d—3 sh. 7½ d, Belfast 3 sh. 7½ d, Glasgow 3 sh. 7½ d, Leith 3 sh. 3 d, Peterhead 3 sh. 9 d, Greenock 3 sh. 6 d, Genua 28 sh. pr. Ton.

For Tjære en shilling billigere end for Beg.

For Træolie 3 d høiere end for Beg.

For Trælast til Leith 36 sh. 3 d, Dundee 37 sh., Plymouth 41—43 sh., Jersey 44 sh., New Haven 40 sh., Southampton 39—40 sh., Granton 37 sh. 3 d, Yarmouth 38—41 sh., Gool 40 sh., Firth of Forth 35 sh., Swansea 38 sh., Ipswich 42 sh. 6 d—43 sh. 6 d, West Hartlepool 37 sh., Bremen 42 sh., San Sebastian 67 Fr.

Specificeret Opgave over de til Konsulatdistriktets samtlige Havne i 1897 ankomne Fartøier.

(Toldkammerets Opgaver).

Archangelsk.

	Dampskibe.		Seilskibe.		Summa.	
	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.
Russiske	25	16 025	30	9 805	55	25 830
Svenske	9	9 001	5	1 311	14	10 312
Norske	25	21 854	40	11 968	65	33 822
Britiske	121	99 057	2	675	123	99 732
Tyske	18	9 713	5	1 178	23	10 981
Danske	10	10 229	14	2 651	24	12 880
Hollandske	5	4 923	2	662	7	5 585
Franske	2	1 960	—	—	2	1 960
Ialt	215	172 762	98	28 250	313	201 012

O n e g a.

	Dampskibe.		Seilskibe.		Summa.	
	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.
Russiske	—	—	7	1 095	7	1 095
Svenske	1	954	3	623	4	1 577
Norske	—	—	10	1 656	10	1 656
Britiske	14	6 122	—	—	14	6 122
Danske	1	652	1	171	2	823
Hollandske	3	1 609	—	—	3	1 609
Franske	1	490	—	—	1	490
Ialt	20	9 827	21	3 545	41	13 372

S o r o k a.

	Dampskibe.		Seilskibe.		Summa.	
	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.
Russiske	—	—	1	319	1	319
Svenske	2	1 782	—	—	2	1 782
Norske	2	2 235	2	927	4	3 162
Britiske	8	6 803	—	—	8	6 803
Hollandske	1	1 337	—	—	1	1 337
Ialt	13	12 157	3	1 246	16	13 403

K e m.

	Dampskibe.		Seilskibe.		Summa.	
	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.
Russiske	—	—	2	878	2	878
Svenske	1	1 908	1	539	2	2 447
Norske	3	2 474	2	568	5	3 042
Britiske	14	12 674	—	—	14	12 674
Tyske	1	823	—	—	1	823
Danske	—	—	2	649	2	649
Hollandske	1	1 337	—	—	1	1 337
Franske	1	980	—	—	1	980
Ialt	21	20 196	7	2 634	28	22 830

K e r e t h.

	Dampskibe.		Seilskibe.		Summa.	
	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.
Norske	—	—	1	336	1	336
Britiske	6	4 610	—	—	6	4 610
Tyske	1	412	—	—	1	412
Ialt	7	5 022	1	336	8	5 358

Kowda.

	Dampskibe.		Seilskibe.		Summa.	
	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.
Russiske	—	—	1	125	1	125
Svenske	2	933	—	—	2	933
Norske	6	3 425	—	—	6	3 425
Britiske	6	2 673	—	—	6	2 673
Ialt	14	7 031	1	125	15	7 156

Mesen.

	Dampskibe.		Seilskibe.		Summa.	
	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.
Russiske	—	—	1	133	1	133
Svenske	1	474	2	321	3	795
Norske	3	1 132	4	629	7	1 761
Britiske	11	4 202	—	—	11	4 202
Tyske	1	410	—	—	1	410
Danske	1	571	—	—	1	571
Ialt	17	6 789	7	1 038	24	7 872

Summarisk Oversigt over de til Konsulatdistriktet ankomne Fartøier:

	Dampskibe.		Seilskibe.		Summa.	
	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.
Russiske	25	16 025	42	12 355	62	28 380
Svenske	16	15 052	11	2 794	27	17 846
Norske	39	31 120	59	16 084	98	47 204
Danske	12	11 452	17	3 471	29	14 923
Britiske	180	136 141	2	675	182	136 816
Tyske	21	11 358	5	1 178	26	12 536
Hollandske	10	9 206	2	662	12	9 868
Franske	4	3 430	—	—	4	3 430
Ialt	307	233 784	138	37 219	445	271 003

Exporten fra Archangelsk til Udlandet (Norsk Finmarken ikke medregnet) var følgende:

	1897.		1896.
Linfrø	186 788	Pud.	85 770 Pud.
Havre	226 200	"	716 558 "
Lin	125 305	"	123 306 "
Tow og Codilla	135 682	"	123 551 "
Terpentin	6 668	"	Intet*)
Oliekager	121 622	"	126 956 "
Tjære	71 117	Tdr.	79 776 Tdr.
Tjæreolie	3 835	"	11 330 "

*) Af Terpentin er i 1896 intet udført. I Aarsberetningen for 1896 opgives udført 11 330 Pud Terpentin; dette er en Feilskrift for Tjæreolie.

	1897.	1896.
Beg.	15 575 Tdr.	15 824 Tdr.
Tunger.	565 Dus.	475 Dus.
Skind og Huder . . .	58 178 Stk.	20 150 Stk.
Matter	69 960 "	71 200 "
Rundt Tømmer . . .	8 568 "	— "
Skaaren Trælast. . .	98 884 Std.	100 118 Std.

Linfrø. Varen, indeholdende 95 pCt. rent Linfrø, opkjøbtes i Indlandet til en Pris af 90—95 Kopek pr. Pud leverbar Archangelsk. Efterspørgselen fra Udlandet yderst svag. I Holland opnaaedes en Pris af fl. 190—192 pr. 2040 Kg. I England 29 sh.—29 sh. 3 d pr. 424 engelske Pund cif.

Havre. Der betales i Indlandet 50—52 Kopek pr. Pud. Efterspørgselen fra Udlandet svag. Der opnaaedes 10 sh. 6 d—10 sh. 7½ d; for almindelig Nikolsk Vare 10 sh. 9 d—11 sh. pr. 304 R fob. Priserne sank henimod Navigationens Slutning endnu mere.

Linvarer. Indkjøbene fandt Sted til den lave Pris af S. R. 32.00—34.00 pr. Berkowetz for prima Zabrak; for de høiere Sorter kun S. R. 4.00, 3.00 og lige ned til S. R. 2.00 mere. Efterspørgselen var ogsaa for denne Vares Vedkommende daarlig. Selv de lavere Sorter, der dog i Almindelighed har kunnet glæde sig ved en bedre Efterspørgsel, fandt kun daarlig Afsætning. De høiere Sorter var ganske forsømt og maatte konsignereres i Udlandet. Amerika ofrede dog denne Vare nogen større Opmærksomhed og tilstod ogsaa forholdsvis høiere Priser. England betalte leilighedsvis £ 25. 10. 0 til £ 26. 0. 0 pr. Ton fob for. prima Zabrak og £ 3. 0. 0 og £ 2. 0. 0 mere for Kronsorterne.

Tow og Codilla. Indkjøbspriserne i Indlandet var S. R. 5.80 pr. 2 Pud Tows ½ I og ½ II Sort og S. R. 30 pr. 10 Pud Codilla II Sort. Efterspørgselen i Udlandet livlig. Tow siges at have opnaaet i England £ 22. 0. 0 pr. Ton fob. for ½ I og ½ II Sort. Codilla II Sort opnaaede £ 22. 10. 0. I Frankrige opnaaedes Frcs. 50.00 pr. 100 Kg. Efter Forlydende anstrænger saavel Kjøbmændene i Indlandet som Exportørerne sig for at faa den indtil nu eksisterende lovtvungne Vragning ophævet. Denne Vragning paastaaes nemlig at belaste Varen med en uforholdsmæssig høi Afgift uden paa nogensomhelst Maade at bringe Linvarehandelen en tilsvarende Nytte. Hvorvidt det vil lykkes at trænge igjennem i Handels- og Manufakturdepartementet med dette Andragende, vil en nær Fremtid kunne vise. Kjøbmændene mener i alle Fald, at en saadan Forandring vilde være høist paakrævet nu, som Følge af, at Linvarehandelen allerede i flere Aar har vist en stadig Tilbagegang.

Tjære. Indkjøbene i Indlandet skete til en Pris af S. R. 2.75 pr. Td. Efterspørgselen var i Begyndelsen af Aaret kun svag. Henimod Slutningen af Navigationen blev den imidlertid livligere med Prisnoteringer op til S. R. 3.00—3.25 pr. Td. cif. England betalte 6 sh. 6 d pr. Td. fob., medens Holland betalte fl. 7.25 pr. Td. cif for tynd Tjære.

Beg. Indkjøbene i Indlandet skete til en Pris af 45—47 Kopek pr. Pud. England betalte 4 sh. 6 d cif pr. Cwt. Holland betalte villig fl. 130

pr. 2400 Kg. cif. Som Følge af de i en Række af Aar stedfundne lave udenlandske Prisofferter paa Tjære siges de indenlandske Tjærebrænderier at have indskrænket sin Produktion til det mindst mulige. De erholdte Priser paastaaes knapt at kunne dække Produktionsomkostningerne.

Trælast. Efterspørgselen efter denne Vare har ikke paa flere Aar været saa livlig og Prisnoteringerne saa høje som i 1897. England betalte i Marts Maaned for Furuplanker I Sort £ 14. 0. 0, II do. £ 10. 0. 0, III do. £ 7. 0. 0, IV do. 6. 0. 0, Granplanker I Sort £ 7. 0. 0, II do. 6. 10. 0, III do. £ 5. 0. 0. Frankrige forholdt sig rolig og bød kun Frcs. 300 pr. Std. fob. for I, Frcs. 250 for II og Frcs. 175 for III Sort Furu. Samtlige mindre Dimensioner usorterede Furubord fandt Afsætning i Tydskland til den udmærkede Pris af Rm. 160 pr. Std. fob.

Archangels Guvernements Skove omfatte et Areal af 32 622 000 Desjatin. Med Undtagelse af nogle enkelte Strækninger i Schenkurks Fogderi, der staar under Appanagens Forvaltning, tilhøre samtlige Skove Staten, der aarlig ved Auktion udhyder et større Antal Stokke tilsalgs. Skovens stadige Fornylse er sikret ved, at der kun udbydes Stammer, der i Toppen holder en vis Dimension. Archangels Skove bestaa for den langt overveiende Del af Gran og Furu. Disse Sorter paastaaes at være af langt bedre Kvalitet end samme Træsarter i de øvrige Dele af Rusland og skal ogsaa almindeligvis paa de udenlandske Markeder opnaa 10—15 pCt. højere Salgspriser end Trævare fra det øvrige Rusland. For Tilvirkning af Tømmeret findes i Archangels Guvernement 19 Sagbrug, hvoraf 10 i Archangelsk. Disse Sagbrug arbejder med tilsammen 78 Rammer, hvoraf dog en stor Del af gammeldags Konstruktion. Flere Sagbrugseiere siges dog allerede at have truffet Skridt til Anskaffelse af nye hurtiggaaende Rammer. For Øieblikket findes under Bygning 5 nye Sagbrug, hvoraf i Archangelsk 3. Desuden paatænker et svensk-finsk Aktieselskab at anlægge et Sagbrug ved Kowda. Endelig omgaaes et svensk Selekt, der har sikret sig Ret til at eksploitere Petchoraegnens store vidtstrakte Skovrigdomme, med den Tanke at anlægge et Sagbrug i Archangels Guvernement.

Exporten af Trælast udgjorde i 1897 fra: Archangelsk 98 884 Std., Onega 14 771, Soroka 7 520, Kereth 3 000, Kem 10 150, Kowda 8 265, Mesen 8 440 Std., tils. 151 030 Std.

Noget uskaaret Last — Rundtømmer — exporteredes fra Archangelsk. Denne Export siges at have vakt adskillig Misnøie. Efter hvad der er Konsulatet meddelt, er under Udarbeidelse en Lov, der skal forbyde Export af skaaret Last. Denne Lov vil blive en Undtagelseslov og kun gjøres gjældende i Archangels Guvernement. Ønskeligheden af en saadan Lov skal være begrundet i, at Bondebefolkningen i Archangels Guvernement, om Rundtømmer blev exporteret i større Stil, derved vilde miste en af sine fornemste Indtægtskilder — Arbeidet paa Sagbrugene.

Tran. Tran blev ikke exporteret til Udlandet, da de indenlandske Kjøbmænd villig betalte S. R. 3.00 pr. Pud, medens Hamburg ikke kunde byde mere end S. R. 2.00.

Foranstaende er udarbejdet efter Exporthusenes Opgaver. Nedenfor meddeles et Uddrag af Archangels Toldkammers Statistik over Import og Export, hvilken er ordnet efter et helt andet System.

Import.

Fra Udlandet, norsk Finmarken ikke medregnet, indførtes (beregnet i Pud) til Archangelsk:

Korn og Mais 156 740, Frugter og Bær 1 734, Do., tørrede, 245, Kaffe 558, The 291, Brændevine og Punsche 50, Drue- og Bærvine 4 000, Øl og Porter (312 Rub.), Salt 69 850 Pud, Huder og Skind, tilberedede, 80, Lædervarer 130, Vildtskind og Peltsværk (300 Rub.), Gjenstande af Træ 267 Pud, Cement, Lere og Kridt o. l. 27 836, Slibestene og anden Sten 17 243, Olier 578, Do., vegetabiliske og Glycerin 316, Porcelæn, Fayance og Glasvarer (920 Rub.), Stenkul og Cokes 794 179 Pud, Harpix 886, Natron og Kali 4 386, Klorkalk 645, Malerfarver og Fernisser 772, Malm, uforarbejdet, 9 681, Jern, do., 424, Staal, do., 3 762, Messing, Nikkel og andre Metaller, uforarbejdede, 112, Bly, Tin og Zink 645, Malm i uforarbejdet Form 242, Metaltraad 57, Gjenstande af Metaltraad 89, Jern- og Staalvarer, finere og grovere, 4 391, Messing- og andre Metalvarer 181, elektriske, optiske, chemiske og andre Instrumenter 37, Kjedler og Rør af Jern og Staal 640, Værktøier 392, Maskiner og Apparater 4 832, Fartøier, 7 Stykker, (Rub. 1 533), andre Varer (8 754 Rub.) Samlet Værdi S. R. 407 915.

Til Onega, Kem, Kowda, Soroka, Kereth og Mesen indførtes diverse Varer, 3 102 Pud Værdi 3 614 Rub.

Fra norsk Finmarken indførtes i russiske „Fartøier til Archangelsk i 279 Fartøier, dr. 14 735 Tons:

Fisk, saltet og tørret	958 374	Pud, {	Værdi 938 700 Rub.
Sild	135 664	”	—
Huder og Skind . .	28	”	— 1 108 ”
Peltsværk	151	”	— 7 330 ”
Arbejder i Metaltraad	348	”	— 1 593 ”
Do. i Jern, Staal			
og Malm	1 493	”	— 5 054 ”
Jern- og Staalvarer .	2 511	”	— 6 465 ”
Maskiner og Maskindele	1 949	”	— 11 155 ”
Optiske og andre Instrumenter . .	18	”	— 835 ”
Musikalske Do. . .	—	”	— 363 ”
Cement, Lere og Kridt	852	”	— 750 ”
Sten, uforarbejdet. .	4 336	”	— 612 ”
Bøger og Karter m. v.	—	”	— 1 414 ”
Vine	253	”	— 1 323 ”
Fartøier, 5 Stykker .	—	”	— 1 607 ”
Diverse andre Varer .	—	”	— 5 985 ”

984 294 S. R.

Til Onega, Mesen og Soroka indførtes i 20 Fartøier med samlet Drægtighed af 547 Tons:

Fisk, saltet og tørret. .	49 970	Pud, Værdi 43 812 Rub.
Salt	892	” — 252 ”
Andre Varer	—	” — 228 ”

44 282 S. R.

Distriktets samlede Import fra Udlandet i 1897 S. R. 1 440 105, i 1896 S. R. 1 551 190, deraf Import fra norsk Finmarken i 1897 S. R. 1 028 576, i 1896 S. R. 868 926.

Export.

Til Udlandet, norsk Finmarken ikke medregnet, udførtes fra Archangelsk:

Havre 719 114 Pud, Lin 114 218, Linfrø 185 988, Linkager 121 014, Tow og Codilla 131 321, Tjære 936 327, Terpentin 9 928, Stav (18 225 Rub.), Træløst 98 884 Std., Ved (5 357 Rub.), Matter (17 278 Rub.), Erter og Gryn 4 474 Pud, Kjød 230, Smør 1576, Huder 9 156, Vildtskind og Peltsværk 3 650 Pud, diverse Varer (1 120 Rub.). Samlet Værdi S. R. 731 6298.

Fra Onega:	Træløst	14 771 Std.,	Værdi	502 282 Rub.
„ Soroka:	Do.	7 520 „	—	464 260 „
„ Kem:	Do.	10 150 „	—	311 940 „
„ Kowda:	Do.	8 265 „	—	31 5421 „
„ Mesen:	Do.	8 440 „	—	325 718 „
„ Kereth:	Do.	3 000 „	—	58 940 „

Ialt 151 030 Std., Værdi 2 014 561 S. R.

Nedenstaaende Tabel udviser Distriktets Export de sidste tre Aar:

Export til Udlandet, Finmarken ikke medregnet	1895.	1896.	1897.
Export til Finmarken	8 309 780	9 633 528	9 330 859
	366 637	423 980	335 339

Distriktets samlede Export 8 676 417 10 057 508 9 666 198

Nedenstaaende Tabeller udviser Samhandelen mellem norsk Finmarken og Konsulatdistriktet de sidste fem Aar:

	Export fra Konsulatdistriktet til Finmarken.				Samlet Export-værdi.
	Fartøier.	Forskjellige Kornvarer.			
	Antal.	Tons.	Pud.	Værdi.	
1893	181	13 714	259 146	392 121	405 567
1894	252	11 719	362 785	313 387	391 144
1895	234	10 690	364 708	276 452	366 637
1896	261	13 918	456 502	337 968	423 980
1897	239	16 070	436 900	289 582	335 339

	Import fra Finmarken til Konsulatdistriktet.				Samlet Import-værdi.
	Fartøier.	Forskjellige Fiskevarer.			
	Antal.	Tons.	Pud.	Værdi.	
1893	215	15 506	731 734	635 824	672 970
1894	272	12 285	836 479	728 622	764 663
1895	257	12 472	743 700	604 000	696 746
1896	276	13 721	981 978	839 658	868 926
			hvoraf Sild		
			103 500 Pud.		
1897	299	15 309	1 164 923	982 512	1 028 576

Fra Hvidehavet indførtes i 1897 til Archangelsk:

Saltet og tørret Fisk 12 692 Pud, Værdi S. R. 8347, Sild 96 881 Pud, S. R. 38720, Lax 7542 Pud, S. R. 76 436, ialt 118 085 Pud, S. R. 123 503.

Fra Murman indførtes til Archangelsk:

Saltet og tørret Fisk 241 857 Pud, Værdi S. R. 240 805, Sild 5 761 Pud, S. R. 3290, Lax 11 037 Pud, S. R. 68 592, Tran 17 832 Pud, S. R. 56 645, ialt 276 487 Pud, Værdi S. Rub. 369 332.

Fra Nowaja Zemlja indførtes til Archangelsk:

Lax 550 Pud, Værdi S. R. 2750, Tran 1930 Pud, S. R. 2237, Huder og Skind 207 Pud, S. R. 3737, ialt 2687 Pud, Værdi S. R. 9 224.

Archangels Markeds Forsyning med Fiskevarer skal altsaa i 1897 have udgjort:

Fra Norge. . . .	1 094 038 Pud, Værdi S. R. 938 700
„ Murman . . .	258 655 „ — „ 312 687
„ Hvidehavet . .	118 085 „ — „ 123 503
„ Nowaja Zemlja	2 480 „ — „ 5 478

Ialt 1 473 258 Pud, Værdi S. R. 1 380 368

Fra Murmanskysten udførtes i 1897 til de baltiske Havne af Fisk og Tran 189 205 Pud, Værdi 159 845 Rub.

Priserne paa Rugmel i Archangelsk, der ved Skibsfartens Begyndelse noteredes med S. R. 5.20—5.40 pr. Matte à 9 Pud, steg efterhaanden til S. R. 6.80, hvilket er den sidste af Konsulatet noterede Pris. Exporten af Mel og Gryn til Norge sees af Konsulatets Protokoller at have beløbet sig til 407 071 Pud.

Fiskepriserne under Høstmarkedet 1897 vare følgende pr. Pud:

	I Begyndelsen af Markedet. Pris i S. R.	I Midten af Markedet. Pris i S. R.	I Slutningen af Markedet. Pris i S. R.
Saltet Torsk, stor	1.40	1.40	1.20
— Do., midd.	1.20	0.80—0.90	0.80
— Do., smaa	0.70—0.80	0.65—0.70	0.55
— Hyse	0.70—0.80	0.65—0.70	0.55
— Stenbit	1.00—1.10	0.90	0.70
— Sei	0.75—0.80	0.75—0.80	0.60
— Uer	1.40	1.00—1.15	0.80
— Brosme	0.75	0.75—0.80	0.50
— Flyndre	1.00	0.75—0.80	0.80
— Kveite, stor	3.50	3.00	2.50—2.70
— Do., midd.	2.50	2.50	2.00—2.20
— Lax	5.00—12.00	5.00—12.00	5.00—12.00
— Sild pr. Td.	3.00	gl. 2.50 ny 6.00—9.00	gl. 1.50—2.50 ny 6.00
Rotskjær	4.00	4.50	3.50
Tørsei	1.60	1.70	1.40
Tørret Hyse	—	2.80	2.80

Vandstanden var i 1897 i Dwina, saavel som i alle øvrige russiske Floder, lavere end den i Mandsminde har været, og Handelen led derfor under i høi Grad fortvivlede Forhold.

Al Dampskibsforbindelse mellem Archangelsk og Wologda ophørte i Juli Maaned. Da Jernbanelinien Wologda—Archangelsk først blev aabnet senere paa Høsten, maatte Varen transporteres lange Strækninger paa Vogn. Fragten blev under disse Omstændigheder uforholdsmæssig dyr, og dette bevirkede da ogsaa de lave Markedsnoteringer, som er anført i foranstaaende Opgave.

I 1897 blev Konsulatet for første Gang sat istand til ikke blot at gjøre sig bekendt med det samlede Importkvantum af Fisk, men til ogsaa at faa et Overblik over, hvorledes Importen stiller sig for de enkelte Fiskesorters Vedkommende, saaledes som nedenstaaende Opgave udviser:

Saltet Torsk . . .	334 281 Pud	Saltet Flyndre . . .	1 042 Pud
— Hyse . . .	94 295 ”	— Kveite . . .	52 313 ”
— Sei . . .	366 605 ”	— Lax . . .	50 ”
— Stenbit . . .	46 329 ”	— Sild . . .	135 664 ”
— Uer . . .	10 995 ”	Tørret Sei og Hyse	28 272 ”
— Brosme . . .	10 498 ”	— Torsk . . .	13 694 ”

Denne Opgave viser os, at Importen for en meget betydelig Del udgøres af Fiskevarer, der kun i mindre Partier fiskes paa Murmanskysten og i Hvidehavet. Særlig iøjnefaldende er det store Importkvantum af Sei. Et Importkvantum af 366 605 Pud er et tydeligt Bevis for, hvilken Rolle denne billigere Fisk, der kun i ganske forsvindende Kvantum fanges paa Murmanskysten, spiller i Nordruslands Husholdning. Dens Hovedmarked er en ved Dwinafloden ca. 600 Werst fra Archangelsk beliggende By Weliki-Ustjug. Herfra sendes saa Varen paa Vinterføre pr. Slæde videre østover — henimod og ind i Wjatkas Guvernement.

Jernbanelinien Kotlas—Perm, der i en nær Fremtid tør forventes aabnet for Trafik, vil vistnok faa den største Betydning for den fremtidige Handel med denne Vare.

Wiliki-Ustjug spillede i sin Tid en ganske betydelig Rolle, idet hele Sibiriehandelen gik gennem dens Hænder. Da de sibiriske Varer fandt en mere bekvem og billig Vei ind i Rusland, faldt Ustjugs Betydning. Saaledes vil det vistnok ogsaa nu komme til at gaa med dens Betydning som Fiskemarked. De Fiskevarer, der skal sendes ind i Wjatkas Guvernement, vil sikkerlig blive befordret med Jernbanen fra Kotlas. Dette Sted ligger ca. 60 Werst nærmere Archangelsk end Ustjug.

Fiskehandelen østover har jeg imidlertid, allerede før berørt som Fiskeristipendiat, hvorfor jeg tror at kunne indskrænke mig til ovenstaaende korte almindelige Bemærkninger.

Ovenstaaende Opgave over Importen fra Norge af de forskjellige Fiskesorter indbefatter al norsk Fisk indført hertil saavel i de russiske Pomorfartøier, som i de russiske Postdampskibe og øvrige Dampskibe. Nedenstaaende Opgaver viser, hvor stort Kvantum der er bleven indført hertil specielt i Pomorfartøierne.

Fra	Saltfisk.	Antal Pud.	
		Tørfisk.	Sild.
Tromsø	95 619	18 982	32 446
Hammerfest.	221 405	16 440	2 726
Vardø	462 303	5 341	28 218
Vadsø	128 830	4 025	46 669

Distriktets egne Fiskerier.

Oplysninger om Udbyttet af de murmanske Kystfiskerier i 1897 og nærmest forudgaaende 4 Aar findes i nedenstaaende Opgave:

Hvorfra Fiskealmuen er ankommet.	Antal Baa- de.	Antal Ud- redere og Fiskere.		Udbytte.		
		Udre- dere	Fi- skere	Pud.		S. R.
				Fisk.	Tran.	
Fra Kolas Fogderi og Byen Kola	162	124	495	157 656	13 225	119 616
„ Kems og Onegas Fogderier	783	592	2819	441 267	37 879	335 402
Med Fangst af Haakjærring beskæftigedes	—	13	—	—	3 930	2 465
Tilsammen	945	729	3314	598 923	55 034	457 483
I 1896	948	594	3046	514 462	35 383	393 969
- 1895	963	768	3006	799 325	39 840	516 415
- 1894	997	815	3173	713 896	65 990	350 959
- 1893	769	676	2408	584 627	55 220	295 755

Priserne i 1897 var paa Fangststedet følgende:

Kveite S. R. 1.20—2.00 pr. Pud, Torsk 0.60—0.90, Hyse 0.30—0.50, Lever 0.60—1.20 pr. Pud.

De 189 205 Pud, der fra Murman afsendtes til St. Petersburg og de øvrige baltiske Havne, befordredes med 18 Skibe. Til Archangelsk afsendtes, som tidligere anført, 258 655 Pud.

Udbyttet af Silde- og Navagafiskerierne i Hvidehavet siges i 1897 at have været meget godt, om der end opfiskedes noget mindre end i 1896. Det i 1897 opfiskede Kvantum Sild og Navaga udgjorde tilsammen 194 238 Pud til en Værdi af S. R. 146 170. Det rigeste Sildefiske fandt Sted i Fogderiet Kem, hvor der opfiskedes 145 398 Pud til en Værdi af S. R. 79 198. Resultatet af Silde- og Navagafiskerierne i 1896 var, som anført i Aarsberetningen for samme Aar, 203 444 Pud til Værdi af S. R. 221 000.

Laxefisket gav i 1897 et Udbytte af 45 487 Pud til en Værdi af S. R. 400 205. Heraf falder paa Kolas Fogderi 27 523 Pud til Værdi af S. R. 212 347. Den bedste Lax fiskes i Mundingerne af Floderne Dwina, Onega, Warsuga, Mesen og Petschora.

Fisket i Floder og Søer gav i 1897 et Udbytte af 73 892 Pud til Værdi S. R. 131 125. Det rigeste Fiske fandt Sted i Fogderiet Petschora, hvor der opfiskedes 38 776 Pud til Værdi S. R. 66 777.

Nedenstaaende Opgave viser Udbyttet i 1897 af Guvernementets samtlige Fiskerier med Angivelse af de forskjellige Fogderier:

	Opfisket Kvantum.			
	Lax.		Sild og Navaga.	
	Pud.	Rubel.	Pud.	Rubel.
Archangelsk	2 628	29 120	8 896	14 221
Kem	3 767	34 354	145 398	79 198
Kola	27 523	212 347	2 200	1 068
Mesen	4 890	43 036	28 412	37 374
Onega	1 217	14 303	9 332	14 291
Petschora	4 110	52 386	—	—
Pinega	421	4 119	—	—
Holmegaar	931	10 540	—	—
Tilsammen	45 487	400 205	194 238	146 170

	Ferskvandsfisk.		Tilsammen.	
	Pud.	Rubel.	Pud.	Rubel.
Archangelsk	2 345	3 807	13 869	47 148
Kem	13 510	22 368	162 675	135 920
Kola	6 211	11 850	35 934	225 283
Mesen	2 183	4 314	35 485	84 724
Onega	3 905	6 838	14 454	35 432
Petschora	38 776	66 777	42 886	119 163
Pinega	2 672	5 536	3 093	9 655
Holmegaar	2 538	5 592	3 469	16 132
Schenkursk	1 752	4 043	1 752	4 043
Murmans Fiskerier	—	—	653 957	457 483
Tilsammen	73 892	131 125	967 574	1 134 983

Archangels Guvernør, fra hvis Publikationer disse Oplysninger om Distriktets Fiskerier er hentede, har gjort sig til Talsmand for Oprettelse af saavel 2 Fiskeriinspektørposter — en for Murmanskysten og en for Hvidehavet — som og for 3 Fiskeriskoler, nemlig en i Archangelsk, en i Kem og en i Jekaterinahavn. Angaaende de paatænkte Fiskeriinspektører anfører Guvernøren: „Denne maa være specielt uddannet til Gjærningen; han maa studere de lokale Forhold, i Særdeleshed Fiskerierne, disses Historie og nuværende Stilling; han maa derhos have Kjendskab til Norges og andre Landes tilsvarende Fiskerier. Han maa gjøre personlige Iagttagelser over de forskjellige Fiskearters Levesæt og over, hvad Fiskeralmuen tiltrænger. Herom vil han have at indlevere til Regjeringen sine Indberetninger. Fiskeri-

Inspektøren skal have Opsyn med Fiskerierne og paa samme Tid søge at virke for disses heldige Fremgang. Inspektøren skal sætte sig ind i Fiskens forskellige Tilberedelsesmetoder og de Fordringer, Markedet i denne Henseende stiller, saa at det kan blive muligt for ham at vejlede Fiskerne heri. Ligesaa kunde Inspektøren lede Undervisningen i Fiskeriskolerne.“

Guvernøren mener, der er Grund til at antage, at disse Forholdsregler i Forbindelse med de forbedrede Kommunikationer, saaledes den færdigbyggede Jernbanelinie Archangelsk—Wologda og den under Bygning værende Linie Perm—Kotlas, hvilke „vil aabne vidtstrakte Markeder for Afsætning af Fisken og tildrage baade Kapital og Fiskealmue fra andre Guvernementer“, vil bevirke, „at Fiskerierne i Nordishavet og Hvidehavet i en nær Fremtid vil antage større Dimensioner, saaledes som har været Tilfældet f. E. i Naboriget Norge“.

„Med alt dette“, mener Guvernøren, „vil en større Udvikling af vore Fiskerier i Nordishavet først da opnaaes, naar der føres en Jernbanelinie frem til Murmanskysten. Ved Murmanskystens isfrie Vande begynder Fiskerierne allerede i Marts Maaned, men Dampskibsfarten fra Hvidehavshavnene først henimod Slutten af Mai. Derfor er Fiskerne fra Fogderierne Kem og Onega nødsagede til tilfods og under de største Savn at tilbagelægge flere Hundrede Werst, før de naar frem til Fangstederne“.

Jagt paa Sødyr.

Konsulatets Aarsberetning for 1897 indeholder en hel Del Oplysninger om saavel de forskellige Slags Sødyr, der er Gjenstand for Fangst, som om disses Levesæt etc. Jeg skal derfor her blot komme med nogle enkelte Bemærkninger. Den Tilladelse, der i sin Tid blev givet norske Fartøier til, paa visse Betingelser, at drive Sælfangst i Hvidehavets Munding, er nu bleven ophævet. Denne ekstraordinære Foranstaltning, hvoraf, saavidt Konsulatet bekjendt, intet norsk Fartøi har fundet sig beføiet til at benytte sig, var beregnet paa at aabne en mere omfattende Kamp mod disse for Fiskerierne generende Rovdyr, og paa at lægge Grunden til en selvstændig russisk Sælfangst. Russerne har nu selv organiseret sin egen Sælfangst. Flere russiske Pomorer har anskaffet sig Fangstfartøier, og disse siges at have gjort en lønnende Forretning. Ved Siden heraf har Archangels Guvernør ladet det være sig magtpaaliggende til en billig Pris — S. R. 10.00 for Rifle og 100 Patroner — at uddele Berdanrifler blandt Fangstmænd i Fogderierne Mesen, Kola, Petschora, Archangelsk og Onega. Paa denue Maade blev i 1896 uddelt 250 Rifler og 30000 Patroner og i 1897 henholdsvis 338 og 33800. En ny Forsyning paa 200 Rifler og 20000 Patroner skal endnu være foreskrevet for derved at tilfredsstille den store Efterspørgsel.

Udbyttet af Jagten paa Sødyr var i 1897 følgende:

	Antal	Antal dræbte	
Fogderi.	Fangstmænd.	Dyr.	Rubel.
Archangelsk	393	6 155	12 231
Kem	125	1 424	3 930
Kola	950	14 924	29 854
Onega	86	855	2 395
Petschora	76	2 885	8 535

Fogderi.	Antal		Antal dræbte
	Fangstmænd.	Dyr.	Rubel.
Pinega	37	185	402
Mesen	2 389	33 132	77 842
Nowaja Semlja . . .	45	—	13 273
Tilsammen	4 101	59 560	137 472
I 1896	3 941	59 643	132 980

Guvernementets Kommunikationer.

Jernbaner. Den 18 November 1897 foregik den høitidelige Aabning af Jernbanelinien Wologda—Archangelsk. Dens Indflydelse paa de økonomiske Forholde i Nordrusland vil vistnok vise sig at blive meget stor; dens moralske Indflydelse endnu større. Jernbanen tør antages at ville bringe en fuldstændig Omvæltning i de hidtil eksisterende Handelsforhold. Handelen i Archangels Guvernement er for største Delen baseret paa Markedssystemet. Som Følge af Guvernementets uhyre Udstrækning og den faatallige Befolkningens Spredthed, har Markederne lidt efter lidt forstaaet at tilegne sig omtrent al indenlandsk Handel.

Det er selvsagt, at saadanne Aarsmarkeder, hvor uforholdsmæssig store Varekvanta ophobes og sælges i kortest mulig Tid, og under det største Pristryk fra Kjøbernes Side, har bidraget meget til at holde Handelsforholdene nede paa et høist primitivt Standpunkt. Heri er det Jernbanens Sag at bringe en Forandring.

Det ubetinget største Marked i Guvernementet er Høstmarkedet i Archangelsk. Det er ved dettes Formidling, at Pomorhandelen med Fisk finder Sted. Russernes Forkjærlighed for Markedssystemet er saa stor, at de kun vanskelig lader sig tvinge til at opgive dette. Man har gode Exempler herpaa i Markederne i Nischni-Nowgorod og Irbit, hvilke tiltrods for stadig forbedrede Kommunikationer dog fremdeles den Dag idag bibeholder en stor Del af sin gamle Betydning. Det er derfor vanskeligt eller rettere umuligt at udtale noget bestemt om, naar Archangels Markeder, særlig det ovennævnte betydelige Høstmarked, kan tænkes at ville tabe Størstedelen af sin Betydning som Eneforsælger og Kjøber af Varerne. Alt taler imidlertid for, at dette vil blive fremskyndet meget. Dwina og Bifloder er i Almindelighed om Sommeren kun seilbare optil Kotlas — ca. 600 Verst. Her falder den vandrige Biflod Wytschegda ud i Dwina. Derfor føres ogsaa Jernbanen fra Sibirien og Perm frem til Dwinafloden netop ved dette Sted. Mellem Archangelsk og Wologda eksisterer som Regel kun Dampskibsforbindelse om Vaaren og ud paa Høsten. De naturlige Forhold har saaledes selv dikteret den store Fiskehandels Henlæggelse til Høsten. Jernbanelinien Wologda—Archangelsk gjør det nu muligt til enhver Tid af Aaret at forsende Varen sydover.

Jernbanelinien er ført frem til Dwinaflodens venstre Strandbred, medens Byen Archangelsk ligger paa dens høire. Jernbanen, der gaar omtrent i en lige Linie mellem Archangelsk, eller rettere Endestationen „Isakogorka“, og Wologda har en Udstrækning af 596 Werst. Anlægget af denne Linie, der gaar gennem yderst svagt befolkede Egne og gjennemskjærer en Flerhed

af Sumpe og tilvoxede Indsøer, har frembudt store tekniske Vanskeligheder. Linien har nødvendiggjort Bygning af 350 Træbroer — til en samlet Længde af 7 Werst — og 16 Jernbroer.

Dampskibstrafik. Det i 1875 oprettede statssubvenerede Archangels-Murmanske Dampskibsselskab, der nu er i Besiddelse af 11 større og mindste Dampskibe, har i Løbet af 1897 underholdt følgende Linier: 1) En murmansk Vaarlinie mellem Vardø og Jekaterinahavn med Anløb af Fiskevær paa Murmanskysten en Gang ugentlig. 2) En murmansk Sommerlinie mellem Archangelsk, Kola og Vardø med Anløb af Fiskevær paa Murmanskysten, en Gang ugentlig. 3) Varangerfjordlinien mellem Jekaterinahavn, Petschingaklosteret og Vadsø med Anløb af mellemliggende Fiskevær en Gang ugentlig. 4) Onegalinien i det Hvide Hav en Gang ugentlig. 5) Kandalakslinien i det Hvide Hav en Gang ugentlig. 6) Nowaja Zemlja-Linien to Gange i Løbet af Skibsfartssaisonen. 7) Petschora-Linien mellem Archangelsk, Mesen og Petschora, 3 Gange i Løbet af Skibsfartssaisonen. Denne sidste Linie er i Henhold til Høieste Resolution af 17 Februar 1897 forbeholdt det Archangelsk-Murmanske Dampskibsselskab under et Tidsrum af 19 Aar — til 1915. Selskabet har forpligtet sig til at holde 2 Dampskibe til Trafikering af denne Linie.

Kontrakt er i 1897 afsluttet med et Petschoraselskab om i Løbet af 12 Aar — 1897—1908 — at underholde Dampskibsforbindelse paa Petschorafoden mellem Kuja og Ust-Koschwa. Selskabet eier 2 Dampskibe og skal i Løbet af Skibsfartssaisonen foretage 8 à 10 Reiser mellem de nævnte Steder — en Afstand af ca. 700 Werst.

Telegraf. Anlægget af Telegraflinien fra Kem over Kereth, Kowda, Kandalaks til Kola og videre vestover over Jekaterinahavn, Waidaguba og Petschengaklosteret til den norske Grændse, samt østover fra Kola til Teriberka og Gavrilowa er bleven fuldendt i Løbet af 1897. Linien har en samlet Udstrækning af 1 101½ Werst.

Jekaterinahavn. Arbeidet med dette Anlæg er i Løbet af 1897 skredet jævnt frem med en gennemsnitlig Arbejdsstyrke af 200 russiske og 70 norske Arbeidere. Der er bleven opført 30 Bygninger, deriblandt Kirke, Sygehus, Skole, Politikontor og Fredsdommerlokale. Alle Huse ere byggede i Archangelsk og i løse Dele overført til Jekaterinahavn. Alle Undervandsarbejder, Mineringer og andre Stenarbejder er bleven udført af norske Arbeidere under Ledelse af en sagkyndig norsk Ingeniør.

Mudringsarbejder i Dwinaen og paa Archangels Bar. De i 1890 paabegyndte Mudringsarbejder har været fortsatte ogsaa i Løbet af Sommeren 1897. Ligesom i 1896 har man i 1897 særlig været beskæftiget med at fjerne de under Vaaren stedfundne Forandringer af Farvandet og derved gjenvinde den Dybde, man havde opnaaet i 1896. I Løbet af hele Skibsfartssaisonen tillodes Fartøier at passere de udgravede Kanaler over saavel Baren som Grunden ved Masejeføen med 17 Fods Dybgaende.

Lods- og Fyrvæsenet. Fyrskibet befandt sig i 1897 udenfor „Beresowai Bar“ i Tidsrummet fra 11 Mai til 6 Oktober. Det samlede Antal

Lodser beløb sig til 36 Mand samt 24 Lærlinge. Lodser var stadig stationerede paa Fyrskibet i et Antal af 15 Mand i Vagten. For Archangels Lodsvæsen findes der et ved høieste Resolution stadfæstet midlertidigt Reglement, i Henhold til hvilket Lodsforbundets enkelte Medlemmer hæfter for hindrernes Handlinger. I Tilfælde af, at Erstatningskrav er gjort gjældende af et Rederi som Følge af Uheld, paadraget ved Lodsens Feil, dækkes dette, saalangt Evnen strækker, af den samlede Lodskasse.

I Løbet af 1897 er en liden Fyrlygte bleven tændt ved Gawrilowa paa Murmanskysten. Forøvrigt har ingen Forandring fundet Sted hverken i Antal Fyre eller disses Lysstyrke.

Archangels Filial af Russisk Bank for udenrigsk Handel har i Løbet af 1897 havt adskillig Forbindelse med Norge. Efter hvad der er bleven meddelt Konsulatet, har Banken anvist til Norge (fornemmelig Vardø, Hammerfest og andre) ca. 310 000 Kroner og modtaget derfra til Inkasso Vexler til et Beløb af ca. 11 000 Rubel. Som den letteste Fremgangsmaade for skandinaviske Redere til gjennem denne Bank at udbetale sine hertil kommende Fartøier de fornødne Pengebeløb, anbefaler Banken følgende: Vedkommende Beløb indbetales i Bank hjemme mod Erholdelse af cheque eller Akkreditiv paa Archangelskbanken. Herved afgjøres alle Udgifter i Moderlandet. Banken udbetaler under disse Omstændigheder Beløbene uden nogen Udgift for Skibsførerne. Bankens Betydning som en Faktor, tjenende til at frigjøre Skibsførere fra den dem før paatvungne saakaldte „Kjøbmandskurs“ i Archangelsk, har af Konsulatet tidligere været fremhævet. Banken har herved Opmærksomheden paa, hvilke Vanskeligheder Mangelen paa Banker i de nordnorske Byer, fornemmelig Vardø, foraarsager. Som Følge heraf maa Pengeanvisningerne foregaa over de sydlige større Byer (Kristiania, Trondhjem), hvilket foraarsager forøgede Udgifter og unødigt Tidsspilde. Banken beskæftiger sig ikke blot med Bankforretninger, men ogsaa med Handel af Varer, Toldklarering etc.

Sundhedstilstanden i Guvernementet i 1897 har under hele Skibsfartssæsonen tilladt Udfærdigelsen af rent Sundhedspas.

H. Falsen,
kst. Generalkonsul.

Martinique.

Aarsberetning for 1896, indkommet Juni 1898.

Aaret var bedre end 1895 grundet paa bedre Høst og Anvendelsen i Sukkerplantagerne af et nyt Slags Rør, der gaar under Navn af „Crystalline“ og som paa den britiske Nabø St. Lucia er kjendt under Navn af „Caledonian Queen“. Sukkerpriserne i Europa var ogsaa noget bedre, nemlig i Gjennemsnit frs. 33 pr. 100 Kg.

Importen viser Fremgang og udgjorde i Værdi frcs. 22 885 505 i 689 Skibe dr. 352 101 Tons.

Handelen med de britiske Øer er meget betydelig, og derfra indføres Kunstgjødning, Kul, Ris, Cement, Fyrstikker, galvaniserede Jernplader og Textilvarer.

Fyrstikker kommer fra Sverige (som angivet paa Æskerne) i Transit over London. Det her sædvanlig benyttede Slags er almindelige Fosfor- eller Parafinstikker med Mærker „The Times“ og „Three Stars“. Andre er ikke efterspurgt, da de er af slet Kvalitet, saasom „Säkerhets Tændstickor“ etc.

I St. Pierre er en Fyrstikfabrik, der eies af en Kineser. Fyrstikkerne er af Svovl og ret gode i sit Slags. De sælges til meget moderate Priser. Tolden paa Fyrstikker er frc. 1.50 pr. Gros af 144 Æsker, indeholdende 50 Fyrstikker hver. Andre Afgifter derpaa er: Town ducs frc. 1.50, statistisk Afgift frc. 0.15, Wharfage frc. 0.20 pr. Gros.

Til St. Pierre ankom 314 Skibe, hvoraf britiske 212, amerikanske 26, italienske 24, østerrigske 5, svenske og norske 20, tyske 1, danske 5, russiske 2, hollandske 18.

Exportens Værdi var frcs. 21 515 026 i 672 Skibe dr. 345 668 Tons.

Udførselen af Sukker steg med ca. 5 Mill. Kg. Øen er af Moderlandet tilstaaet en *détaxe de distance* ved Indførsel dertil af Sukker af frcs. 2.25, hvilket vil være en Lettelse.

Af Rum udførtes ca. 17 Mill. Liter. Priserne i Europa er gaaet tilbage, og Fabrikationen vilde give Tab, hvis ikke Kjøbmændene eller Fabrikterne erholdt en Præmie af 10 pCt. for sine Vexler ved Skibning til Frankrige. Exporten skades ogsaa derved, at Kjøberne blander Rummen med andre lignende Beteprodukter.

Iøvrigt udføres herfra Kaffe, Kakao, Kanel, Logwood og Indigo.

Koloniens finansielle Stilling er meget forbedret; ligeledes den kritiske Stilling, hvori Stedets Bank har været stillet i de sidste 2—3 Aar.

Kursen var under Høstsæsonen 10 pCt., senere 12 og lige til 15 pCt. Præmien paa Handelsvexler var ogsaa meget høi; men Oprettelsen af et nyt Kreditinstitut bragte Renten ned til 10 pCt. Paa Grund af den høie Kurs er Metal udført, saa at Sølv- og Guldmynt ganske er forsvundet i Kolonien og kun ufuldstændig er erstattet ved Papirnoter paa 1, 2 og 5 Francs. Ny Nikkelmynt vil blive udgivet i Løbet af 1897.

Øens Befolkning er 187 692. Isle de France har 16 056. Dens Havn er sikker og tryk for store Skibe. Der er en Tørdok med Besætning af Arbeidere, saa at Skibe med Lethed kan faa Skrog og Maskine repareret. Tørdokken var før under Bestyrelse af Havnemesteren, men er nu under Direktøren for offentlige Arbejder. I Fort de France er Lagere, vel forsynet med alle Slags Skibsfor nødenheder. Stedet har et Kulværft med 7 Meter Vand, ved hvilket Dampskibe med Lethed kan indtage Kul. Cie Générale Transatlantique har altid paa Lager 6 000 Tons Cardiff og 3 000 Tons

Eureka Kul, der sælges til 30—50 frcs. pr. Ton efter Kvalitet. Dampskibekan ogsaa kulle ved Lægtene; Baadene, der bringe Kul, tager flere Tons.

I Byen er et militært Hospital, hvor Søfolk faa Lægehjælp og Pleie. Ligesaa bygges et stort civil Hospital. Byen har elektrisk Lys.

De regelmæssige Dampskibe, tilhørende Royal Mail Steam Packet Co., ankommer fra Europa hver anden Tirsdag og afgaar hver anden Torsdag. Cie Générale Transatlantiques Skibe forlade New York for Fort de France hver 5te og 30te i Maaneden.

Gustave Borde.

Antwerpen.

Skrivelse dateret 1 Juli 1898.

Som mulig af Interesse for vore Exportører af Trælast giver jeg mig den Ære at indberette, at der under Navn af „Syndicat Belge des Importateurs de Bois de Construction“ nylig hersteds er dannet en Forening med det Formaal at ordne Forholdet mellem Importører, Agenter og Mæglere, der betatter sig med nord-europæisk og amerikansk Bygningstømmer af Gran eller Furu.

I Henhold til Syndikatets Statuter forbinder de Medlemmer af samme, der er Importører, sig til ikke at købe og til ikke at frembyde, sende Specifikationer eller sælge gennem nogen Agent udenfor Syndikatet, ligesaa lidt som de maa drive Agentur- eller Mæglerforretning af nogensomhelst Art i Trælast. Paa sin Side forpligter Agenterne og Mæglerne sig til ikke at sælge eller frembyde Last respektive til og for nogen Importør, som ikke hører til Syndikatet. Det heder, at samtlige større belgiske Trælast-Importører, Agenter og Mæglere har sluttet sig til den saaledes dannede Forening.

Madras.

Fra fremmede Steder ankom med Ladning 6 norske Skibe dr. 6 600 Tons. Heraf afgik til fremmede Steder med Ladning 1 dr. 711 Tons, Resten i Ballast. Erlagte Konsulatafgifter £ 23. 0. 11.

Ingen svenske Skibe ankom.

Sydney II.

Aarsberetning vedkommende Kolonien Queensland, dateret 11 August 1898.

Forskjellig fra New South Wales, hvis Handel og Skibsfart for den væsentligste Del er indskrænket til de to Havne Sydney og Newcastle, opviser Queenslands over 2500 Miles lange Kyst et stort Antal Havne, der have voxet op til Stæder af Betydning. Blandt disse er, foruden Brisbane, Maryborough, som med sin Tømmerindustri og som Udførselssted for de velkendte Gympie Guldfeiler udgjør den fornemste Havn ved Wide Bay; Bundaberg med sin Sukkerindustri; Gladstone kjendt for sine Kjødkonserveringsfabrikker og i hvis Nærhed der findes et stort Antal mindre Guldfeiler; Rockhampton Central-Queenslands fornemste Havn, hvorover der foregaar en livlig Udførsel af frosset Kjød, Talg og Huder; Produkter fra Central-Queenslands foderrige Græsgange og fra den berømte Guldgrube Mount Morgan exporteres over denne Havn; Mackay Hovedsædet for Central-Queenslands Sukkerindustri; Townsville det nordlige Queenslands fornemste Exporthavn for Mineralier og Agerbrugsprodukter, samt længere mod Nord de mindre vigtige Havne Cardwell, Cairns og Cooktown.

Efter det Antal Personer, som dermed ere beskæftigede, det dertil anvendte Areal og Værdien af Produkter, indtager Landbruget og Kvægavlen den første Plads inden Queenslands Næringsveie. Ved Udgangen af 1897 havde Kolonien 479 280 Heste, 6 089 013 Hornkvæg, 17 797 883 Faar og 110 855 Svin. Der udførtes heraf i 1897 til en Værdi af £ 5 082 704. Den farlige Tørke er mere og mere bleven uskadeliggjort ved de energiske Boringer efter artesiske Brønde, der synes at besidde udtømmelige Vandreservoirer, og ved Hjælp af hvilke Tusinder af Acres af ufrugtbart Land ere bleven forvandlede til ypperlige Græsgange. Disse artesiske Brønde, hvis Vand kommer fra Dybder fra 500 til 4 000 Fod, give i Gjennemsnit 700 000 Gall. i Døgnet; den største Vandmængde har været 5 Mill. Gall. Som Følge af disse Brønde er ogsaa Agerbruget gaaet betydelig fremad, hvilket Fremskridt end yderligere er forøget, siden Kolonien i Begyndelsen af 1897 fik en ny, mere liberal Landact.

Høsten udgjorde i 1897: Hvede 1 009 293, Havre 31 496, Byg 49 840, Mais 2 803 272, Rug 8 329 og Ris 12 990 Bushels, 35 986 Tons Poteter, 19 977 lbs. Bomuld, 97 916 Tons Sukker, 2 888 Tons Arrowroot, 5 703 Cwt. tørrede Tobaksblade, 81 614 lbs. Kaffe, 181 759 Tons Hø, 482 299 lbs. Vindruer, 16 494 604 Dusin Bananer, 351 524 Dusin Ananas og 1 628 176 Dusin Apelsiner.

Udvindingen af Guld i Nord Queensland udgjorde i 1897 807 926 Unzer; forøvrigt produceredes Sølv, Tin, Bly, Kul, Kobber, Opal, Volfram, Mangan, Vismut til samlet Værdi £ 231 363. Stenbruddene indbragte £ 19 607.

Kolonien, der har et Omraade af 668 497 engl. Kvadratmil, havde ved Udgangen af 1897 271 372 mandlige og 213 328 kvindelige Indbyggere. Der er 38 Fabrikker for Henkogning, Konservering, Saltning og Frysning af Landboprodukter; de beskæftigede 2 604 Mand; der slagtedes af Hornkvæg 62 342 for Konservering, 111 267 for Frysning, 85 754 for Henkogning til Talg; af Faar 259 936 for Konservering, 70 865 for Frysning og 615 454 for Henkogning; af Svin 76 719.

For at fremme Meierivirksomheden er der ved den s. k. Dairy Produce Encouragement Act fastsat en Præmie af 1 d for hvert exporteret Skaalpund Smør. De fleste Meierier ere grundede paa det kooperative System; men der er nu en Tilbøielighed hos endel af dem til at antage det System, som synes at trives saa godt i New South Wales, nemlig for de mindste Jordbrugere at indsende Melken til de større Meierikompanier og derefter i en eller anden Form at deltage i disses Gevinst. Der var i 1897 164 Meierier i Virksomhed, og der benyttedes 495 Separatorer. Den anvendte Melk opgik til 11 211 628 Gall., og der tilvirkedes 5 685 987 lbs. Smør og 2 291 416 lbs. Ost. Queenslands Græssorter synes at indeholde' bedre Bestanddele for Smørproduktionen end de øvrige Koloniers.

Der var i 1897 i Drift 63 Sukkerbrug med en Produktion af 97 916 Tons Sukker og 2 364 020 Gall. Sirup; 5 Brænderier tilvirkede 101 762 Gall. Sprit. Derhos tilvirkedes 101 762 Gall. Rum. 10 Fabrikker tilvirkede 367 330 lbs. Arrowrootmel; 31 Fabrikker tilvirkede 5 616 779 lbs. Syltetøi og Marmelade, nedlagte Frugter og Grøntsager til en Værdi af £ 15 332, Saucer og Edikker £ 7 015 og Gjørpulver £ 9 560. I 9 Fabrikker tilvirkedes 598 098 lbs. Tobak til en Værdi af £ 59 821. Der var 26 Sæbe- og Lysfabrikker med en Produktion af 2 003 Tons krystalliseret Soda, 71 847 Cwt. Sæbe og 9 429 Cwt. Lys. I 45 Garverier tilvirkedes 30 464 Cwt. Læder til en Værdi af £ 135 077.

Kolonien har store Skove fulde af værdifulde Træsorter, der ville blive af stor Betydning. Der var i 1897 130 Sagbrug. Middelprisen for saget Virke var for blødt Træ 8 sh. 2 d, for Ceder 14 sh. og for haardt Træ 10 sh. 2 d.

Værdien af Importen var £ 5 429 191. Blandt de importerede Artikler forekommer Jernmanufakturvarer og Maskiner til Værdi £ 860 241, Papir, Bøger m. m. £ 176 704, Tømmer, Cement, Skifer og Døre £ 56 591, Spiritus, Vin og Øl £ 238 702.

Værdien af Exporten opgik til £ 9 091 557.

Sverige og Norge deltog i Importen med Varer til en Værdi af £ 15 858; blandt importerede Varer kan nævnes Separatorer, Beklædningsstoffer, Droger, Farver, Lergods, Sardinier, Sild, tørret Fisk, Jernvarer, Uldvarer, kirurgiske Instrumenter, Lamper, Maskiner, Tændstikker, kondenseret Melk, Søm, Spiger, Medicintran, Trykpapir, Tjære, Harpiks, Beg, Trævarer, Øxer og andet Værktøi.

Der ankom blot 2 norske (eller svenske) Fartøier dr. 2931 Tons.

C. A. Falstedt.

Kjøbenhavn.

Skrivelse dateret 25 August 1898.

Generalkonsulatet tillader sig herved at oversende Afskrift af følgende Skrivelse fra Vicekonsulen i Eskefjord, dateret 12 dennes:

Naar man ser tilbage paa det forløbne Foraar og den Del af Sommeren, der er gaaet, kan man ikke sige andet end, at de, hvad Veiret angaar, have været gunstige; kun har det, hvad Fjordene paa Østlandet angaar, været meget tørt, hvis Aarsag Høhøsten i det indre af Fjordene har været noget under et Middelaars, medens derimod det Indre af Landet har faaet mere Fugtighed og derfor har en særdeles god Høhøst. Dette er saa meget heldigere, som Bønderne kun have mistet meget faa Lam, og saaledes Faarebestanden er betydelig forøget. Man maa saaledes sige, at Forholdene i Øieblikket er gode, og vilde være særdeles gode, hvis Afsætningsforholdene for levende Faar ikke vare saa daarlige, siden England har forbudt Indførsel af levende Faar fra Island. Derimod har Fiskerbefolkningen været mindre godt stædt, idet Fiskeriet slog fuldstændig feil i Foraaret og først nu, i de sidste 3—4 Uger, har givet godt Udbytte. Hvis Udsigterne holde, hvad de love, vil Folk snart komme paa ref Kjøb igjen efter det sidste Aars uheldige Forhold. Silden har ogsaa i den samme Tid vist sig i rigelig Mængde, ligesom ogsaa Hval, udenfor Fjordene. Her i Eskefjord er der de sidste 14 Dage af 2 Notbrug fisket ca. 1300 Tønder Sild og lidt i Reydarfjord, medens andre Fjorde endnu kun leve paa Udsigterne, og er der godt Haab om, at Fiskeriet i Aar vil blive godt, da det jo er længe siden, at Silden er gaaet ind i Mængde om Sommeren og især af en saa god Kvalitet som denne, som maa siges at være udmærket god. Det lader derfor til, at Eskefjord og Reydarfjord som sædvanlig skal hævde deres Ry som Sildefjorde. Som jeg allerede tidligere har berettet, arbeides der for at faa et Andrivningsfyr paa Østkysten. Her har nu i Sommer været en Fyringenør for at undersøge Forholdene, og jeg antager, at Althinget paa næste Samling vil bevilge den fornødne Sum til et saadant Fyr, som sandsynligvis vil komme til at staa paa Sæløen udenfor Reydarfjord. Samtidig med dette Fyr paatænkes Indseilingsfyr til Eskefjord og Reydarfjord. Det er at haabe, at dette maa gaa igjennem, da Nyttens deraf ikke kan overvurderes. Telegrafspørgsmaalet er endnu svævende; men hvis Telegrafen bliver lagt til Island, haabe vi, at den bliver lagt til Østkysten direkte og derfra, landvejs, rundt om Landet til Reykjavik, da der ellers kun er liden Sandsynlighed for, at andre Dele af Landet end Reykjavik i en overskuelig Fremtid ville faa Gavn af den, hvorimod den under alle Omstændigheder kommer til Hovedstaden, hvorsomhelst den kommer i Land paa Kysten. Hvor paa Østkysten den skal i Land, hvis den kommer, er der delte Meninger om, da Enhver anser sin Fjord for den heldigste. En Ting er der ikke Tvivl om, og det er, at fra Landtelegrafens Standpunkt betragtet er Reydarfjord heldigst, da der derfra gaar en Dal ind i Landet, medens der fra alle andre Fjorde paa Kysten kun er Forbindelse med Indlandet over ca. 2000 Fod høie Fjelde.

Shanghai.

Norske Skibe.	Med Ladning.		I Ballast.		Tilsammen.				Brutto- fragter.
	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Deraf Dampskibe.		
							Ant.	Tons.	
I. Ankomne.									
Fra fremmede Lande til Ho- vedstationen	117	99 210	6	5 978	123	105188	-	-	-
- fremmede Lande til Vicekonsulsstationerne .	267	246643	81	70 558	348	317201	-	-	-
Ialt	384	345853	87	76 536	471	422389	468	421 117	-
II. Afgaaede.									
Til fremmede Lande fra Ho- vedstationen	63	57 334	60	47881	123	105215	-	-	-
- fremmede Lande fra Vicekonsulsstationerne .	193	181638	156	136332	349	317970	-	-	-
Ialt	256	238972	216	184213	472	423185	470	422 337	-

For Havari eller Ordre ankom 4 Skibe dr. 3 639 Tons.

Af svenske Skibe ankom 22 dr. 18 563 Tons.

Aarsberetning dateret 20 Juni 1898.

Erlagte Konsulatafgifter af norske Skibe ved Hovedstationen § 2 227.69, ved Vicekonsulsst. § 7 001.25; af svenske Skibe ved Vicekonsulsst. § 376.71. Expeditionsafgifter, norske § 277.11, svenske § 375.46.

For norske Skibe paamønstredes 125 og afmønstredes 85 Mand.

118 Pas udstedtes, udelukkende til Missionærer.

Skibsfarten. En Stigning i Handelen var ledsaget af en tilsvarende Efterspørgsel efter Tonnage. Det samlede Tal ind- og udklarerede Skibe var 33 752 362 Tons, som procentvis fordeles saaledes blandt de forskellige Nationers Flag: britiske 65, kinesiske 23, tyske 5, svenske og norske 2, japanske 2, franske 1, amerikanske 1 og alle andre Flag 1.

Fragtmarkedet. I Begyndelsen af Aaret var Fragterne meget lave og liden Efterspørgsel; men de blev bedre, saasnart Trafiken aabnedes paa de nordlige Havne. Paa Grund af de lave Sølvr priser maa 1897 dog betragtes som et daarligt Aar.

For trip og time charter noteredes under Aarets Løb følgende:
 Januar. 542 Tons Foochow Shanghai \$ 1500, Moji Shanghai \$ 1.5 pr. Ton, 484 T. Kobe—Shanghai \$ 1700, 484 T. Nagasaki—Shanghai \$ 810, 838 T. Moji Shanghai \$ 1400, 1114 T. Port Wallut (Tonking) Shanghai \$ 4000 time charter 3 M., 953 T. Kobe Shanghai \$ 2600 trip charter, 1002 T. Singapore—Shanghai \$ 6500 trip charter. Februar. 838 T. Moji—Shanghai \$ 1800 trip charter, 542 T. Nagasaki Shanghai \$ 1130 do., 994 T. Moji Shanghai \$ 1980 do., 484 T. Nagasaki do. \$ 1000 do. Marts. 838 T. Nagasaki Shanghai \$ 1800 trip charter, 542 T. Foochow Shanghai \$ 1800 do. do., 484 T. Nagasaki do. \$ 1000 do. do., 542 T. Foochow Shanghai \$ 3650 time charter 3 M. April. 838 T. time charter 8 M. \$ 6150 pr. Maaned, 763 T. do. do. \$ 4240 do. Mai. 958 T. do. do. 3 M. \$ 5500 do., 778 T. do. do. 3 M. \$ 4500 do., 914 T. Singapore Shanghai \$ 10500 trip charter, 849 T. do. do. \$ 10400 do. do. Juni. 789 T. time charter 3 M. \$ 5400, 921 T. do. do. 6 M. \$ 5250. Juli. 719 T. Singapore Shanghai \$ 7500 trip, 738 T. Moji Shanghai \$ 2000 trip. August. 994 T. 3 M. \$ 4500 pr. Maaned, 1002 T. Singapore Shanghai \$ 9250 trip. September. 789 T. Kuchinotsu Shanghai \$ 1900 trip, 738 T. Tientsin Shanghai \$ 1500 do., 1002 T. Karatsu Shanghai \$ 2000 do., 789 T. Nagasaki Shanghai \$ 2000 do., 542 T. do. do. \$ 3500 do., 738 T. Singapore Shanghai \$ 7250 do., 739 T. Time charter 3 M. \$ 4100 pr. Maaned, 1002 T. Kuchinotsu Shanghai \$ 2000 trip, 789 T. Nagasaki Shanghai \$ 1800 do., 738 T. Kuchinotsu Shanghai 1300 do. Oktober. 778 T. time charter 3 M. \$ 4000, 738 T. Nagasaki Shanghai \$ 1200 trip, 994 T. Kobe Shanghai \$ 2200 do., 738 T. Nagasaki Shanghai \$ 1600 do., 739 T. do. do. \$ 1550 do. November. 1002 T. Kuchinotsu Shanghai \$ 2000 do., 921 T. time charter 1 M. \$ 6000. December. 838 T. Moji Shanghai \$ 1.25 pr. Ton.

Fra Chefoo til Amoy var Fragterne for Dampskibe fra 20 til 22 cents pr. Picul, medens Seilskibe blot erholdt fra 13 til 15 cents. Fra Newchwang til Amoy afsluttedes Dampskibe fra 20 til 30 cents pr. Picul; Seilskibe befragtedes fra 10¹/₂ cents op til 27 cents pr. Picul. Nagasaki til Amoy sluttedes fra \$ 2 til \$ 2.25 pr. Ton for Kul.

Passagertrafikken fra Amoy til Straits var laveste Fragt \$ 3.50 pro persona op til \$ 6. Fra Amoy til Manilla varierede Fragterne fra \$ 8 op til \$ 10.

Det nye Aar — 1898 — aabnedes med et flaut Marked, medens Kulpriserne stadig steg, uagtet den daarlige Kvalitet; men i Begyndelsen af Marts var der en betydelig Forbedring og livlig Efterspørgsel efter Tonnage. Skade at den større Del af de forenede Rigers Skibe allerede da havde forladt Kina. De faa norske Dampskibe, som er herude, har høstet Fordelen af den knappe Tonnage; fra alle Ris producerende Lande til Japan steg Fragterne næsten det dobbelte.

Foruden de gamle indarbejdede Dampskibslinier, der trafikerer mellem Europa og Østasien, er to nye Linier kommet til, som sikkert vil bidrage til at lette Forbindelsen mellem de forenede Riger og det fjerne Østen, og da Exportørerne hjemme har saamange Ruter at vælge imellem, vil Konkurrencen foraarsage billigere Fragtnoteringer. Det gjælder at notere cif

til Shanghai, Hongkong og andre Havne i Østen. Hamburg—Amerika Linien og Det østasiatiske Selskab i Kjøbenhavn er begge maanedlige Linier; det sidste Selskab er vel det mest fordelagtige at expedere Varer med, da Baadene anløber Gøteborg. Dermed er meget opnaaet, da Omladning undgaaes.

H a n d e l. Totalværdien af Importen beløb sig til Hkw. Tls. 202 828 625 eller en halv Million mere end i 1896. Dette maa ansees for et godt Resultat, naar man tager i Betragtning de mange Hindringer i Kursen, som Importørerne har at regne med.

B o m u l d s v a r e r og **G a r n** indtager som tidligere den første Plads. Der blev indført til en Værdi af Hkw. Tls. 78 663 280 — $1\frac{1}{2}$ Million Taels mindre end ifjor. Produktionen af de kinesiske Bomuldsspinderier er Aarsagen dertil, og Folket foretrækker en billigere hjemmenvævet Vare. De amerikanske Bomuldsvare vinder godt Indpas i Kina; de er billigere end de engelske, medens Fragterne fra Amerika er lavere end fra Europa.

Importen af **M e t a l l e r** viser en betydelig Nedgang, over $1\frac{1}{2}$ Million Taels mindre i Værdi end forrige Aar.

Jern og Staal:		Piculs.	Værdi. Hkw. Tls.
Nail rod indførtes		192 074	491 577
Bar —		105 336	290 672
Hoop —		24 495	75 453
Pig —		24 127	50 942
gammelt —		543 915	815 664
Staal —		53 048	275 632

Alle Sorter Uldvarer viser ogsaa en Aftagen. Medens der har været Mindskning i Bomulds- og Uldvarer og Metaller, maa Stigningen søges i andre Varer, for at forklare det tilfredsstillende Totalresultat i Importen, og man fæster sig straks ved den forbausende Fremgang, Importen af Petroleum viser: en Stigning af over 32 Millioner Gallons. Amerikansk Petroleum har stærke Konkurrenter i den russiske og især Sumatra Olien. I 1897 indførtes amerikansk Petroleum: 48 212 505 Gallons til en Værdi af Hkw. Tls. 6935 155, russisk: 36924 125 Gallons til en Værdi af Hkw. Tls. 4618 148 og Sumatra 14 212 278 Gallons til en Værdi af Hkw. Tls. 1745 853.

Importen af **r a a** Bomuld steg fra 99 129 Piculs i 1896 til 160 256 Piculs.

F y r s t i k k e r. De europæiske forsvinder gradvis fra Markedet, blot 279 660 Gross til en Værdi af 218 669 Hkw. Tls. indførtes, medens japanske tiltage. Statistikken viser en Import fra Japan stor 8974 168 Gross til en Værdi af Hkw. Tls. 1 832 556. Kineserne begynder dog ogsaa selv at oprette Fyrstikfabrikker efter sin primitive Methode. I Hankow begyndte en Fabrik under Navnet Hsieh Chang, som er en Filial af Shanghai Fabrikken, med en Aktiekapital paa 300 000 Taels. Den employerer 1200 Mennesker fordelt mest fra de nødlidende Distrikter rundt Ichang. Fabrikken tilvirker dag-

ligen omtrent 430 000 Æsker, der sælges for 3 Cash Stykket, som repræsenterer ca. 1000 Taels. Ingen Maskiner benyttes. Arbejdsmkostningerne iberegnet Løn siges at beløbe sig til 50 Procent af Bruttoudbyttet, saa at Fabrikkerne burde give gode Renter, hvis Administrationen er nogenlunde ærlig.

Af Kul indførtes 549 359 Tons til en Værdi af Hkw. Tls. 3 692 669, medens de kinesiske Kulgruber ogsaa viser en pen Stigning. Kaiping Minerne ved Tientsin producerede t. Ex. 538 520 Tons og Tongshan 445 000 Tons. Efterhvert som Jernbaner bygges, blir ogsaa nye Kulminer aabnede. Der er Masser af Kul i Kina; der mangler blot tidsmæssige Transportmidler.

Smør og Ost indførtes til en Værdi af Hkw. Tls. 89 199, Stearin- og Voxlys 159 489 H. T., Cement 109 800 H. T., Cigarer og Cigaretter 514 406 H. T., Flintstene Pcls. 43 884, 42 648 Tls., Vindueglas (Kasser) 138 553, 466 017 Tls., Lamper 306 727 Tls., Parfumer 64 008 Tls., Søgræs og Agaragar Pcls. 544 057, 1 111 077 Tls., Sæbe 446 686 Tls., Papir 203 125 Tls., Preserver 18 218 Tls., Paraplyer: fra Japan 848 917 Stkr., 288 362 Tls., fra Europa 116 710 Stkr., 133 475 Tls., Vin, Øl og Brændevin 677 547 Tls.

Norsk Øl har nu god Afsætning baade her og i Hongkong.

Af kondenseret Melk indførtes fra Europa 27 631 Dusin værd Tls. 44 975 og fra Japan 1493 Dusin, værd Tls. 2986.

Af svenske Artikler importeredes foruden Jern og Staal over 6 000 Stykker Patent Kogeapparater, saakaldte „Fotogen Køk“, 200 Telefoner og af grovt Omslagspapir over 100 Tons, samt 1 500 elektriske Elementer.

„Fotogen Køk“ har man i Tokio begyndt at eftergjøre, og det er ikke umuligt, at det gaar med dem, som med de svenske Fyrstikker: de blive helt og holdent fortrængt af den japanske Vare, som er baade billigere og daarligere.

De Herrer Exportører gjøres ogmærksom paa, at den almindelige Maade for Betaling, som næsten er ens med absolut Sikkerhed, er saakaldte Documentary Bills of Exchange, hvorved Conossement sendes gennem Banken, og vedkommende Exportør har trukket Beløbet paa Modtageren.

Exporten. De lave Kurser forårsagede en stadig Stigning i kinesiske Exportprodukter og Varer, og Værdien af Udførselen viser en Tilvæxt af over 32 Millioner Taels. Totalværdien af den fremmede Handel beløb sig til Hkw. Tls. 366 329 983, et særdeles tilfredsstillende Bevis paa den sunde Basis, hvorpaa Kinas fremmede Handel hviler, og et slaaende Exempel paa den Udvidelse, som vil følge, efterhvert som Kommunikationsmidlerne forbedres.

The. Paa Grund af Nedgangen i The — baade i Kvalitet og Kvantitet — har de høje Myndigheder i Provinserne anbefalet at tilberede The efter udenlandsk Methode med „tea curing machinery“, og 3 Selskaber er

allerede dannede. Resultatet vil snart overbevise Kineserne om For-
delene.

Der udførtes sort . . .	Pcls. 764 915, Tls. 17 146 031
grøn . . .	201 168, " 6002 967
„brick“ sort . . .	506 691, " 5357 791
do. grøn . . .	51 607, " 5437 62

En besynderlig Stigning viser Udførselen af brick The til Storbritan-
nien. Fra 6034 Piculs gik den op til 62741 Piculs. Det var som Følge
af et interessant Experiment, som er forsøgt, siges der, med lovende Resultat.
Brick The, bestemt for Central Sibirien, blev lastet i Hankow til London,
hvor den blev omlastet i Dampskibe, som i Slutningen af Juni afgik til
Jeniseifloden, og derefter Flodveien til Krasnoyarsk, hvor den naar den sibi-
riske Jernbane. Udgifterne ad denne Route siges at være mindre end over
Land, og hvis den korte Tid, som Karasøen er aaben for Skibsfarten, ikke
lægger store Hindringer iveien, kan man vente en Stigning i Exporten af
Brick The til Storbritannien.

Silke exporten var ogsaa større end i 1896, og Kjøbmændene benyt-
tede sig af den fordelagtige Kurs og erholdt gode Priser; men Kvaliteten
var ringere. Dette gjælder blot Silke, som er „reeled“ efter den indfødte
Methode, og især Silken fra Nord Kina. Opmærksomheden er atter bleven
henledet paa den tiltagende Sygdom blandt Silkeormene, og i Provinserne
Kiangsu og Chehkiang har Autoriteterne under Overveielse at oprette
Silkeorme „nurseries“ for Udvalg af Æg efter Pasteur Systemet.

	Piculs.	Værdi Tls.
Hvid raa Silke udførtes . .	48 468	17 441 327
gul raa do. do. . .	7 610	1 773 815
Vild Silke do. . .	19 046	3 059 157
Damp Filatur Silke do. . .	41 485	18 718 378
Kokoner do. . .	20 145	835 294

	Piculs.	Værdi Tls.
Huder (Ko og Bøffel) udførtes .	216 525	3 070 229
Hamp	99 474	783 965
Dun, Fjærr	75 649	636 500
Matter Ruller	418 105	1 572 353
Moskus	25	460 988
Galnødder	33 666	830 921
Olier (Bønne, ground nut The og Træ)	294 906	2 212 330
Olier (Anisette Cassia Pebermynte o. s. v.)	3 576	680 110
Preserver (Ingefær o. s. v.) . .	10 434	89 189
Rhabarber	7 174	302 494
Sesamumfrø	44 899	203 980
Skind		3 083 517
Straafiletninger udførtes til en Værdi		6 659 388

Kvaliteten for denne Artikel er nu forbedret, og baade de Fremmede og Kineserne har havt et godt Forretningsaar i denne Branche.

Talg (Dyre-) . . .	Pcl.	9 751	Tls.	72 790
do. (Plante-) . . .	"	51 490	"	396 474
Tobak	"	141 877	"	1 943 526
Fernisser	"	7 397	"	343 430

De Herrer Farvehandlers Opmærksomhed henledes paa de forskjellige fortrinlige Fernisser og Olier, som Kina producerer, især den saakaldte „Ningpo varnish“, som er udmærket til Gulve, Daade o. s. v., og som har den Egenskab, at den tørrer bedst i fugtigt Veir.

Almindelige Bemærkninger. Paa Grund af Byldepesten i Hongkong og Canton vedtoges de gjængse Karantænereregler, især i Sommermaanederne; men Handel og Skibsfart var ikke i ringeste Mon berørt derved. Kolera indfinder sig hvert Aar; men nogen Epidemi har ikke fundet Sted.

Fra et politisk Synspunkt har Aaret 1897 været fuldt af historiske Begivenheder. Stormagterne har saa smaat begyndt med Delingen af Kina, saa Landet virkelig er paa god Vei at aabnes i alle Retninger af Kompasset.

Jernbaner. En Udstikning af den store Linien Lu — Han (eller Hankow—Peking) er gjort for et Par Aar siden; men Arbeidet er strandet paa Mangel af Penge. Dog siges der, at det belgiske Laan endelig er i Orden paa en sund Basis, og at Pengene skal anvendes til Jernbanebygning under belgiske Ingeniører. Tientsin — Peking Linien blev aabnet for Trafik i September. Banen gaar ikke helt op til Peking, men et Par Mile i sydvestlig Retning fra Yung Ting Porten; den skal nu forbindes med Peking med en elektrisk Sporvei, hvorpaa et tysk Firma har faaet Concession. Saa stor har Trafiken været paa denne Linie i de faa Maaneder, den har været aabnet, at det allerede er nødvendig at anlægge Dobbeltspor, som antagelig bliver færdig i Sommer. Men skal Jernbanen arbeide med Fortjeneste, maa de kinesiske Embedsmænd, især som har med Indlandstolden (likin) at gjøre, fjernes, og for at faa Orden paa Stationerne samt passe paa Gods og Varer, er et fremmed Politikorps nødvendig.

Under Gérard Conventionen af 1895 blev den 2den Januar 1897 Byen Szemao paa Grændsen af Junnan aabnet, og ved den britiske Traktat af 4de Februar 1897 blev Havnene Samshui og Wuchow paa „West River“ aabnet, ligesaa fire Anløbsstationer ved samme Flod, nemlig: Kongmoon og Kume-huk, Shuihing og Takhing.

Ifølge Skrivelse fra Tsungli Yamen, dateret den 3die ds., er alle Flodveie, Kanaler og Søer i det Indre, i de Provinser, hvor der er Traktathavne, nu aabnede for Skibsfarten, og Dampbaade (o: steam launches), enten de eies af Fremmede eller Kinesere, kan gaa paa

alle Floder i det Indre og tage Del i Trafikken. Yamen venter for Fremtiden, at Handelen mellem Fremmede og Kinesere vil tiltage betydelig, og samtidig at Kinas Finantser ikke vil lide derunder!

Hongkong. Forretningslivet var i 1897 i sin Almindelighed ikke saa livligt og gunstigt som i foregaaende Aar. Stykgodshandelen led betydeligt under de lave og vekslede Kurser i Forbindelse med daarlig forsynet Pengemarked. Kjøberne maatte som Følge heraf forhøje sine Priser 5—15 pCt., hvorfor de kinesiske Kjøbere holdt sig tilbage fra større Kontrakter, da de ikke kunde opnaa de højere Priser i det Indre af Landet, hvor Virkningen af Kursen paa Sølvdollars neppe er kjendt.

Fragtmarkedet paavirkedes ligeledes ugunstig af den lave Kurs, skjønt Raterne i Almindelighed var betydelig højere end i 1896. I den første Del af Aaret var den meste Tonnage anvendt i Maanedsbefragtning til Doll. 4 000—5 300 for Dampskibe af 750—1 000 Tons netto, hvilket gav dem nogen Fortjeneste. Enkelte Baade opnaaede endog mere. Disse Befragtninger gjaldt dog blot for tre Maaneder, og senere maatte Skibene anbringes i trip charter til neppe lønnende Rater, idet Kulpriserne var meget højere end i 1896. Japankul af god Kvalitet, der i Begyndelsen af Aaret betingede Doll. 7.50—8.00, kunde i Slutningen af Aaret neppe faaes til Doll. 10.00, da Tilførselen fra Japan var liden, og høje Fragter forhindrede Kul fra australske Havne fra at komme paa Markedet. I Oktober steg Fragterne betydelig som Følge af Tennagens Aftagen; de fleste norske Dampskibe havde imidlertid da forladt de kinesiske Farvande.

Trip Charters. Saigon—Hongkong. For Dampskibe paa 1 000—1 500 Tons netto var Fragten det hele Aar 11—12 c. pr. picul, kun undtagelsesvis 9 c.; i Marts 14 c., Juni og Juli 13—14 c. og i Novbr. og endel af Decbr. 15—16½ c. Bangkok—Hongkong. Denne Trade var lidet livlig; kun 4—5 Befragtninger udenfor de regulære Dampskibslinier. Laveste Fragt i Marts 16 c. for Ladning indtaget udenfor Baren, mod Slutningen af Aaret 21—26 c. indenfor Baren og sidst i Decbr. 23—28 c. Udsigterne or 1898 ere bedre end i de sidste to Aar.

Kulfragter fra Japan var lave i Januar og Februar og steg gradvis fra Marts til Juni til Doll. 2.35 for Hongkong og Doll. 3.00 for Singapore. I Juli og August var de japanske Miner ude af Stand til at levere Kul, hovedsagelig paa Grund af Vandmangel, og Fragterne gik som Følge heraf ned til Doll. 1.00, 1.10 og Doll. 2.00. I Septbr. steg de til Doll. 1.80—2.00 for mod Udgangen af Aaret atter at synke til resp. Doll. 1.60 og Doll. 2.25. For Lastning i Japans nordlige Havne saasom Morroran og Otaru opnaaedes forholdsmæssig højere Rater.

Den 31 Decbr. var følgende trip Fragter gjældende: Hongay Honkong Doll. 1.50, do. Swatow Doll. 2.00, do. Canton Doll. 1.80; Iloilo Honkong 20 c., do. Yokohama 35 c.; Saigon Japan 34 c., do. Singapore 13 c., do. Java 23 c.; Hongkong Japan 17 c.

Af norske og svenske Dampskibe ankom der til Hongkong i 1892 34 dr. 39 772 Tons, 1893 60 dr. 65 803 T., 1894 77 dr. 71 132 T., 1895 127 dr. 145 360 T., 1896 101 dr. 98 006 T., i 1897 ankom der 148 norske

Dampskibe dr. 146379 Tons og 12 svenske dr. 14172 Tons. Tilvæksten i 1897 skyldes væsentlig endel norske Dampskibe, som gaa i Timecharter for amerikanske Firmaer mellem de Forenede Stater og Kina, samt Udviklingen af Sydkinas Handel, medens Nordkinas er gaaet tilbage.

Som anført fluktuerede Sølvdollarens Værdi betydelig; laveste Rater for I, I. var i August og Septbr. 9 sh. $\frac{3}{8}$ d, Oktbr. 1 sh. 10 d, Novbr. 1 sh. $10\frac{1}{2}$ d; højeste Kurs i Januar 2 sh. $1\frac{3}{8}$ d.

Af svensk Jern er kun lidet indført til lave Priser. Fyrstikker har næsten ganske mistet sit Marked i Kina. Det vil vistnok være umuligt for skandinaviske Fabrikker at afsætte større Partier her paa Markedet, medmindre Kursen stiger betydelig. Man er fuldt opmærksom paa de svenske Fyrstikkers langt overlegne Kvalitet fremfor de japanske; Prisen paa disse sidste er imidlertid saa lav, at den trodser enhver Konkurrence fra Europa. Den Omstændighed, at den japanske Regjering har antaget Guldmyntfod, har vist sig ikke at være til nogen Hinder, da Forskjellen mellem en japansk Yen og en mex. Dollar gjennemsnitlig kun udgjorde nogle faa pCt. i 1897. Der har været nogen Afsætning af norsk Hermetik, Drikkevarer, Melk og Smør, og den vilde have været endnu større, saafremt der ikke var adskillig Konkurrence fra andre Lande som Amerika og Australien, der forsyner Markedet ved Konsignationer til meget lave Priser.

Nogen direkte Udførsel til Norge og Sverige vides ikke at have fundet Sted.

De vigtigste Udførselsartikler ere: Kanel (cassia lignea 30 sh. 6 d—30 sh. 9 d og cassia broken 18 sh. 6 d pr. Cwt.); Starniseed Olie 6 sh. 10 d pr. lb. eng.; Cassia Olie 75/80 % Aldehyd 4 sh. 6 d—4 sh. $10\frac{1}{2}$ d pr. lb.; Starniseed 110—115 sh. pr. Cwt.; Cassiabuds 96—100 sh. pr. Cwt.; Galæbler 60—62 sh. pr. Cwt.; Børster (bristles black) assorterede 1 sh. 7 d., do. B 1 sh. 11 d—2 sh., do. A 3 sh. 6 d., do. extralang 4 sh. 3 d pr. lb.

Carl Bock.

Stuttgart.

Aarsberetning dateret 28 September 1898.

Humlemarkedet var i Begyndelsen som Følge af vedholdende Regn mindre gunstigt, og Priserne holdt sig lave, fra 30 til 80 Mark. Først i Slutningen af Oktober, da det viste sig, at man havde overvurderet Udbyttet af Høsten, tog Forretningerne Fart, og Priserne steg for god grønagtig Humle 100 pCt. Ved Aarets Udgang var Markedet fast, tildels som Følge af livlig Export.

Værdien af Vinhøsten opgik til M. 7 100 000 mod M. 6 400 000 i 1896. Kvaliteten var middels, tildels god.

Bomuldsindustrien har lidt under Overproduktion. Forretningerne i tyske Uldvarer var meget livlige indtil Junimarkederne som Følge af langsomt faldende Priser; disse steg da og holdt sig uforandrede indtil Aarets Udgang. Til de Forenede Stater udførtes fra Würtemberg Uldvarer til en Værdi af M. 988 291.

I Jute holdt Priserne sig faste indtil midt paa Sommeren, da en svag Nedgang indtraadte.

Som Følge af den for store Produktion i 1895 og 1896 stod Mængden af tilvirkede Silkevarer i 1897 omtrent 5 pCt. tilbage. Afsætningen var tilfredsstillende.

Korsetfabrikationen led under lave Priser.

Bygningsvirksomheden florerede særdeles og medførte høje Priser for Teglsten og god Efterspørgsel efter huggen Sten. Jern og Halvfabrikater deraf fandt god Afsætning.

For Støberierne var Aaret omtrent som 1896; men Arbejdslønnen steg, som Følge af den stærke Arbejdsvirksomhed, 10 pCt.

Fabrikationen af Maskiner har taget et betragteligt Opsving. Bestillingerne var saa talrige, at næsten alle Fabriker var nødsagede til at udvide sig. Afsætningen til Udlandet er betydelig tiltaget.

Tilvirkningen af optiske Instrumenter tiltog; men Priserne gik tilbage.

Uhrindustrien led under Publikums Tilbøielighed til at købe billig Vare.

Udførselen af Artikler i Blik og Metal var ret gunstig; derimod led Udførselen af færdige Møbler under uheldige Told- og Omsætningsforhold.

Fabrikationen og Udførselen af Pianoer er betydelig tiltaget; Efterspørgselen efter Klaviaturer og Pianodele var omtrent den samme som i 1896. Afsætningen af Harmoniphons var ret livlig; men som Følge af den store Konkurrence kunde Priserne ikke drives op.

Handelen med Droger og Kryderier var ligesaa lidet tilfredsstillende som i 1896.

For Garverierne var Aaret ganske godt. Afsætningen var lettere og jevnere end i 1896. I hele Læderbranchen viste der sig større Tillid.

Papirtilvirkningen var meget livlig med en let Prisstigning for Raastoffenes Vedkommende.

A. Federer.

Madrid.

Aarsberetning dateret 30 Juni 1898.

Den fortsatte Nødvendighed af at tilveiebringe betydelige Midler til militære Formaal har medført, at Staten har maattet søge at drage størst mulig Fordel af Landets Produktionskilder, af hvilke endel i betydelig Grad har maattet lide i sin Udvikling. Den stadig høje Vexelkurs paa Udlandet har vanskeliggjort Indførselen af Varer, hvilket ogsaa har indvirket ufordelagtigt paa Transportselskaberne. De samme Aarsager, som have havt en saa skadelig Indflydelse paa nogle Industrigrene, have derimod virket fordelagtig paa andre, hvoraf flere i de senere Aar har gjort betydelige Fremskridt. Da Arbeidspriserne tiltrods for Pesetaens lave Værdi ikke har vist nogen Forøgelse, har Exporten kunnet nyde godt af Kursdifferencen. Som Følge af den hemmede Indførsel har ogsaa Brugseiere og Fabrikanter ved Forbrug inden Landet kunnet betinge højere Priser.

En af de Industrier, som fordelagtigst er bleven paavirket af de nævnte Aarsager, er Grubedriften og den med samme i nær Forbindelse staaende Jernforædling. Den det foregaaende Aar paabegyndte Forøgelse af Produktionen af Mineral og Malm fortsattes, og de betydelige forberedende Arbejder, som udførtes for at udnytte Jerngruber i forskellige af de nordlige og sydøstlige Provindser, have allerede givet Resultat. Der produceredes ialt i 1897 7 465 000 Tons Jernmalm mod 6 761 104 Tons i 1896; der udførtes i de to Aar resp. 6 866 500 og 6 272 588 Tons. Af Staal produceredes: Bessemer 63 000 Tons, Siemens 40 000 Tons; forarbejdet Jern og Staal ca. 130 000 Tons. Af Bly produceredes 175 000 Tons, mod 167 100 Tons i 1896, af Sølv 130 000 Kg. mod 63 760 Kg. Udbyttet af Kobber og Zink var omtrent det samme som i 1896, af Kviksølv nogle Tusinde Tons Mineral mere. Af Kub produceredes ca. 1 880 000 Tons mod 1 800 000 i 1896. Af Bjergværksprodukter, undtagen Guld og Sølv, indførtes: Kul 1 633 000 Tons, Cokes 214 763 T., Tjære, Asfalt etc. 23 300 T., Fotogén 34 972 T., Rujern 1 855 T., Støbejern 13 558 T., smedet Jern og Staal 24 037 T., andre Metaller, Nitrater etc. 68 522 Tons, ialt til Værdi P.tas 85 628 688, mod P.tas 81 427 875 i 1896.

Der udførtes: 6 866 000 Tons Jernmalm, 823 000 T. Kobber, 41 000 T. Zink, 8 270 T. Bly, 95 788 T. Mangan, 217 550 T. Jernpyrit, 46 900 T. Kobbermetal, 171 775 T. Blymetal, 2170 T. Zinkmetal, 1 742 325 Kg. Kviksølv, 43 400 Tons Rujern, ialt til Værdi P.tas 204 159 165 mod P.tas 190 607 419 i 1896.

Guld og Sølv fraregnet, udgjorde hele den udenrigske Omsætning: Indførsel 649 Mill., Udførsel 753 Mill. Pesetas.

Den 15 Juli udkom et Dekret angaaende Reguleringen af Arbejdet i Gruber. Det henlægger Tilsynet med alle Arbejder i Gruber og med Reglementets Overholdelse til Statens Grubeingeniører og tilsigter at formindske det hidtil ret betydelige Antal Ulykkestilfælde.

I Slutningen af Aaret afholdtes i Madrid en Industriudstilling; den repræsenterede væsentlig Viscaya, Oviedo og Catalonien. De forskellige Jernværker og Fabriker for Tilvirkning af Jernprodukter kunde opvise et betydeligt Fremskridt. Ogsaa andre Industrier godtgjorde Udvikling.

Erik Walén,
fung. Konsul.

Tripoli.

Fra udenlandske Havne ankom 2 norske Dampskibe, hvoraf et dr. 1 111 Tons med Trælast og et dr. 1 072 i Ballast. Førstnævnte afgik i Ballast, sidstnævnte med Ladning, begge til udenlandsk Havn. Konsulatafgifter af det ene Fartøi £ 3. 14. 11. To svenske Skibe, dr. 3 390 Ton, ankom, hvoraf erlagdes i Konsulatafgift £ 12. 1. 5.

Intet Skib ankom for Havari eller Ordre.

Akyab.

Intet norsk eller svensk Skib ankom i Aarets Løb.

Exporten af Ris fra Akyab til Europa var 50 933 Tons, hvoraf til Tydskland 25 905, Belgien 9 004 og Østerrige 16 024 Tons.

Heraf afsendtes i 11 britiske Skibe 47 293, i 1 tydsk 3 640 Tons.

Wilhelmstad, Curaçao.

Der ankom fra Cardiff med Kul 3 norske Seilskibe dr. 3 415 Tons, Bruttofragter £ 1 252; de afgik alle i Ballast.

Indhold: Akyab S. 716. — Antwerpen S. 702. — Archangel S. 685. — Barbadoes S. 674. — Belize (Britisk Honduras) S. 681. — Hamilton, Bermuda S. 681. — Kjøbenhavn S. 705. — Konstantinopel S. 679. — Levuka, Fiji S. 674. — Madras S. 702. — Madrid S. 715. — Martinique S. 700. — Nagasaki S. 682. — Nürnberg S. 672. — Papeete (Tahiti) S. 681. — Riga S. 675 og 680. — Shanghai S. 706. — Singapore S. 681. — St. Petersburg S. 669. — Stuttgart S. 713. — Sydney II S. 703. — Tripoli S. 716. — Wilhelmstad, Curaçao S. 716.

Beretninger om Handel og Skibsfart.

Uddrag af Aarsberetninger fra de forenede Rigers Konsuler
for 1897 m. M.,

No. 18.

udgivet ved Departementet for det Indre.

1898.

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

Kapstaden.

Norske Fartøier.	Med Ladning		I Ballast.		Tilsammen.				Brutto- fragter. £
	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Deraf Dampskibe.		
							Ant.	Tons.	
I. Ankomne.									
Fra Norge til Hoved- stationen	7	5 609	-	-	7	5 609	-	-	8 097
- Norge til Vicekon- sulsstationerne . . .	24	16 451	-	-	24	16 451	-	-	24 246
- Sverige til Hoved- stationen	15	12 957	-	-	15	12 957	-	-	20 251
- Sverige til Vicekon- sulsstationerne . . .	65	45 251	-	-	65	45 251	-	-	70 982
- andre Lande til Hovedstationen . . .	44	38 307	-	-	44	38 307	-	-	56 319
- andre Lande til Vice- konsulsstationerne .	79	56 227	4	2 075	83	58 302	-	-	74 985
Ialt	234	174 802	4	2 075	238	176 877	12	19 178	254 880
II. Afgaaede.									
Til Norge fra Vicekon- sulsstationerne . . .	-	-	1	913	1	913	-	-	-
- andre Lande fra Hovedstationen . . .	2	4 322	65	52 069	67	56 391	-	-	-
- andre Lande fra Vice- konsulsstationerne .	22	20 029	154	102 290	176	122 319	-	-	13 530
Ialt	24	24 351	220	155 272	244	179 623	12	19 178	13 530

For Havari eller Ordre ankom 9 Skibe dr. 6 248 Tons.

Af svenske Skibe ankom 42 dr. 21 751 Tons, samtlige med Ladning, deraf 26 fra Sverige, samlet Bruttofragt £ 35 419; de afgik i Ballast.

Erlagte Konsulatafgifter af norske Skibe: ved Hovedst. £ 197. 3. 3, ved Vicekonsulst. £ 405. 1. 2, af svenske Skibe resp. £ 33. 13. 1 og £ 40. 3. 11. Ialt tilfaldt der Generalkonsulen £ 453. 8. 10.

Expeditionsafgifter: norske £ 9. 4. 4, svenske £ 1. 0. 10.

Aarsberetning dateret 31 Mai 1898.

Medens den svenske Skibsfart paa Distriktet var nøiagtig den samme som i 1896, var Antallet af norske Fartøier 4 mindre, medens Drægtigheden var ca. 2 000 Tons større. De fleste Fartøier hidkom som sædvanligt med Trælaster fra Østersøen og Norge; et stort Antal har dog ogsaa bragt Kul fra England, deriblandt en stor Del nyindkjøbte større Jernskibe. Ogsaa et og andet Dampskib med Trælaster har losset i Koloniens Havne samt et Par med Stykgodsladninger fra de Forenede Stater.

Den Forbedring i Fragtmarkedet, som fandt Sted i 1896, holdt sig ogsaa i 1897. For Kul fra England betaltes lige op til 20 sh. pr. Ton, ihvorvel i enkelte Tilfælde for større Ladninger Fartøier kunde faaes ogsaa til 16—17 sh. Rederne synes at have paaagtet, hvad Generalkonsulatet har fremholdt i tidligere Indberetninger, nemlig at ved Fragtslutning hid den Omstændighed maa tages med i Betragtning, at Losningsstipulationen i Certepartiet lyder: „according to custom of the port“, hvilket til enkelte Tider paa Aaret kan medføre, at Fartøjerne maa ligge ugevis paa Reden og vente paa Tur, før de faa begynde Losningen. Særlig er dette Tilfældet i Kapstaden og Port Elizabeth. Havnemyndighederne gjøre imidlertid sit bedste, og naar engang de paagaende Arbeider med Udvidelsen af Dokker og Kaier ere færdige, vil efterhaanden Bedring indtræde. Her i Kapstaden blev der i 1897 af Dokmyndighederne gjort et Forsøg paa at paaskynde Expeditionen, idet man tilkjendte de Fartøier en Gratifikation, som, engang inde i Dokken, var villige til at forcere Losningen med extra dispatch inden en vis Tid; men saa vidt bekjendt, kom saadan Gratifikation blot et norsk Fartøi tilgode.

Trælasterne fra Østersøen holdt sig omkring samme Satser som det foregaaende Aar og varierede mellem 65 og 70 sh. pr. Std., efter Størrelse og Skibningstermin.

Bortseet fra nogle Uroligheder som Følge af Reisninger blandt nogle indfødte Stammer har Kolonien i 1897 paa fredelig Vei yderligere udviklet sig. Handelen, Import og Export ere stadig voxet. Ved Aabningen af Jernbanen til Bulawayo i Slutningen af Aaret og denne Bys raske Udvikling kommer der at tilflyde Kolonien nye Indtægtskilder. Alle Varer til Mashonaland kommer dog som hidtil at tages over Beira, den eneste Havn hvorom der kan være Spørgsmaal, medens derimod Bulawayos og Matabelelands Behov vil gaa gjennem Koloniens Havne.

Exporten af Koloniens Produkter steg fra £ 16 951 838 i 1896 til £ 19 436 304. Importen var i 1896 £ 17 935 039, i 1897 £ 17 931 878. I disse Tal er medtaget Værdien af Gods, som kom ned fra eller gik op til de tilgrænsende Stater, og som skibedes over Koloniens Havne.

Værdien af de Artikler, der have Interesse for Norge, og som ere indførte til Forbrug i de forskjellige sydafrikanske Stater, udgjorde:

Jernmanufakturvarer £ 972 318, deraf fra Norge £ 138, fra Sverige £ 667, Maltdrikke £ 113 609, Ost £ 58 328, Smør, Margarin iberegnet, £ 184 736, Spritvarer £ 265 754, Trævarer uforædlede £ 201 861, deraf fra Norge £ 11 328, fra Sverige £ 150 333, forædlede £ 268 670, deraf fra Norge £ 84 116, fra Sverige £ 64 954, fra Norge Møbler £ 22, Tændstikker £ 7 156, deraf fra Sverige £ 405, Agerbruksredskaber £ 94 818.

Der importeredes til Kapkolonien:

	1895. £	1896. £	1897. £
Fra de Forenede Stater	873 420	1 739 053	2 097 495
- Belgien	123 882	317 233	200 941
- Danmark	2 912	1 963	1 439
- Frankrige	42 774	127 837	99 749
- Tydskland	772 940	1 102 088	819 246
- Holland	103 208	167 839	203 968
- Italien	11	4 988	5 453
- Norge	71 940	98 590	96 270
- Sverige	124 955	198 493	223 675
- Portugal	691	9 007	122
- Rusland	5	18	4 941
- Storbritannien . .	10 427 201	12 807 332	12 839 271

Der exporteredes:

Til de Forenede Stater	120 270	88 160	49 725
- Belgien	6 010	38 268	19 733
- Danmark	21	—	—
- Frankrige	22 249	23 148	14 055
- Tydskland	55 459	38 422	39 373
- Holland	18 279	11 632	4 330
- Italien	—	—	200
- Norge	—	—	50
- Sverige	17	44	22
- Storbritannien . .	16 316 001	16 404 464	19 019 161

Værdien af de vigtigste Exportartikler i 1897 var Angorahaar £ 676 644, Diamanter £ 4454 376, Guld £ 10 991 926, Huder £ 217 754, Kobbermalm £ 300 772, Gjede- og Faareskind £ 296 413, Strudsfjær £ 605 058, Uld £ 1496 779, Vin £ 18 882.

Indførselen af Træløst fra Norge har i de sidste Aar holdt sig paa omtrent samme Standpunkt; fra Sverige er der derimod stadig Stigning saavel af uforædlet som forædlet Vare. De mest efterspurgte Dimensioner ere vedblivende 3"×9" af 4 a og 5 a med sædvanlig lang Middellængde. Ret mange færdigjorte Døre og Vinduer ere komne paa Markedet.

I 1897 er en længe efterlængtet Epoke i Sydafrikas Kommunikationsvæsen indtraadt, idet nemlig Jernvejsnettet er bleven udstrakt mod Nord lige til Bula-

wayo, Hovedstaden i Matabeleland, ca. 1360 Miles fra Kapstaden. Hvis dette nyaabnede Land viser sig at have alle de Forudsætninger og den Mineralrigdom, man nu antager, vil det gaa en hurtig Udvikling imøde. Den sidste Del af Banen fra Mafeking blev færdig og indviet den 4 Novbr. 1897, og Banen i dens Helhed sattes kort Tid efter i Forbindelse med Koloniens Jernveisnet. En Reise fra Kapstaden, som tidligere fra Mafeking til Bulawayo med Vogn beregnedes til omkring en Maaned, kan nu gøres paa 4—5 Dage. Endnu have dog ikke Forholdene deroppe udviklet sig saaledes, som man havde ventet. Man synes endnu at se Tiden an, og Folk, som have begivet sig derop „spec“, have snart indseet sin Feiltagelse og have været glade over at kunne vende om. Landsmænd advares derfor mod at reise didhen, ligesom overhovedet mod at reise til Sydafrika, saalænge de nuværende trykkende Forhold for Nykomlinger ere herskende.

Kvægpesten, som allerede i 1895 og 1896 herjede i Transvaal, Orange-fristaten og de nordenfor beliggende Mashona- og Matabeleland, havde ved Begyndelsen af 1897 faaet Indpas i selve Kolonien og spredte sig snart over hele denne og over Natal. Trods alle energiske Forholdsregler døde Tusinder for ikke at sige Hundretusinder af Dyr. Nordenfor Orangefloden mistedes saagodtsom alt Kvæg, og man havde blot det af Professor Kock opfundne Middel, der senere forbedredes af Koloniens egne Dyrleger, at takke for, at Kvægtabet her i Kolonien ikke blev større. Gode 10 % bukkede dog under. Nu er denne Sygdom ganske ophørt.

De voldsomme Storme, som især om Vinteren hemsøge disse Kyster, forarsagede i 1897 Tabet af 9 norske og 2 svenske Fartøier. 51 skibbrudne eller for Sygdom efterladte Sømænd blev hjemsendte af Generalkonsulatet.

Sundhedstilstanden i Kolonien var god.

A. Ohlsson.

Manila.

Der ankom i 1897 3 norske Dampskibe dr. 3727 Tons og 1 Seilskib dr. 1181 Tons med Kulladninger samt 1 Dampskib dr. 2000 Tons i Ballast; 2 Fartøier dr. 3181 Tons afgik med Hamp, de øvrige 3 i Ballast. 1 Fartøj dr. 739 Tons anløb Havnen paa Veien fra Iloilo til Yokohama. Konsulatafgifter Kr. 485.58, Expeditionsafgifter Kr. 17.00.

Der ankom intet svensk Fartøj.

Der udførtes 208035 Tons Sukker, 902378 Baller Hamp, 2232 pic. Kaffe, 66275 p. Sapantræ, 308447 p. Tobaksblade. Udførselen gik hovedsagelig til Storbritannien og de Forenede Stater.

Priserne paa Hamp noteredes pr. pic. i Januar \$ 6.75—6.50, Februar 6.63—6.50, Marts 6.25, April 6.31—6.62, Mai 6.75—6.56, Juni 6.50—6.62, Juli

7.12—7.31, August 7.37—7.25, September 7.12—7.37, Oktober 7.50, November 7.62—7.75, December \$ 7.75.

Vexelkursen var, 6 Mdr. S., i Januar og Februar $2/4$, Marts $2/4$ — $2/3^{3/4}$, April $2/3^{1/4}$ — $2/2^{3/4}$, Mai $2/1^{3/4}$ — $2/1$, Juni $2/0^{1/2}$ — $2\ 0^{1/4}$, Juli $2/0^{1/8}$ — $1/11^{7/8}$, August $2/0$ — $1/11^{1/2}$, Septbr. 2 — $2/0^{1/4}$, Oktbr. $2/0^{3/8}$ — $2/0^{1/4}$, Novbr. $2/1$ — $2/1^{1/2}$, Decbr. $2/1^{1/2}$.

Sukkerfragten pr. Seilskib til U. S. var i Begyndelsen af Aaret 5 for senere at synke til $4^{1/2}$ — $4^{3/4}$.

F. E. Coney.

Victoria, Britisk Columbia.

Der ankom i 1897 til Distriktet 3 norske Fartøier dr. 4361 Tons i Ballast, hvoraf 1 Dampskib dr. 1925 Tons; de afgik med Ladning. 4 Fartøier ankom for Ordre eller for at reparere. Der ankom 1 svensk Fartøj dr. 1500 Tons i Ballast; det afgik med Ladning.

Konsulatafgifter: norske \$ 79.40, svenske \$ 25.53.

Port Louis, Mauritius.

Aarsberetning dateret 30 April 1898.

I 1898 ankom fra fremmede Steder 11 norske Fartøier dr. 7658 Tons med Ladning, hvoraf 7 lossede her, medens de 4 seilede videre med den medbragte Ladning; Bruttofragt £ 16515. 5 Fartøier ankom i Ballast. 5 Fartøier afgik med indtaget Sukkerladning og 3 med Stykgods, Bruttofragt £ 10980, medens 4 dr. 2185 Tons afgik i Ballast.

Der ankom 1 svensk Fartøj dr. 764 Tons.

Indtægten af Konsulatafgifter udgjorde Rup. 274.80.

Der noteredes følgende Fragter pr. Tons: til Europa 20—25 sh., til Amerika 17 sh. 6 d—21 sh., til Australien 10—20 sh., til New Zealand 15—20 sh., til Kapkolonien 25—30 sh. for Damp, 15 sh. 3 d for Seil, alt med Tillæg af 5 pCt., til Bombay 6—8 Annas pr. bag. Dampskibe monopolisere Traden paa Indien, Sydafrika og Amerika, og naar undtages Farten paa de australske Kolonier, er der nu liden Anbringelse i Sukkertraden at finde for Seilskibe.

Efter den nye Karantænelov tilstaaes der Fartøier, som have været 15 Dage i Søen, og som godtgjør, at der ingen Sygdom har været ombord, fri Praktika. Maximumkarantænen for Kopper og Byldepest er bleven nedsat til 15 Dage, for Kolera, Typhus og gul Feber til 10 Dage. Karantænebestemmelserne paa Nabøen Réunion ere ogsaa bleven forandrede, og Skibe, der komme derhen fra ostindiske Havne Øst for Bombay, tilstaaes Praktika ved Forevisning af rent Sundhedspas og Certifikat fra fransk Konsul om, at Ladningen ikke har været i Berøring med Ladning fra Bombay eller fra nogen Havn ved den persiske Bugt.

Udførselen af Sukker udgjorde 152 677 973 Kg. Høsten 1897—98 har kun udbragt 121 870 Tons, hvoraf der er udskibet 94 411 Tons. Udsigterne for næste Høst ere overmaade lovende; den antages mindst at ville blive 160 000 Tons. Af Udførselen 1896—97 gik ca. 77 Mill. kg. til Indien, ca. 30 Mill. til Kapkolonien, ca. 25½ Mill. til Australien, ca. 12⅓ Mill. til Amerika, ca. 2 Mill. Storbritannien og ca. 5⅓ Mill. til andre Lande.

Der udførtes 531 551 ltr. Rum, 3 886 kg. Vanille, 1 181 303 kg. Aloe-fibrer.

Posten vedbliver at besørges af Messageries Maritimes via Aden, Djibouti og Madagaskar hver 14de Dag, og af British India Steam Navig. Cie via Colombo hver 4de Uge.

Hamilton Stein.

Budapest.

Aarsberetning dateret Mai 1898.

Ifølge Ungarns officielle Statistik for 1896 indførtes der fra Norge 136 q. Fisketran; til Værdi fl. 3 518, og 830 q. Sild og Stokfisk, fl. 20 127.

Fra Sverige indførtes Varer til en Værdi af fl. 10 387, deriblandt Tran og Staal.

Til Norge udførtes 6 173 q. Mel, 16 153 q. Tøndestav, 127 q. Skrivepapir; Torpedoer, Fænghætter. Til Sverige udførtes Mel, Vin og Mineralvand, Stav, Papir til samlet Værdi fl. 22 871.

For 1897 opviser den foreløbige Statistik: Import fra Norge 4 561 q., fra Sverige 135 q.; Export til Norge 5 739 q., deraf 5 015 q. Mel og 202 q. tørrede Blommer, til Sverige 4 399 q., deraf 2 880 q. Mel, 672 q. tørrede Blommer, 128 q. Vin og Mineralvand.

Statistikken er imidlertid ikke udtømmende. Saaledes kom der i det foreløbne Aar flere Skibsladninger Jernmalm fra Norge.

Den i forrige Aarsberetning omhandlede Afsætning af Sildegvano er ikke bleven fortsat.

Ved den forrige Aar afholdte Udstilling i Stockholm er Opmærksomheden i herværende Fagkredse bleven henledet paa Sveriges og Norges Kunstindustri. Som Følge heraf ere flere Industrier bleven opfordrede til at deltage i dette Aars Udstilling i det herværende Kunstindustrimuseum, og har navnlig norske Tæppevævninger og Rørstrands Porcelæn vundet meget Bifald.

Arthur Altschul.

Lissabon.

Norske Fartøier.	MedLadning.		I Ballast.		Tilsammen.				Brutto- fragter. £ St.
	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Deraf Dampskibe.		
							Ant.	Tons.	
I. Ankomne.									
Fra Norge til Hoved- stationen	31	12 832	-	-	31	12 832	-	-	2 948
- Norge til Vicekon- sulsstationerne . . .	28	10 822	2	661	30	11 483	-	-	4 865
- andre Lande til Ho- vedstationen	65	28 337	13	7 245	78	35 582	-	-	14 122
- andre Lande til Vice- konsulsstationerne .	30	10 893	81	30 330	111	41 223	-	-	6 599
Ialt	154	62 884	96	38 236	250	101 120	187	83 681	30 634
II. Afgaaede.									
Til Norge fra Hoved- stationen	16	5 746	1	948	17	6 964	-	-	3 205
- Norge fra Vicekon- sulsstationerne . .	33	10 100	-	-	33	10 100	-	-	4 545
- andre Lande fra Ho- vedstationen	10	4 864	82	36 637	92	41 101	-	-	3 355
- andre Lande fra Vice- konsulsstationerne .	58	24 182	48	17 943	106	42 125	-	-	22 000
Ialt	117	44 492	131	55 528	248	100 020	184	82 575	33 105

Endel af de Fartøier, som anføres som afgaaet i Ballast, have kompletteret sin Ladning i anden Havn i Distriktet; disse Fartøier, som blot have gjort en Reise i Portugal, ere følgelig blevene medregnede to Gange, først i Ballast og siden med Ladning.

Der ankom 98 svenske Fartøier dr. 54163 Tons, deraf 22 med Ladning, samlet ind- og udgaende Bruttofragt £ 32221.

Erlagte Konsulatafgifter: norske ved Hovedst. R. 602685, ved Vicekonsulsst. Reis 671960, ialt til Konsulskassen R. 938665; svenske ved Hovedst. R. 318120, ved Vicekonsulsst. R. 313065, ialt til Konsulskassen R. 474650.

Expeditionsafgifter: norske R. 14100, svenske R. 4300.

Aarsberetning dateret 22 August 1898.

Uagtet Skibsfarten paa Portugal i 1897, der ialt udgjorde 6107 Fartøier dr. 7910128 Tons, var noget livligere end i de senere Aar, tiltog dog ikke Handelen i Aarets Løb. Værdien af Indførselen udgjorde 40426 Contos de Reis mod 39530 i 1896; men i denne Værdi indgaar Værdien af 150000 Tons Sæd, som maatte indføres, mod 120000 Tons i 1896.

De sammenlagte Toldindtægter udgjorde blot 17331 Contos mod 19301 i 1896.

En Gjenoplivelse af Handelen i en nærmere Fremtid turde neppe være at imødesee, da Landets finansielle Stilling forværres Aar for Aar, og det brasilianske Marked for en stor Del vedbliver at være stængt for den portugisiske Exporthandel. Hertil kommer, at Kursen paa £ St. hvert Aar falder; i 1897 gik den ned til 36 d pr. Milreis, og fortiden varierer den mellem 29 og 30 d.

Importen til Portugal af Klipfisk er i 1897 noget aftaget; den udgjorde ialt 23690884 kg. mod 25005242 kg. i 1896. Fra Norge er Indførselen derimod steget fra 7000734 kg. i 1896 til 8690412 kg. Den indenlandske Tilvirkning begynder at aftage, hvilket turde kunne tilskrives daarligere Konjunkturer. I 1897 fiskedes der ombord i portugisiske Fartøier blot 901 Tons Fisk, mod 1600 Tons i 1896. Importen fra Danmark kan siges nu at være ophørt; i 1896 kom 86 Tons, i 1897 blot 7 Tons.

Af de statistiske Opgaver fremgaar, at det er Storbritannien og Norge, som hovedsagelig forsyner Landet med Klipfisk, samt at den indenlandske Fisk ikke kan konkurrere, da den ikke er tør nok; den gaar derfor ogsaa paa Markedet under Navnet „bacalhao frescal“ eller fersk Klipfisk.

At den norske Klipfiskimport i Portugal stiger, uagtet Fisket i Norge i de sidste to Aar er faldet temmelig uheldigt ud og tiltrods for høiere Priser i Norge og ugunstige Kursforhold, kan blot tilskrives den nye Handelstraktat mellem de to Lande, af hvilken Importører af norsk Fisk drager Fordel ligeoverfor den fra andre Lande.

Priserne paa norsk Klipfisk var følgende: i Lissabon betales daarligere Kvalitet med 8000 R. pr. Kv. à 60 kg. fortoldet Vare; men denne Sort Fisk finder liden Afsetning i Lissabon. For bedre Kvalitet betales 10000—10800 R., og var Middelprisen 10400 R. pr. Kv. fortoldet Vare. I Oporto var Priserne de samme; men derstedes sælges Fisk af daarligere Kvalitet end i Lissabon, den saakaldte Oportofisk, der alt efter Kvalitet betales med 7500—9000 R. pr. Kv. à 60 kg. fortoldet Vare.

Importen af Bjelker, Planker og Bord er i det Hele aftaget, dog med Undtagelse af Indførselen fra Sverige og Norge, der fremdeles indtager den første Plads blandt de til Portugal exporterende Lande. Der kom ialt 13399 m³ Bjelker, deraf 2839 m³ fra Norge og Sverige (i 1896 15625 m³ og 3665 m³), 8630 m³ Planker, deraf 4893 m³ fra Norge og Sverige (i 1896 3379 m³ og 2169 m³), og 30208 m³ Bord, deraf 20037 m³ fra Norge og Sverige (i 1896 34117 m³ og 22618 m³).

Der ankom i 1897 ialt 26695 Tons Jern og 2905 Tons Staal, deraf fra Sverige og Norge 2377 Tons og 200 Tons.

Medens Importen af alt Slags Papir gik ned til 1600 Tons fra 2100 i Tons 1896, er Indførselen af Træmasse næsten fordoblet. Der kom ialt 1630 Tons Træmasse — hvoraf 380 Tons fra Norge og Sverige — mod 826 Tons i 1896.

I 1897 indførtes ingen Is.

Portugals Saltexport udgjorde 130000 Tons, mod 90000 T. i 1896, deraf 51000 Tons, mod 22000 T., til Norge og Sverige. Denne pludselige Stigning var blot en naturlig Følge af den lave Kurs paa Portugal, hvorfor ogsaa det portugisiske Salt med Fordel kunde konkurrere i Pris med det billigere Middelhavssalt. Salthøsten var i 1896 ret rig og af god Kvalitet. Saltprisen forblev indtil i September 1450 R. pr. Moi (828 l.); senere faldt den til 1350 R.

Portugals Vinexport var mærkværdig nok ikke større end sædvanligt. Man havde ventet, at den synkende Kurs ogsaa skulde have indvirket paa denne; men saa blev ikke Tilfældet.

Exporten udgjorde: hvide og røde lettere Vine 4737223 dl., deraf 2426 dl. til Norge og Sverige, mod 4512305 dl. og 2403 dl. i 1896; Madeira 241736 dl., hvoraf til Norge og Sverige 229 dl., mod 225370 dl. og 9 dl. i 1896; Portvine 2809923 dl., hvoraf 109909 dl. til Norge og Sverige, mod 2845618 dl. og 77956 dl. i 1896.

Siden 1895 har Udførselen af Kork aarlig tiltaget; fra 23000 Tons, som tidligere var den sædvanlige Export, er den i 1897 steget til 32100 Tons, hvoraf til Norge og Sverige 2117 Tons.

Frakterne var lave, omend noget bedre end i 1896. Saltfragter: til Norge Kr. 0.75—1.30 pr. Td. eller 140 l., til Sverige 50—78 Øre pr. hl., til Finland 85 Øre pr. hl., til Danmark Kr. 1.15—1.40 pr. dansk Tønde, til Tyskland 8—11 sh., Holland 7—8 sh. og Skotland 7 sh. 9 d pr. Ton.

For norske Fartøier paamønstredes 14 og afmønstredes 14 Mand. Ingen Rømning fandt Sted.

Epidemiske Sygdomme forekom ikke.

Generalkonsulatets Kontor er fremdeles Campo das Seboas, 43, og holdes aabent Kl. 9—3.

A. Cronhielm.

Calcutta.

Fra fremmede Lande ankom til Hovedstationen med Ladning 10 norske Skibe dr. 8 347 Tøns og i Ballast 2 dr. 2 817 Tøns, ialt 12 dr. 11 164 Tøns, hvoraf Seilskibe 2 dr. 944 Tøns; Bruttofragter £ 7 840 og \$ 25 450.

Til fremmede Lande afgik med Ladning 13 norske Fartøier dr. 13 278 Tøns og i Ballast 1 dr. 1 418 Tøns. Bruttofragter £ 8 975, Rupees 34 000 og \$ 25 450.

Der ankom 1 svensk Skib dr. 456 Tøns.

Konsulatafgifter Rupees 823. 4. 2.

Aarsberetning dateret 31te Mai 1898.

Den feilslagne Høst i 1896 medførte næsten over hele Indien Hungersnød med de mest ødelæggende Resultater. Ialt maatte 4 224 199 Personer understøttes. Der indkom fra de forskjellige Kanter af Verden 170 Lakks Rupees i Bidrag.

Det har lykkedes at holde Pesten, der herjede i det Sydvestlige, nogenlunde borte fra denne Provinds. De sanitære Forholdsregler, som muliggjorde dette, vakte imidlertid stærk Modstand hos den lavere Befolkning og gav Anledning til talrige Uroligheder.

I Juni indtraf et Jordskjælv i Bengalen, som navnlig rammede The-distrikterne, og som for flere Uger afbrød Jernbane- og Postforbindelserne. En Cyklon og Stormbølge medførte megen Ødelæggelse og stort Tab af Menneskeliv i Chittagong.

Budgettet for 1897—98 viste en Deficit af 53 Mill. Rup. Budgettet for 1898—99 opviser en beregnet Indtægt af 991 Mill., Udgift 982 Mill. Rup.

For at tage Sølvsprøgsmaalet under Overveielse er der nedsat en „Currency Commission“ i London. Kurserne var pr. 4 Mdr.s Sigt, London, pr. Rup.: Januar 1 sh. $3\frac{1}{32}$ d—1 sh. $3\frac{3}{8}$ d, Februar 1 sh. $3\frac{3}{32}$ d—1 sh. $3\frac{5}{8}$ d, Marts 1 sh. $3\frac{1}{32}$ d—1 sh. $3\frac{1}{4}$ d, April 1 sh. $3\frac{1}{16}$ d—1 sh. $3\frac{5}{16}$ d, Mai 1 sh. $2\frac{7}{16}$ d—1 sh. $3\frac{1}{16}$ d, Juni 1 sh. $2\frac{13}{32}$ d—1 sh. $2\frac{21}{32}$ d, Juli 1 sh. $2\frac{3}{4}$ d—1 sh. $3\frac{9}{32}$ d, August 1 sh. $3\frac{5}{32}$ d—1 sh. $3\frac{7}{8}$ d, Septbr. 1 sh. $3\frac{7}{8}$ d—1 sh. $4\frac{3}{32}$ d, Oktbr. 1 sh. $3\frac{3}{8}$ d—1 sh. $3\frac{23}{32}$ d, Novbr. 1 sh. $3\frac{7}{32}$ d—1 sh. $3\frac{1}{2}$ d, Decbr. 1 sh. $2\frac{7}{8}$ d—1 sh. $3\frac{7}{8}$ d.

Med saa voldsomme Fluktuationer, ofte i Løbet af samme Dag, og under Virkningerne af Hungersnød, Pest og politiske Forstyrrelser har Forretningslivet i sin Almindelighed ikke kunnet florere.

Der ankom til Calcutta 1897—1898 fra fremmede Havne 272 Dampskibe og 99 Seilfartøier, tilsammen 371 Fartøier dr. 761 689 Tøns med Ladning og 121 Fartøier dr. 245 632 Tøns i Ballast; i Kystfart ankom 1 114 Dampskibe og 85 Seilskibe, tilsammen 1 199 Fartøier dr. 1 460 226 Tøns. Til Udlandet

udklareredes 533 Fartøier dr. 1 111 722 Tons og i Kystfart 1 146 dr. 1 318 538 Tons, tils. 1 679 Fart., dr. 2 430 260 Tons mod i 1896—1897 1 579 Fart. dr. 2 060 867 Tons.

De norske Dampskibe var næsten alle engagerede i Sumatratraden; de ankom med Olje og afgik med Kul eller Jute. Seilfartøierne gik hovedsagelig i Fart paa Sydafrika.

Til Chittagong ankom 602 Fartøier, deraf 24 dr. 40 334 Tons fra fremmede Havne, til Balasore 408 Fartøier, deraf 1 dr. 1 291 fra fremmed Havn, til Cultack 36 og til Puri 17 Fartøier, deraf resp. 1 dr. 1 249 Tons og 3 dr. 496 Tons fra fremmede Havne, til Naraingung 352 i Kystfart.

Fragtnoteringerne gik betydelig op, navnlig efter Jutesæsonens Begyndelse; der noteredes pr. Ton Dampskib til London for Ris 10 sh.—23 sh. 10 d, Linfrø 11 sh. 3 d—27 sh. 6 d, Jute 13 sh. 9 d—30 sh., The 27 sh. 6 d—41 sh. 3 d.

Udførselen af Kul er yderligere tiltaget; der udklareredes 1897—98 45 Dampskibe med fuld Ladning indiske Kul mod 13 det foregaaende Aar. Pri-serne steg 10—15 pCt.

Pengemarkedet^{te} var trykket væsentlig paa Grund af Risikoen for udenlandsk Kapital som Følge af Rupeens kunstige Værdi 1 sh. 3 d til 1 sh. 4 d, medens dens virkelige Sølvværdi er omtrent 9 d. Presidency Bankens Minimums Rate var det hele Aar næsten 11 pCt.

Importen til Calcutta i 1897—98 udgjorde fra fremmede Havne Rup. 311 160 201 og ved Kystfarten Rup. 67 378 413, tils. Rup. 378 538 614 mod Rup. 319 039 573 i 1896—97. Exporten udgjorde til fremmede Havne Rup. 453 227 558 og ved Kystfarten Rup. 76 307 824, ialt Rup. 529 535 382 mod Rup. 449 622 021 i 1896—1897. Da ingen direkte Samfærdsel foregaar med Norge og Sverige, kan Værdien af disse Landes Deltagelse i Omsætningen ikke paavises.

Af Fyrstikker indførtes fra England, Belgien og Tydskland for Rup. 682 979 mod Rup. 388 027 i 1896—97 og fra Japan og Straits Settlements for Rup. 356 724 mod Rup. 172 032. De fra Europa indførte Fyrstikker ere vistnok komne fra Skandinavien. De Japanske Stikker ere af daarligere Kvalitet, men foretrækkes paa Grund af sin Billighed af de ubemidlede Klasser.

Af Jern indførtes 97 504 Tons, Staal 37 852 T., Bly 4 444 T., Kobber 5 785 T., Tin 1 108 T., Zink 1 536, Kviksølv 155 475 Ø.

Indførselen af Smør er tiltaget, hovedsagelig fra Danmark. Fra Kontinentet ankom ialt i 1897—98 Smør til en Værdi af Rup. 61 676 mod Rup. 31 422 det foregaaende Aar.

Indigohøsten androg til Mds. 110 000 mod Mds. 159 000 1896—97. Markedet paavirkedes uheldigt af store Beholdninger i Europa og ugunstige Kursforholde. Priserne faldt 25—30 Rup. pr. Md. og var gennemsnitlig Rup. 6. 10. 8. pr. Cwt.

Af Huder udførtes 9 116 052 Stkr., deraf 868 689 til de Forenede Stater.

Jutehøsten var udmærket. Der udførtes 714 528 Tons mod 541 121 Tons det foregaaende Aar. Priserne faldt i Løbet af Sæsonen. I Slutningen af denne blev de finere Kvaliteter sparsomme. Værdien af udførte Jutesække udgjorde Rup. 36 797 541, af Jutevævninger Rup. 21 379 316. Denne Industri er en af de vigtigste i Provindsen. Gjennemsnitsprisen for Sække var Rup. 0. 3. 0 pr. Stykke og for Tøi Rup. 0. 1. 4.9 pr. Yard.

Af Lak og Shellak udførtes 10 799 Tons mod 10 175 i 1896—97. Det er nu fornemmelig de ordinære Kvaliteter, som efterspørges. Priserne var gjennemsnitlig for Shellak Rup. 49. 0. 9 og for „button lack“ Rup. 48. 10. 3 pr. Cwt.

Thedyrkingen har gjort yderligere Fremskridt. Høsten ansloges til 148 Mill. $\mathcal{R}$, hvoraf udførtes 145 155 648 $\mathcal{R}$. Gjennemsnitsprisen var, tildels som Følge af nogen Nedgang i Kvalitet, $8\frac{5}{12}$ annas pr. $\mathcal{R}$ mod det foregaaende Aar $8\frac{8}{12}$.

Af Guld indførtes Rup. 15 971 522 og udførtes Rup. 2 873; af Sølv indførtes Rup. 3 278 127 og udførtes Rup. 11 828 098.

Prisen paa Øl steg og udgjorde gjennemsnitlig Rup. 1. 14. 9, ligesaa Prisen paa Trykpapir, der udgjorde Rup. 14. 9. 11 pr. Cwt.

Generalkonsulatets Adresse er No. 3 Commercial Buildings, Kontortid 11—5, om Lørdagen 11—1; Telegrafadresse: Voigt.

S. E. Voigt.

Stettin II*).

I 1897 steg Tydscklands Import af Bomuld, Jern, Træ, Maskiner, Huder, Kobber, Læder, Olier, Kul, Kvæg og Affald; den aftog af Jordarter, Lin, Uld og Uldvarer. Udførselen af Bomuldsvarer, Korn, Træ, Maskiner, Sukker og Kul tiltog, medens den aftog af Jern, Jernvarer, Jord, Malm, Silke, Klæder, Uld og Uldvarer.

Toldindtægterne var 462 Mill. Mark mod 422 Mill. M. i 1896.

Ogsaa den industrielle Virksomhed er tiltaget, at dømme efter Forbruget af Kul; Udbyttet af de indenlandske Gruber og Indførselen af Kul udover Udførselen beløb sig til 82.9 Mill. Tons mod 77.7 Mill. i 1896.

For de større industrielle Foretagender i Stettin og Omegn har Aaret 1897 været særdeles fordelagtigt. Der uddeltes i Udbytte af Prom. Prov. Zuchersiederei 10 pCt., af Neue Stettiner do. $2\frac{2}{3}$ pCt., af „Vulkan“ Maskin- og Skibsbyggeri 10 pCt., Stettiner Dampmølle 6 pCt., Stettiner Valtsemølle

*) Se Hefte 6, Pag. 161.

10 pCt., St. Portl. Cement Fabr. 20 pCt., Stettin-Bredower do. 9 pCt., Chamotte Fabr. Pommerensdorf 20 pCt., Kemisk Fabr. 10 pCt., do. „Union“ 7½ pCt., Symaskinfabrik Bern. Støwer 10 pCt., Pomm. Industrie Verein (Cement Fabr.) 24 pCt.

Pommerns Høst af Kornvarer udgjorde: Hvede 1 677 000, Rug 5 087 000, Byg 1 131 000 og Havre 2 980 000 Tons. Der udførtes fra Stettin Søveien: Hvede 11 061 Tons, Rug 2 190 T., Byg 7 017 T., Havre 88 T., Erter og Vikker 762 T., Mais 779 T., andet Slags 1 692 T. Med Jernbane afsendtes 67 576 Tons Kornvarer, ad Floder og Kanaler 107 000 Tons. Hele Tydsklands Udførsel af Korn beløb sig til 5 110 605 Tons mod 5 200 238 T. i 1896, den hele Udførsel til 320 934 Tons mod 170 808 T. i 1896.

Priserne stillede sig i Stettin — høiest og lavest — pr. 1 000 Tons:

	Hvede.		Rug.	
	tydsk.	tydsk.	russisk.	
Januar . . .	Mk. 167½—172	122	—	
Februar . . .	- 167 —165	121—120	14	
Marts . . .	- 162 —156	119—116	84½	
April . . .	- 146½—163	110—119½	82	—84
Mai . . .	- 160 —158	117—116	82	—80
Juni . . .	- 155 —152	113—115	76½	
Juli . . .	- 153 —172	115—126	83	—93
August . . .	- 172 —190	130—136	95	—97
September . .	- 179 —177	130—135	102	
Oktober . . .	- 175 —176	133—133	100	
November . . .	- 181½—183	135—138	103	—104
December . . .	- 184 —182½	138—139	105	

Havre stod ved Aarets Begyndelse i en Pris af 132 Mk. pr. 1 000 Kg., hvilket kan ansees for Middelpris for Aaret, naar man undtager dets tre sidste Maaneder, da Prisen steg til ca. Mk. 139. Noteringerne paa Byg var i Januar ca. Mk. 160, om Sommeren ca. Mk. 150; de steg derefter til Slutningen af September, da Mk. 170 opnaaedes, og sluttede Aaret med Mk. 166.

Toldsatserne paa Kornvarer ere i Tyskland for Hvede og Rug Mk. 3.50, for Havre Mk. 2.80, for Byg M. 2.00 og for Mais Mk. 1.60 pr. 100 Kg.

Melpriserne var pr. 50 Kg.:

	Rugmel 0/1.	Hvedemel 00.
Januar	Mk. 8.75	11.85
Februar	- 8.65—8.45	11.75—11.55
Marts	- 8.40—8.00	11.50—11.00
April	- 8.00—7.50	11.25—10.50
Mai	- 8.00—7.60	11.25—10.75
Juni	- 7.75—7.50	10.75—10.50
Juli	- 7.75—8.50	10.50—11.50
August	- 8.75—9.35	11.25—12.50
September	- 9.50—9.80	12.50—13.00
Oktober	- 9.75—9.25	12.75—12.50
November	- 9.40—9.65	12.60—13.00
December	- 9.65—9.70	12.75—12.85

Til Norge udførtes 2 969 Tons Rugmel mod 1 900 T. i 1896, 3 284 i 1895 og 3 625 T. i 1894. Ogsaa endel Hvedemel gik til Norge. Udførselen til Sverige er i stadig Nedgang.

Fra Norge kom 5 232 Tons Klid mod 6 461 T. i 1896; fra Sverige 51 Tons. Priserne for Rugklid var: Januar—Mai M. 4.50—4.10, Juni og Juli M. 4.10—3.90, August til Decbr. M. 4.05—4.30. Til hele Tydskland indførtes 594 952 Tons Klid, deraf 40 720 T. til Stettin.

Af fosforsyret Kalk, det vigtigste Raastof for Tilvirkningen af kunstig Gjødning, indførtes til hele Tydskland 289 234 Tons, deraf til Stettin 84 646 T., af Svovlkis resp. 356 869 og 68 648 Tons. Den udenlandske Konkurrence lettes ved den i Tydskland bestaaende Told af M. 12 pr. 100 Kg. Sækketøi, hvilket fordyrer 100 Kg. Gjødning 10—13 Pf., ligesaa ved den Nedsættelse af 20 pCt. i Jernbanefragt, der tilstaaes Gjødningsstoffer bestemte til Anvendelse i Tydskland. Forbruget af Superfosfat er steget ca. 20 pCt., hvorimod Priserne er faldt ca. 5—6 pCt. Prisen paa Benmel er gaaet betydelig ned. Afsætningen af Tomasfosfat tiltog til gunstige Priser, efter at de fleste tyske og østerrigske Fabriker havde dannet et Syndikat.

Til Stettin indførtes Søveien 172 495 Tons Trævarer mod 157 778 T. i 1896 og 128 768 Tons i 1895; der udførtes Søveien 46 848 Tons mod resp. 38 861 T. og 42 939 T. i 1896 og 1895. Fra Norge kom nogle Tons Snedkerarbejder, fra Sverige ca. 4 000 Tons Trævarer, deraf 2 917 T. Bord.

Der er af en Ingeniør i Stettin opfundet en ny, patenteret Sagemaskine. Denne tilsigter, at de vertikale Sagblade skulle sage saavel ved Op- som Nedgaaende. Herved opnaaes, at Bladenes Tykkelse kan nedsættes fra $2\frac{1}{2}$ til $1\frac{1}{4}$ mm. Derved fremkommer $33\frac{1}{3}$ pCt. mindre Sagmug og spares ca. 25 pCt. Kraft, hvorhos man i 10 Timers Arbeidstid sparer ca. 0.80 m³ Træ. Denne Maskine skal have vist sig at være praktisk. Prisen varierer, efter Størrelse og Drivkraft, fra 4 800 til 3 850 M.

Tydsklands Indførsel af Rujern androg til 6 879 000 Tons à 1 000 Kg., Indførselen af Jern og Jernvarer til 488 390 T., deraf til Stettin Søveien 258 410 Tons. Indførselen af Jernmalm, Slag og Svovlkis beløb sig til 4 213 000 Tons. Den svenske Jernmalm, i 1897 1 260 667 Tons, kommer over Rotterdam, Stettin og Danzig; til Stettin kom 202 090 Tons. Indførselen over Danzig tiltager stadig; den kommer udelukkende fra Luleå i større Fartøier, for hvilke Losningsudgifterne ere større i Stettin. Fra Norge kom 600 Tons mod 289 Tons i 1896.

Priserne for Sukker fob. Stettin var i Januar—April M. 9, April M. 8.50, Mai M. 8.75, Juli M. 8, August M. 8.50—9, Septbr. M. 9.25, Oktbr. M. 8.50, Novbr. M. 9, Decbr. M. 9.50. Priserne for Topsukker varierede pr. 50 Kg. mellem M. 23 i Februar og Novbr. og 23.75 i Septbr. og for malet Melis mellem M. 22 i Februar og Marts og Mk. 22.75 i Decbr. Tydsklands hele Udførsel af Sukker udgjorde 1 141 097 Tons til en Værdi af 230 Mill. M.; fra Stettin afsendtes 150 388 T.

Af Oliekager tilvirkedes i Stettin 11 170 Tons; deraf gik 5 205 Tons til Sverige, intet til Norge. Prisen steg fra M. 5.10 ved Aarets Begyndelse til M. 6.15—6.25 pr. 50 Kg. ved dets Udgang.

Indførselen af saltet Sild til Tydskland androg til 1170 070 Tdr. mod 1 214 712 Tdr. i 1896 og 1 267 758 Tdr. i 1895. Deraf kom til Stettin:

	1897.	1896.	1895.	1894.
Skotsk . . .	262 695 Tdr.	325 551	382 574	419 028
Norsk . . .	259 646 „	81 253	106 058	61 333
Hollandsk . .	45 831 „	51 295	45 348	62 938
Svensk . . .	7 599 „	45 569	69 914	72 837

Ialt 575 771 Tdr. 503 668 603 894 616 136

saaledes noget mere end Halvdelen af hele Tydsklands Indførsel af saltet Sild.

Omsætningen var:

	1897.	1896.	1895.	1894.
Skotsk . . .	270 048 Tdr.	347 390	383 339	418 754
Norsk . . .	229 585 „	90 725	81 756	93 709
Hollandsk . .	50 262 „	40 981	57 020	50 826
Svensk . . .	12 723 „	50 308	66 506	74 756

Ialt 562 618 Tdr. 529 404 588 621 638 045

For lettere Bedømmelse af Forløbet af afvigte Aars Sildehandel meddeles herved en Oversigt over Fangstudbyttet i de forskellige Lande:

Norsk Sild 1897—98 saltet 410 000 Hl. mod 315 000 Hl. 1896—97 og 63 000 Hl. 1895—96, norsk Vaarsild 1897—98 saltet 145 000 Hl. mod 50 000 Hl. 1896—97, norsk Fedsild 1897—98 saltet 630 000 Hl. mod 110 000 Kg. i 1896—97, skotsk Sild 1897—98 saltet 716 335 brams mod 1 034 502 b. 1896—97, Yarmouthers Sild 1897—98 saltet 100 000 Tdr. mod 55 000 Tdr. 1896—97, hollandsk Sild 1897—98 saltet 327 237 Tdr. mod 484 722 Tdr. 1896—97, svensk Sild 1896—97 saltet 56 607 Tdr. mod 360 112 Tdr. 1895—96.

Det viser sig heraf, at det norske Fiske gav et særdeles gunstigt Resultat, medens derimod Skotland, Holland og Sverige fremviser et meget ufordelagtigere Fiske end det foregaaende Aar. Forbruget af skotsk Sild er dog størst, uagtet det var 77 342 Tdr. mindre end i 1896. Af norsk Sild omsattes 138 860 Tdr. mere end Aaret forud, og har der hidtil ikke været en saadan Omsætning. Af svensk omsattes 37 585 Tdr. mindre end i 1896. Som Følge af den formidskede Fangst af skotsk og hollandsk Sild og de høje Priser paa disse Sildesorter har Efterspørgselen efter Fedsild indgaaet fra Landsdele, som tidligere ikke har benyttet denne Sort. Afsetningen af Fedsild lettedes ogsaa i ikke ringe Grad af dens gode Kvalitet og den jævne Størrelse. Tager man i Betragtning, at Priserne i Gjennemsnit var høiere end sædvanlig, maa man anse Stettins Totalomsætning, 562 618 Tdr., som meget betydelig.

Omsætningen af norsk Sild bestod af 23 070 Tdr. gammel og 147 302 Tdr. ny Fedsild samt af 59 213 Tdr. Slosild og Vaarsild. Omsætningen af gammel Fedsild er saa meget mindre, som man deri maatte iberegne 7 000 Tdr. af 1895 Aars Fangst, hvilke maatte sælges til Vragpris. Af 1896 Aars Fangst var Beholdningerne saavel i Norge som her ubetydelige og næsten udelukkende bestaaende af mindre Sorter. Priserne var for K Mk. 27—32, for MK Mk. 18—22, for M Mk. 8—12 ufortoldet.

For ny Fedsild var Markedet paa Grund af Mangelen paa skotsk Sild endnu ind i December meget livligt og Efterspørgselen var størst efter Mærkerne K og MK. Den første Forsendelse ankom den 27 Juli. Priserne var pr. Tønde ufortoldet:

		KKKK	KKK	KK	K	MK
Juli, Slutningen . . .	Mk.	—	41	40	30/33	23/28
August, medio . . .	"	—	30/33	29/32	24/28	16/20
September " . . .	"	33	30/31	26	22	18/19
Oktober " . . .	"	28/29	26/27	24/26	21/22	20/21
November " . . .	"	26/28	25/27	23/26	20/22	18/20
December, Slutningen . .	"	25/27	24/26	23/25	20/21	18/19

I Slosild var Forretningen om Vaaren temmelig fast, og Priserne steg fra Mk. 16 til Mk. 22. Under Høstmaanederne var Omsætningen mindre betydelig, og Priserne faldt efterhaanden fra Mk. 23 til Mk. 19—18. Vaarsild, behandlet paa skotsk Metode, offereredes om Vaaren til Mk. 12—14 uden at finde Kjøbere; først i August og September blev Omsætningen livligere, da anden billigere Vare manglede. Priserne steg fra Mk. 12—14 til Mk. 20—23.

Svensk Sild. Beholdningen af svensk Sild var ved Aarets Begyndelse: 1 068 Tdr. ny fulls og 4 550 Tdr. gammel Sild, tilsammen 5 618 Tdr., og tilførtes der i Aarets Løb 7 599 Tdr. mod 45 569 Tdr. i 1896. Som Følge af den ringe Tilførsel var Markedet i svensk Sild uden Betydning. For den størst mulige Del solgtes den svenske Sild direkte fra Skibsborde. Priserne var i Aarets første Maaneder for fulls Mk. 23—24, medium fulls Mk. 19—22, Ihlen Mk. 12—13 ufortoldet. Om Høsten fandt Ihlen Kjøbere til Mk. 20—16, medens fulls som Følge af Sælgerens høje Fordringer blev mindre paaagtet. Ved Aarets Slutning androg Beholdningen af svensk Sild til 494 Tdr.

Skotsk Sild. Priserne var for gammel Fangst for crownfulls Mk. 30—35½, crownmatfulls Mk. 22—24½, crownmatties M. 15—18¼, crownihlen Mk. 16—18¼; for ny Fangst for crownfulls Mk. 33—41, crownmatfulls Mk. 25—35½, crownmatties Mk. 22—30, crownspents Mk. 29½—25 ufortoldet. Mattiessild var livlig efterspurgt og fandt rask Afsetning. Priserne var Mk. 100—120 for fineste Saltning, Mk. 35—50 for Stornoway og Mk. 25—40 for Stromness.

Sten. Til Stettin indførtes i 1897 fra Sverige 148 651 Tons Gadesten mod 117 547 Tons i 1896, 4 525 Tons Granitblokke mod 878 T. i 1896, fra Norge 10 171 Tons Gadesten mod 4 986 Tons i 1896 og 1 717 Tons Granitblokke mod 705 Tons i 1896.

I 1885 udgjorde Tydsklands Indførsel af Gadesten fra Sverige 54 945 Tons og fra Norge 6 913 Tons. Senere har Indførselen fra begge Lande været i uafbrudt Tilvæxt og beløb sig i 1896 for Sverige til 340 000 Tons, værd 6¼/5 Mill. Mk. og for Norge til 26 574 Tons, værd 532 000 Mk. Importen fra de to Lande var i 1897 endnu større, nemlig 438 381 Tons fra Sverige og 37 538 T. fra Norge. Priserne stod i 1897 noget højere end Aaret forud, og kan man vurdere Tydsklands Indførsel af Gadesten fra de forenede Riger til 9 Mill. Mk.

Forbruget af Gadesten tiltager med hvert Aar, og da de tyske Sten-

huggerier ikke paa langt nær ere istand til at fylde Behovet, og deres Materiale forøvrigt ikke er jevngodt med det skandinaviske, turde Fare for en formindsket Export fra de skandinaviske Lande ikke ligge for Haanden. Visselig agitere de tyske Stenhuggerier energisk mod Importen af Sten og tilkjempe sig endel Fordele saasom Fragnedsættelse for Sten i visse Jernveisdistrikter, ja endog som i 1896 en til deres Fordel given Fortolkning af Toldbestemmelserne for Indførsel af Stenhuggeriarbeider; men da Konsumenternes Interesser dog synes større og mere berettigede, tages der nu Hensyn ogsaa til deres Ønsker, og er der t. Ex. udkommet en Anmærkning til ovennævnte Fortolkning fra Finantsministeriet, som betydelig formilde Bestemmelserne.

Indførselen af engelske Kul beløb sig til 477 429 Tons. Med Jernbanen hidkom 207 538 Tons schlesiske Kul. Ved Aarets Udgang var for disse Priserne pr. Ton i Jernbanevogn Stettin: Stykkekul M. 7.50, usigtede Kul M. 6.80 og Smaakul M. 6.10.

Ihvorvel Stettins Handel og Skibsfart Aar for Aar tiltager, synes det dog, som at Kanalforbindelsen mellem Berlin maa forbedres, idet nemlig en Mængde Gods, som tidligere expederedes over Stettin, nu som Følge af den i 1893 istandbragte Forbedring af Kanalforbindelsen mellem Berlin og Hamburg gaa over sidstnævnte Havn. Dette har især været Tilfældet med Korntilførselen fra nordtyske og preussiske Havne efter Keiser Wilhelmsskanalens Aabning. Medens saaledes i 1894 Indførselen til Stettin udgjorde 139 700 Tons, 87.3 pCt., og til Hamburg 213 000 Tons, 12.7 pCt., kom i 1897 til Stettin 115 500 Tons, 48.8 pCt., og til Hamburg 121 300 Tons, 51.2 pCt. Der er nu af Ministeren for de offentlige Arbejder beordret udarbejdet et Forslag til Forbedring af Vandveien Stettin—Berlin.

For det nyanlagte Jernbrug „Kraft“, 10 km. nedenfor Stettin, anslaaes det aarlige Forbrug til 150 000 Tons Jernmalm, 130 000 Tons Kul og 20 000 Tons Kalksten. Mest anvendes spansk Malm fra Bilbao, Santander og Cartagena, dernæst svensk Malm fra Gellivare og Grängesberg. Af Slaggen agtes tilvirket „Romancement“.

Arbejdet med de nye Havneanlæg og Uddybningen af Seilleden mellem Stettin og Swinemünde skrider rask fremad, og den nye Havn kommer til at aabnes til almindelig Benyttelse den 23 Septbr. 1898.

F. L. P. Ivers.

Port of Spain.

Aarsberetning dateret 7 Juni 1898.

Til Trinidad ankom i 1897 fra fremmede Havne 11 norske Fartøier dr. 6 930 Tons med Ladning, Bruttofragt £ 5 767, og 9 dr. 4 197 Tons i Ballast. 15 Fartøier dr. 6 938 Tons afgik med Ladning, Bruttofragt £ 7 347, og 2 dr. 1 867 Tons afgik i Ballast. De indgaaende Ladninger bestod af Stykgods, Kul

og Patentbrændsel samt Ris, de udgaaende af Kokosnødder, Asfalt og Sirup. Konsulatafgift £ 30. 7. 9.

Af svenske Fartøier ankom 1 dr. 235 Tons med Ladning, Bruttofragt £ 500, og 3 dr. 1006 Tons i Ballast; 3 Fartøier dr. 910 Tons afgik med Ladning, Bruttofragt £ 1330. Konsulatafgift £ 3. 0. 3.

Værdien af Øens Import udgjorde £ 2161231, £ 302000 mindre end i 1896, Værdien af Exporten £ 1994926, £ 320000 mindre end i 1896.

Da Kakaohøsten i 1897 indtraadte sent, kunde blot endel af Produktionen indhøstes. Priserne gik som Følge heraf op. Dyrkningen tiltager stadig, og endel af Plantageeierne have anskaffet sig kunstige Tørrehuse.

Sukkerdyrkningen, Øens vigtigste Næringskilde, gennemgaar fortiden en Krise. I enkelte Dele af Øen er Plantningerne forladte, medens i andre Dele nyt Land er optaget til Dyrkning. Endel af de forladte Sukkerplantninger ere blevne omplantede med Viskelædertræer, idet Forsøg med saadanne Træer i den herværende botaniske Have have givet meget gode Resultater.

Siruptilvirkningen var omtrent den samme som i 1896. Den største Del deraf gik til Martinique for Tilvirkning af Rum, Resten til de Forenede Stater, Canada og Europa.

Forretningerne i Kokosnødder var meget slette som Følge af Konkurrence paa de europæiske Markeder af Nødder fra Ceylon og Østen.

Produktionen af Kokosnøddolie tiltager. Et nyt Faktori er anlagt for Fremstilling af fin Bordolie. Kun lidet Olie er kommen til Udførsel, da den som Følge af høi Arbejds løn ikke kan konkurrere med Olie fra Østen.

Skibningen af Asfalt foregaar fremdeles i stor Maalestok til alle Kanter af Verden; desuagtet viser Søen ingen Formindskelse.

Som Følge af lave Priser kom kun lidet Balatagummi paa Markedet.

Udførselen af Huder var omtrent den samme som i 1896.

To nye mindre Jernveie ere aabnede.

De kgl. botaniske Haver ere blevne udvidede for at kunne imødekomme Efterspørgselen efter Planter.

Fragterne holdt sig lave, og med den skarpe Konkurrence fra Dampskibslinierne er det neppe sandsynligt, at de hurtig ville stige.

Havneforbedringer vedblive, men skride kun langsomt fremad.

Sundhedstilstanden var god.

W. Schoener,
fung. Konsul.

Port-au-Prince.

Aarsberetning dateret 1 Juli 1898.

Til Republiken Haiti ankom i 1897 40 norske Fartøier dr. 23 728 Tons med Ladning fra fremmede Havne og 34 dr. 16 703 Tons i Ballast; 1 af Fartøierne dr. 501 Tons afgik med Ladning til Sverige, Bruttofragt £ 1000; 38 dr. 17 898 Tons afgik med Ladning til fremmede Havne, Bruttofragt £ 31 374, og 36 dr. 21 451 Tons afgik i Ballast.

Opgave over den svenske Skibsfart mangler.

Erlagte Konsulatafgifter: af norske Fartøier ved Hovedstationen \$ 65.20, ved Vicekonsulsstat. \$ 522.75; af svenske Fartøier ved Vicekonsulsstat. \$ 70.45. Ialt tilfaldt der Konsulen \$ 361.80.

Der ankom ialt til Port au Prince 178 fremmede Dampskibe dr. 275 798 Tons og 28 fremmede Seilfartøier dr. 8105 Tons. Af Fartøierne var 18 amerikanske, 22 britiske, 1 dansk, 25 franske, 38 hollandske, 14 italienske, 8 norske, 23 spanske og 57 tyske.

Den kommercielle Stilling blev daarligere i det forløbne Aar, væsentlig som Følge af Prisfaldet for Kaffe i Europa og de Forenede Stater. Endskjønt Kaffe høsten var betydelig større end det foregaaende Aar, var Handelen i sin Almindelighed ikke tilfredsstillende, da de Indfødte, som Følge af de lave Priser paa Produktet, afholdt sig fra at købe andet end det strengt nødvendige. Følgelig aftog alt Slags Import. Flere Importfirmaer benyttede sig af Loven om „Liquidation judiciaire“ til at likvidere sine Affærer til betydelig Skade for deres europæiske og amerikanske Kreditorer.

Landets Finantser ere fremdeles i samme beklagelige Stilling. Uagtet adskillige Besparselser ere gjorte ligeoverfor Armeen og Administrationen, er Regjeringen dog i stadig Pengetrang som Følge af Toldindtægternes betydelige Nedgang. Forskjellige lokale Laan ere blevne optagne med Sikkerhed i Exportafgifterne af Landets vigtigste Produkter, og Regjeringen har blot faaet en meget liden Del af disse Indtægter til Raadighed. Uagtet en befrygtet ny Udstedelse af Papirpenge ikke fandt Sted, steg Kursen paa Guld fra 47 % i Januar til 91 % i December.

Det er Regjeringens oprigtige Ønske at indføre Guldmyntfod og inddrage Papirpengene; men for at opnaa det fornødne Guld, maatte den undergive Toldvæsenets Indtægter fremmed Kontrol, hvilket strider mod Forfatningen og ikke har kunnet drives igjennem. Planen er derfor opgivet.

Uagtet Misnøien med den nuværende Regjering er almindelig inden alle Klasser af Samfundet, har der dog ikke været nogen Revolution.

Af Kaffe udførtes fra 1 Oktbr. 1896 til 30 Septbr. 1897 ca. 73 Mill. lbs. Kvaliteteten var betydelig forbedret, da Befolkningen begynder at forstaa, at jo bedre og omhyggeligere sorteret Kaffeen er, desto bedre Priser opnaaes der. Priserne var pr. 100 lbs.: i Januar \$ 12½—13½, Februar 13½—14, Marts 11½—13, April 11—12, Mai 12½—14, Juni 11½—12½, Juli—Septbr. 10—12, Oktbr. 11½—12, Novbr. 8—9, Decbr. \$ 10—12.

**

Exporten af Logwood var omtrent den samme som det foregaaende Aar. En betydelig Del Logwoodrødder udførtes. Den hele Export androg til 122 Mill. lbs. fra 1 Oktbr. 1896 til 30 Septbr. 1897. Priserne var pr. 1 000 lbs., resp. for bedre og daarligere Kvalitet: i Januar \$ 8—8½ og \$ 5—5½, Februar 7½—8 og 5—5½, Marts 7¾—6½ og 5, April 8—7 og 4—4½, Mai 7—6½ og 3½—4, Juni 6½—7 og 3½—4, Juli 6½—7 og 4—5, August 6¾—7 og 4½—5, Septbr. 7 og 4½—5, Oktbr. 6½—7 og 4—5, Novbr. 6—6½ og 4½—5, Decbr. \$ 6—7 og \$ 4½—5.

Af Kakao udførtes 2 100 000 lbs. Priserne fulgte den opadgaaende Tendents paa europæiske Markeder og have været \$ 10—20 pr. 100 lbs.

Udbyttet af Bomuld steg. Der udførtes 1 Oktbr. 1896—30 Septbr. 1897 ca. 840 000 lbs. til Priser fra \$ 8½—\$ 10 pr. 100 lbs.

Af Mahogni, Sukker, Honning, Vox, Gaiacgummi, Huder, Orangeskal og Gjedeskind var Udførselen omtrent den samme som de foregaaende Aar.

De ovennævnte Priser er i haitisk Mynt.

Importen er betydelig aftaget, navnlig af Drygoods og Luxusartikler.

England, Frankrige, Tyskland og Holland vedbliver at forsyne Landet med den til Exporten nødvendige Emballage. Tømmer indføres fremdeles fra de Forenede Stater i samme Udstrækning som før. Der har været gjort et Forsøg med Indførsel af færdige Træhuse fra Norge, hvilket er faldet heldigt ud forsaavidt angaar Bygningerne; men paa Grund af de daarlige Tider ere Folks Indtægter saa smaa, at mulige Kjøbere holde sig tilbage.

Her bruges nu blot Sikkerhedsfyrstikker; men eftergjorte Stikker oversvømme Markedet.

Af Jernvarer begjæres blot de allernødvendigeste Husholdnings- og Agerbrugsredskaber, og indføres de i smaa Partier.

Mel, saltet Svine- og Oxekjød og Fisk, Flesk og Smør indføres regelmæssig fra de Forenede Stater, men kun i mindre Kvantiteter, da Landbefolkningen er nødt til mest mulig at holde sig til sine egne Produkter, saasom Bananer m. m.

Ris kommer regelmæssig fra Europa. Indførselen af Vin, Spiritus, Øl og Porter er betydelig aftaget.

Sundhedstilstanden har været god.

G. Keitel.

Tunis.

Aarsberetning dateret August 1898.

Til Havnene i Tunis ankom i 1897 9540 Fartøier dr. 1 996 929 Tons, 1151 Fartøier og 191115 Tons mere end i 1896. Denne Forøgelse beror dels paa Aabningen af flere Kommunikationslinier med Frankrige, dels paa

usædvanlig Indførsel af Kornvarer, men har sandsynligvis ogsaa sin Grund i spekulativ Indførsel af visse Varer i Paavente af Toldforhøjelse. Af Fartøjerne var 1421, dr. 964 692 Tons, franske, 2 189, 756 003 T., italienske, 170, 147 557 T., britiske, 5 556, 60 150 T., tunesiske, 41, 23 155 T., græske, 16, 11 398 T., belgiske, 10, 8 683 T., norske eller svenske, 137, 25 291 Tons af anden Nationalitet.

Af norske Fartøier ankom fra og afgik til udenlandske Havne 6 dr. 5 430 Tons; samlet Bruttofragt frcs. 121 182.00. 2 svenske Fartøier dr. 1 860 T. ankom fra Sverige og afgik til fremmede Havne, Bruttofragt frcs. 22 256.00.

Der ankom til Tunis, Sousse og Sfax:

1893 . . .	16	norske	Fart.	dr. 8 433	Tons;	5	svenske	Fart.	dr. 2 222	T.
1894 . . .	6	—	”	- 2 731	—	7	—	”	- 5 160	”
1895 . . .	5	—	”	- 3 736	—	3	—	”	- 2 725	”
1896 . . .	6	—	”	- 6 315	—	8	—	”	- 7 563	”
1897 . . .	6	—	”	- 5 430	—	2	—	”	- 1 860	”

De indgaaende Fragter have bestaaet af Trævarer, Korn og Kul, de udgaaende af Mineralier.

Ogsaa her har i de sidste Aar Dampskibe for en stor Del indtaget Seilfartøjernes Plads i Trælasttransporten fra Sverige. Dette har havt tilfølge, at nævnte Transport, der tidligere næsten udelukkende besørgedes af svenske og norske Seilfartøier, nu for en stor Del er gaaet over til fremmede Dampskibe. Derimod fragtes Trælast fra Amerika, Rusland og Østerrige vedblivende hovedsagelig af fremmede Seilere.

Rederes Opmærksomhed henledes paa, at der ret ofte frembyder sig Leilighed til Fragt til Tunis af Korn og Kul og fra Tunis med Korn og Mineralier til Pladse ved Atlanterhavet.

Forretningslivet var i 1897 i Almindelighed trykket, og der indtraf en Mængde Fallitter som Følge af den langvarige Krise, Landet paa Grund af feilslagen Høst har gennemgaaet.

Værdien af Tunis' Indførsel udgjorde ca. frcs. 54 Mill., af Udførselen ca. frcs. 36 Mill.; ved Begyndelsen af den franske Okkupation udgjorde den samlede Omsætning kun ca. frcs. 23 Mill. Over Halvdelen af Indførselen i 1897 kom fra Frankrige, dernæst fra Italien, Rusland, England, Belgien osv. Værdien af Indførselen fra Sverige var frcs. 451 369, hvoraf frcs. 445 344 Trævarer. Fra Norge kom 397 Hl. Sprit, værd frcs. 10 000.

Det er især Planker, Battens og Bord samt firkantet Virke af mindre Dimensioner, som indføres fra Sverige, dog ogsaa endel høvlede Bord og rundt Virke. Tilførselen er i rask Stigning. Der indførtes for ca. frcs. 356 000 østerrigsk, ca. frcs. 107 000 italiensk, ca. frcs. 106 000 amerikansk og ca. frcs. 30 000 russisk Trælast. Fra Amerika kommer Pitchpine, Canadaplanker og Battens, der paa Grund af billige Priser foretrækkes for det nordiske Virke til enkelte Arbejder. Fra de øvrige tre Lande bestaar Tilførselen hovedsagelig af 1", $\frac{3}{4}$ " og $\frac{1}{2}$ " Bord af 4 Meters Længde og 20—40 cm. Bredde. Ogsaa fra Frankrige hidkom forskjellig Trælast for ca. frcs. 120 000.

Af Jern indførtes fra Sverige for frcs. 5 655.

Af Udførselen gik ca. frcs. 26 Mill. til Frankrige, ca. 5 Mill. til Italien osv. Til Norge frcs. 280, til Sverige frcs. 97. De vigtigste Exportartikler ere Korn, Olier, Alfa, Vin, Svampe, Dadler, Fisk, Kvæg, Huder og Zinkmalm. Hertil kommer formodentlig om kort Tid Fosfat, hvoraf der paa flere Steder er paatruffet rige Leier.

Kornhøsten, der slog feil i 1897, synes i 1898 at ville blive god. Ogsaa Vin-gaardene led i 1897 af Tørke og Græshopper; de gav dog en Afkastning af ca. 180 000 Hl. Da den tunesiske Vin er let, af behagelig Smag og meget billig, turde det svare Regning at indføre den til Norge og Sverige.

Oliventræerne gav liden Høst. Den største Del af Tunis' Olie gaar til Frankrige. Der tilvirktes i Landet, hovedsagelig Sousse, megen og ypperlig Maskinolie, hvorpaa Konsulatet herved henleder Importørers Opmærksomhed.

De Havnearbeider, som i en Række af Aar have paagaet i Havnen ved Tunis, afsluttedes i 1897. Kaierne paa den vestlige og sydlige Side af Havnebassinet ere nu færdige. Der er opført nye, store Toldmagasiner. I Sousse arbeides der ivrig med Havnens Bygning; den antages at ville kunne aabnes i Begyndelsen af 1899. Havnen i Sfax indviedes i Begyndelsen af 1897. Ved Bizerta — ca. 18 km. derfra ved Sidi-Abdallah og beskyttet mod Beskydning fra Havet — paabegyndtes i Slutningen af 1897 de forberedende Arbeider til et stort Arsenal og andre militære Arbeider for den franske Orlogsmarine.

I 1897 aabnedes Jernbanen Tunis—Zaghouan med Bibane til Fahs. Arbeidet paa Linien Sousse—Kairouan og Sfax—Gafsa paagik.

I 1897 ophævedes de fleste af de Traktater, som før den franske Okkupation bestod med europæiske Magter. I Stedet udstraktes de mellem vedkommende Stater og Frankrige eksisterende Handels- og Søfartstraktater til ogsaa at omfatte Tunis. En Følge af den Traktat, som angaaende Tunis blev indgaaet mellem Frankrige og Italien, var Inddragelsen af den italienske Port, som hidtil havde fungeret ved Siden af den franske.

Sundhedstilstanden var i Almindelighed god med Undtagelse af en kortere Tid, da der herskede en mild Koppepidemi.

II. Rosenlund.

Samsun.

(Vicekonsulat under Konstantinopel).

Samsun, der er en By paa 16—18 000 Indbyggere, havde i faa Aar erhvervet en betydelig kommerciel Udvikling. Den er Transithavn for Anatolien. Som Følge af Koleraen og indre Uroligheder aftog Omsætningen i de sidste

Aar. I indeværende Aar har dog en afgjort Bedring gjort sig gjældende. Der indførtes i 1897 17 812 300 Kg. Varer til en Værdi af frcs. 12 472 000.00 mod 13 980 000 Kg. og frcs. 9 586 996.00 i 1896. Blandt de indførte Artikler forekommer 137 000 Kg. Fyrstikker, 80 000 Kg. Staal, 168 400 Kg. Papir, 189 000 Kg. Spiger og Søm. Indførselen hidrørte fra England, Frankrige, Østerrige, Tydskland, Italien, Rusland, Belgien, Tyrkiet og Grækenland. Blandt de indførte Fyrstikker er vistnok en Del svenske.

Udførselen opgik til 69 296 400 Kg., værd frcs. 20 493 500.00, mod 38 730 500 Kg. og frcs. 15 984 000.00 i 1896. Udførselen bestaar hovedsagelig af Hvede, Havre, Mel, Mais, Oliefrø, Æg, Tobak. Udførselen gik for den største Del til Tyskland, England, Egypten, Frankrige, Rusland, Tyrkiet.

Produktionen af Tobak i Samsun gik op til $2\frac{1}{2}$ Mill. Kg.; i Nabodistrikterne Baffra og Alatzam resp. 2 300 000 og 600 000 Kg. Kvaliteten var bedre end det foregaaende Aar; Indkjøbsprisen er frcs. 80—150 pr. 100 Kg.

Samsuns Red er aaben; under Stormene fra N. og NO. maa Fartøjerne søge Ly i de 8 milles fjerne Bugter ved Sinope og Nona. Reden besøges ikke destomindre af 8 regelmæssige Dampskibslinier, bl. a. Messageries Maritimes, Østerrigske Lloyd, Florio Rubattino. Forbindelse med Land foregaar gennem Lægtere paa 4 Tons, som lægge til ved en 180 m. lang Jernbrygge. Lægteren betales med 60 Paras pr. Kolli paa 100 Kg. og derunder og 3 Piastre (75 Centimes) pr. Kolli paa over 100 Kg.; til Bryggeeierne erlægges 1 Piaster pr. Passager og $\frac{1}{4}$ Piaster pr. Kolli paa 100 Kg. Der ankom i 1897 566 regulerede Dampskibe dr. 654 524 Tons, 12 andre Dampskibe dr. 14 491 Tons og 23 Seilfartøier dr. 2 069 Tons. Intet Fartøi var norsk eller svensk.

Polynice de Caravel,
Vicekonsul.

Helsingfors*).

Opgave over Finlands Omsætning med Norge i 1897 og 1896, udarbejdet efter Opgaver fra den finske Toldstyrelse:

Indførsel fra Norge:

	1897.	F. Mk.	1896.	F. Mk.
Saltet Sild . . . Kg.	1 554 782	223 217	Kg. 1 347 648	202 147
Strømning . . .	63 770	9 566	71 660	10 749
Graasider eller Sei . .	103 800	41 520	147 750	59 100
Tørret Fisk . . .	4 754	3 328	3 568	2 498
Sardeller . . .	480(?)	1 362	—	—
Træmasse . . .	—	—	223 476	89 390

*) Kfr. Side 265.

	1897.	F. Mk.	1896.	F. Mk.
Tran og Spermacet	Kg. —	—	Kg. 63 331	37 999
Marmor	- 163 560	2 400	- 152 370	1 100
Cement	- —	—	- 24 750	1 040
Krudt, grovt	- 4 600	4 370	- 7 200	6 840
Krudt, fint til Jagt	- 7 000	14 000	- 3 841	7 682
Maskiner	- 1 000	600	- 125 856	75 040
Mursten	—	—	Stkr. 120 000	9 600
Lommeuhre	Stkr. 17	500	—	—
Seilfartøi	- 1	7 000	- 1	5 950
Dampskib	- —	—	- 1	350 000
Fosfater	Kg. 325 000	14 650	—	—
Søskadet Sild	- 112 450	3 103	—	—
Andre Varer	—	1 894	—	2 002
		337 540		861 437

Udførsel til Norge:

	1897.	F. Mk.	1896.	F. Mk.
Trævirke af Furu eller				
Gran, Planker	m ³ 500	20 000	m ³ 34	1 294
Slibeved	- —	—	- 2 373	9 729
Battens	- 1 358	44 135	- 2 265	67 950
Bord	- 609	18 270	- 138	3 726
Tjære	—	—	Hl. 250	3 500
Seilfartøi af Træ	Stk. 1	19 000	- —	—
		101 405		86 197

Den væsentligste Grund til den større Importværdi i 1896 er at søge i det da indkjøbte Dampskib.

Værdien af den samlede Indførsel fra Sverige opgik i 1897 til F. Mk. 11 871 313 mod F. Mk. 10 225 674 i 1896; Udførselsværdien var resp. F. Mk. 6 233 670 og F. Mk. 5 455 935.

Bjørneborg. Den gode Høst i 1897 og den i de senere Aar forøgede Værdi og Export af Landets vigtigste Udførselsartikler har i Forbindelse med udvidet Pengetilgang inden Landet givet Anledning til en livlig Forretnings- og Industrivirksomhed og en forøget Import fra Udlandet. Den hele Import udgjorde F. Mk. 4 668 089 mod F. Mk. 3 701 011 i 1896; Exportværdien var F. Mk. 10 471 271 mod F. Mk. 9 902 934 i 1896. Vareomsætningen med Norge og Sverige udgjorde: Import F. Mk. 597 197 mod F. Mk. 555 840 i 1896, Export F. Mk. 132 594 mod F. Mk. 162 978 i 1896. Blandt Importartikler var 119 794 Kg. Sild, F. Mk. 19 167, og 52 505 Kg. Brisling, Sei etc., F. Mk. 15 751, mod 211 813 Kg. Sild og 106 339 Kg. Brisling etc. i 1896; 12 900 Kg. Høfrø, 22 016 Kg. Huder og Skind, 2 301 Kg. Maskinremme, 15 590 Kg. Maskinolier og Smørelse; Mursten og Lerrør, Snedkerarbejder, 1 514 Kg. Tæpper og Papir, F. Mk. 14 675 Lommeuhre m. m.

Blandt Udførselsartiklerne indgaar 280 Kg. Havre, 3408 Kg. Trævarer, 1 049 Kg. Tjære; Linfrø, Smør m. m.

Havnen besøgtes af 226 Dampskibe dr. 138 200 Tons og 241 Seilskibe dr. 49 169 Tons. Af Fartøjerne var 19 Dampskibe dr. 13 308 Tons og 27 Seilskibe dr. 8 806 Tons norske, 56 Dampskibe dr. 13 724 Tons og 41 Seilskibe dr. 6 454 Tons svenske.

Fragterne holdt sig paa samme Niveau som i 1896. Der betingedes:

Aberdeen Dampsk. April 1 sh. 6 d, Seilsk. Juli 1 sh. 6 d—1 sh. 4 d, August 1 sh. 7 d; Arbroath Seilsk. April 1 sh. 5 d; Berwick of Tweed Dampsk. Februar 1 sh. 3 d; Blyth Seilsk. Marts 1 sh. 5 d; Bridgewater Seilsk. Marts 1 sh. 15 d, Juli 1 sh. 17 d, August 2 sh. 5 d; Dundee Dampsk. Januar 1 sh. 4 d, Juli 1 sh. 6 d; Firth of Forth Seilsk. Juni 1 sh. 3 d, Juli 1 sh. 3 d; Gloucester Dampsk. August 2 sh.; Grangemouth Seilsk. Marts 1 sh. 2 d, Mai 1 sh. 3 d, Juni 1 sh. 3 d, Juli 1 sh. 3 d; Granton Seilsk. Januar 1 sh. 3 d; Grimsby Dampsk. Juli 1 sh. 6 d, Seilsk. Februar 1 sh. 2 d—1 sh. 5 d; Guernsey Dampsk. Febr. 1 sh. 10 d; Harbour Seilsk. Juni 1 sh. 12 d; Hull Dampsk. Januar 1 sh. 1 d, Marts 1 sh. 1 d, April 1 sh. 4 d, August 1 sh. 7 d, Oktbr. 2 sh.; Inverness Seilsk. Juli 1 sh. 4 d; King Lynn Dampsk. Marts 1 sh. 6 d; Leith Seilsk. Januar 1 sh. 4 d, Juli 1 sh. 5 d; Littlehampton Seilsk. Mai 1 sh. 10 d; London Dampsk. April 1 sh. 3 d, Juni 1 sh. 4 d, August 1 sh. 9 d, Septbr. 1 sh. 13 d, Seilsk. Febr. 1 sh. 5 d; Montrose Dampsk. Februar 1 sh. 3 d, Marts 1 sh. 5 d, Seilsk. April 1 sh. 3 d; Perth Seilsk. Januar 1 sh. 9 d, Juli 1 sh. 12 d; Peterhead Seilsk. Januar 1 sh. 10 d; Sharpness Dampsk. August 1 sh. 18 d; Tayport Seilsk. Juni 1 sh. 2 d; River Tyne Seilsk. Januar 1 sh. 6 d, Mai 1 sh. 10 d, Juni 1 sh. 7 d; River Thames Seilsk. April 1 sh. 10 d, Mai 1 sh. 10 d, Aug. 1 sh. 10 d; West Hartlepool Dampsk. Septbr. 1 sh. 6 d; Rotterdam Dampsk. August hl. 1.14; Zaandam Dampsk. Januar hfl. 14, Marts 14.75, Juli 15; Flensburg Seilsk. Mai Rm. 19.50; Geestemünde Dampsk. August M. 31, Seilsk. Februar M. 20; Hadersleben Seilsk. Mai M. 24; Hamburg Dampsk. Juli M. 30; Itzehoe Seilsk. Februar M. 29.50, Oktbr. M. 35; Kiel Seilsk. Februar 18.50, Marts 19, Mai 19, Juli 19, August 19; Lübeck Dampsk. Januar M. 21, Juli 21, Seilsk. Marts M. 19, August 19—20, Septbr. 22; Rendsburg Seilsk. Juni M. 20; Rostock Seilsk. Mai M. 20; Schwarzenhütten Seilsk. Januar M. 28; Aalborg Seilsk. Februar M. 19; Kolding Seilsk. Juni M. 20; Kallundborg Seilsk. Marts M. 19, Juni 19; Kjøbenhavn Seilsk. Marts M. 18, Mai 18, Juni 18, Septbr. 20—21.

Der udvandrede i 1897 fra Finland ialt 1918 Personer.

M. Bjørnstjerna.

Moskva.

Aarsberetning dateret 16/28 September 1898.

Ruslands Export udgjorde i 1897: over den europæiske Grændse Rub. 632 680 000; over det Sorte Hav og Kaukasus Rub. 41 051 000, til Finland Rub. 30 491 000, over Wladiwostock og Østsibirien Rub. 24 912 000. Indførsel: over den europæiske Grændse Rub. 480 745 000, over det Sorte Hav og Kaukasus Rub. 869 6000, fra Finland Rub. 19 075 000. Over det Sorte Hav gik Udførselen ned med 25 %, Importen 50 % mod i 1896

Af Kornvarer udførtes ialt 488 853 000 Pud — hvoraf for første Gang endel sibirisk Hvede — til en Værdi af Rub. 353 353 000.

Omsætningen foregik med følgende Lande:

Export (Tusinder Rubel): Tyskland 175 237, Storbritannien 150 899, Holland 87 255, Frankrige 63 684, Østerrige-Ungarn 39 082, Italien 31 471, Belgien 32 716, Tyrkiet 12 686, Danmark 9 253, Egypten 5 816, Rumænien 10 926, Ostindien 1916, Forenede Stater 2 707, Kina 1 008, andre Lande 49 075, Finland 30 491.

Import (Tusinder Rubel): Tyskland 179 800, Storbritannien 102 091, Frankrige 24 683, Østerrige-Ungarn 19 297, Belgien 25 037, Italien 10 538, Schweiz 4 741, Tyrkiet 5 863, Holland 1 885, Danmark 1 360, Rumænien 47 638, Forenede Stater 24 092, Egypten 13 771, Kina 3 637, Ostindien 20 040, andre Lande og Finland 17 414.

Kornhøsten i 1897 har efter den statistiske Centralkomites Meddelelser i 50 Guvernementer af det europæiske Rusland, efter Fradrag af Udsæden, givet: Vintersæd 731 Mill. Pud, Sommersæd foruden Havre 665 Mill. Pud, Havre 335 Mill. Pud, Poteter 771 Mill. Pud. Dette er erfaringsmæssig tilstrækkeligt til Befolkningens Ernæring, men giver intet Overskud til Export. Der er imidlertid ca. 600 Mill. Pud tilbage af tidligere Aars Høst.

Aaret 1897 var ligesom de foregaaende Aar hovedsagelig viet den indre Udvikling. Jernbanenettet udvides uophørlig, Industrien gjør Fremskridt i alle Brancher paa en sund Basis; i den sydlige Del af Riget i Pongebetet og ved Ekatherinozlaw er der grundet en hel Række nye Etablissementer, Jernværker, Maskinfabriker, Montanværker, fordetmeste ved belgisk og fransk Kapital, og ogsaa i Uralbjergene gjør Metalindustrien store Fremskridt.

Ifølge Rigsbankens Opgjør var der den 23 Decbr. 1897 udstedt 999 Mill. Creditsedler, hvoraf 69 Mill. befandt sig i Bankens Kasser. Den keiserlige Banks Guldbeholdning opgik til 1 166 Mill. Rub. og oversteg saaledes med 25 % den i Omløb værende Seddelmængde. Ved allerhøieste Ukas blev i det forløbne Aar Kreditrubelen sat paa en fast Norm af $\frac{1}{15}$ Guldimperial.

Markedet i Nishny taber, som en naturlig Følge af Jernbanenettets Udvikelse og de lettede Kommunikationer, stadig mere og mere i Betydning. I 1897 udgjorde den samlede Værdi af de til Nishny bragte Varer ca. Rub. 165 500 000 mod Rub. 176 500 000 i 1896 og Rub. 246 180 000 i 1881. Der

blev i 1897 solgt for Rub. 142660 000 mod Rub. 153 338 000 i 1896 og Rub. 243 000 000 i 1881. Det er at forudse, at Omsætningen vil gaa end yderligere tilbage. For Metaller vil dog Nishny stedse vedblive at være en betydelig Stapelplads.

Et meget vigtigt Spørgsmaal, hvis Løsning endnu vil udkræve meget Arbejde og stor Bekostning, er Vandkommunikationerne. Wolga tilsandes Aar for Aar mere, og den paa nogle faa Sommermaaneder koncentrerede Samfærdsel er af og til ganske umulig. Hvilken Forstyrrelse for Handelen heraf er en Følge, er let at indse, og tillige Industrien lider derved, da den hele Fabrikrayon omkring Iwanowo Wosnessensk og Moskwa for sit Hovedbrændemateriale, Naphtaen, ganske er henvist til denne Samfærdselsaare. Det maa dog bemærkes, at der i Nishny-Nowgorod og andre Wolgapladse findes meget store Reservoirer for Naphta, hovedsagelig for Vinterbehovet.

Ogsaa Ruslands øvrige Floder tilsandes efterhaanden.

Moskwa, Centret for Ruslands Handel, tiltager stadig i Betydning. Overalt hersker en feberagtig Byggevirksomhed, og Byen voxer mere og mere i Udstrækning.

Under Bygning ere Jernbanerne Moskwa—Windau, Moskwa—Brjansk, Moskwa—Kimry. Hver af disse Baner faar sin egen Station.

Moskwas Befolkning maa ansees for nu at overstige 1 Million.

N. Winkel.

Genf.

Aarsberetning dateret 6 Septbr. 1898.

Projektet om Indkjøb af Jernbaner for Confederationens Regning er i Aarets Løb bleven levende diskuteret. Det vakte især Modstand fra de romanske Kantoner.

Turiststrømmen har været som i Middelsaar.

Anvendelsen af Vandkraften i Industriens Tjeneste tiltager Aar for Aar.

Schweitz udførte i 1897 Gulduhre til en Værdi af frcs. 36 608 138, Sølvuhre frcs. 38 155 887, Nikkeluhre frcs. 1 657 561; kondenseret Melk frcs. 18 775 211 eller frcs. 1 400 000 mere end i 1896.

Fra Norge og Sverige indførtes Trælast 4 573 q., Læder 164 q., Malerier og Gravyrer frcs. 8 431, videnskabelige Instrumenter frcs. 370, elektriske Apparater frcs. 6 571, Jern 10 564 q., Skinner og Barrer 4 450 q., smedet Jern

6 q., aduceret do. 105 q., Polerstene frcs. 1 273, fersk Fisk 1 100 q., Likør-
6 q., raa Huder 64 q.

Til Norge og Sverige udførtes Læder frcs. 51808, videnskabelige Instru-
menter frcs. 11282, elektriske Apparater frcs. 12439, Spilledaaser frcs. 20684,
Nikeluhre frcs. 94845, Sølvuhre frcs. 1135026, Gulduhre frcs. 468159, dy-
namo elektriske Maskiner frcs. 65460, Maskiner til Møllebrug frcs. 10895,
Maskiner til Værktøi frcs. 10080, Aluminium frcs. 42331, Skinner frcs. 1765,
smedet Jern frcs. 6440, Uhrdele frcs. 17159, Juvelerarbejder frcs. 14408,
Chokolade frcs. 16610, Ost frcs. 554303, Tobak frcs. 15282, Likører frcs.
7280, Silke frcs. 656785, Halvsilke frcs. 68340, Elastik frcs. 37104.

C. F. de Geer.

Galatz.

Aarsberetning dateret 16 August 1898.

Fra fremmede Lande ankom til Sulina 2 norske Dampskibe dr. 2291 Tons
i Ballast og til Constantza 1 do. dr. 1071 Tons med Ladning. Alle afgik til
fremmede Lande med Ladning. Bruttofragter £ 2931. Konsulatafgifter
frcs. 298.00.

Der ankom intet svensk Skib.

De Uveir og Oversvømmelser, som indtraf i Begyndelsen af Sommeren 1897,
ødelagde en stor Del af Korn- og Vinhøsten. Produktionen af Hvede gik som
Følge heraf ned fra 25 Mill. Hl. i 1896 til 12884000 Hl. De øvrige Korn-
sorter led i Forhold, og man kan i det Hele betegne Høsten 1897 som den
sletteste, Rumænien har havt i en lang Aarrække. Som en Undtagelse var
Maishøsten rigelig og af udmærket Kvalitet; den anslaaes til 28 Mill. Hl., den
bedste siden 1892. Udførselen af denne Maishøst begynder først i 1898.
Landets Handel og Skibsfart har naturligvis følt Følgerne af den daarlige Korn-
høst; men den finansielle Situation og Landets Kredit har ingenlunde lidt. Det
i Marts 1898 afsluttede Budgetaar opviste en Deficit af frcs. 6½ Millioner.

Skibsfarten paa Sulina var i 1897 den laveste i de sidste 10 Aar. De
fra Donaumundingen afgaaede Fartøiers Drægtighed var 1397917 R. Tons mod
1794934 i 1896. Af Fartøierne var 231 Seilskibe dr. 40186 Tons og 1093
Dampskibe dr. 1357731 Tons. Den skandinaviske Skibsfarts Aftagen i Ru-
mæniens Havne er allerede gjentagne Gange bleven paapeget. Den rumænske
Tonnage i Sulinamundingen er steget fra 8005 Tons i 1894 til 56777 Tons i
1897. Det engelske Flag repræsenterede i 1888 71.08 % af Drægtigheden i
Sulina, i 1897 61.13 %. Dybden af Flodmundingen ved Sulina har i hele
1897 og indtil nu været mindst 24 Fod engl. I Sulinakanalen var paa de
grundeste Steder Dybden i Septbr. og Decbr. mindst 17 Fod 9 Tom-
mer. Donau tilfrøs 26 Januar 1898 og aabnedes atter for Seiladsen den 7
Februar.

Udførselen gennem Sulnamundingen bestod i 1897 af 28 181 000 Hl. Kornvarer, 13 005 000 kg. Mel, 2 300 kg. Uld, 67 714 kg. Ost, 2 368 113 Furubord, 238 878 m³ Furutræ, 34 044 kg. Vin, 1 655 148 kg. Alkohol, 830 600 kg. Beg, 10 000 kg. Lindser, 182 647 kg. saltet Fisk, 1 224 196 kg. Linkager, 3 690 kg. Huder, 8 116 193 kg. og 7 181 Kolli forskellige Varer, 531 500 kg. Pignons. Af Kornvarer kom 20 031 000 kg. fra Braila, 5 475 400 kg. fra Galatz og 2 674 600 kg. fra Dorbrudja og Bessarabien.

For Importen foreligger der kun Statistik vedk. Kul og Petroleum. Der kom til Sulina 288 200 Tons engelsk, 8 620 Tons tysk og 286 Tons tyrkisk Kul, 13 184 480 kg. russisk Petroleum.

Rumæniens udenrigske Omsætning i 1896 udgjorde: Indførsel 65 677 Tons, frcs. 337 923 000, Udførsel 2 660 427 Tons, frcs. 324 057 000. I 1891 oversteg Indførselen Udførselen med frcs. 162 Mill., i 1895 med 39½ Mill. I Indførselen i 1896 udgjorde Værdien af textile Sager frcs. 150 978 000 eller 44.67 %, af Metaller etc. frcs. 61 184 000, af Levnetsmidler frcs. 21 062 000, af Huder, Læder og Skotøj frcs. 15 104 000. Indførselen kom væsentlig fra Tydskland, Østerrige-Ungarn og Storbritannien. Af Udførselens Værdi kom frcs. 278 924 000 eller 86.07 % paa Kornvarer og Mel, frcs. 14 640 000 paa Frugter og Grøntsager, frcs. 10 242 000 paa Dyr og Levnetsmidler, frcs. 7 442 000 paa Trævarer, frcs. 2 354 000 paa alkoholiske Drikkevarer. Den største Del af Udførselen gik til Tydskland over Belgien og til Storbritannien.

Ingen Omsætning fandt Sted med Norge eller Sverige. Konsulatet staa imidlertid stadig til Tjeneste for dem, der ønske at stifte Handelsforbindelser i Rumænien.

Rumænien har fortiden tre nationale Dampskibslinier: Constantza—Constantinopel, Braila Galatz—Constantinopel og Braila Galatz—Rotterdam. Den sidstnævnte Linie, der begyndte i 1897, har 5 Dampskibe, hver paa 3 700 Tons.

Flydedokken i Galatz er tilfredsstillende; den kan rumme Fartøier paa indtil 2 400 Tons. Taxterne, der rette sig efter Drægtigheden, ere moderate; for et tomt Fartøj paa 2 000 Tons Reg. brutto udgjør de frcs. 620 for Ind- og Udgang samt frcs. 390 for et Ophold af 24 Timer.

Vaaren 1898 har Kamrene bevilget paany frcs. 6 Mill. til Indkjøb af nye Flodbaade, Bygning af Kaier og Anløbssteder.

Ved Slutningen af 1897 havde de rumænske Jernbaner en Længde af 2 880 km.; hertil vil i 1898 komme 185 km. Det er besluttet at bygge en ny Bro over Donau fra Turnu—Severin til Cladova i Serbien; derved vil Rumænien faa Forbindelse med Adriaterhavet.

Havnearbejderne i Constantza paagaar med Iver; Udgifterne anslaaes nu at ville opgaa til ialt frcs. 50 Mill. Der ankom i 1897 430 Fartøier dr. 456 870 Tons, hvoraf 1 norsk dr. 1071 Tons. Der indførtes 64 200 Tons Kul og 13 980 Tons forskellige Varer; Udførselen af Kornvarer gik op til 135 893 Tons, mod 167 896 i 1896.

Rumæniens Statsbudget for 1898—1899 er opgjort med frcs. 222 061 000. Af nye Skatter er der tilkommet en ny Forbrugsskat paa Sukker af 15 c. pr.

kg. Der er tilstaaet de rumænske Sukkerfabrikker en Præmie af 16 c. pr. kg. Sukker, tilvirket af indenlandske Roer. Alkoholskatten antages at ville give frs. 14 Mill., Tobaksmonopolet 38 Mill. og Tolden 34 Mill.

Statsgjælden udgjorde 1 April 1898 frs. 1223 Mill. Rumænien har kunnet konvertere frs. 447 Mill. 5—6 % Rente til 4 % Rente til en Kurs af $91\frac{1}{2}$.

Der er oprettet en ny Bank: La Banque Générale Roumanie med indbetalt Kapital frs. 10 Mill., et nyt Assuranceselskab i Braila med indbetalte 3 Mill., et elektrisk Bolag m. m.

Middelprisen for Kornvarer var i Galatz pr. 100 kg. fob.: Hvede frs. 16, Rug 10, Mais 8, Byg 7 og Havre frs. 9. Gjennemschnittsfragten til England og Kontinentet var 11 sh. 6 d pr. Ton fra Galatz—Braila, 10 sh. pr. Ton fra Sulina.

I 1897 var 4862290 Hektarer tilsaaede med forskjellig Slags Sæd; 153808 Hektarer var tilplantede med Vin, hvoraf dog blot 47937 Hr. gav Afkastning. Der tilvirkedes 249630 Hl. Vin til en Værdi af frs. 7550000 eller gjennemsnitlig frs. 30 pr. Hl.

I 1898 har Kornhøsten været meget rig, ihvorvel Regnet ved Indhøstningen har virket uheldig. Hveden er dog i Almindelighed meget smuk; Rug varierer mere. Bygget har paa flere Steder lidt adskillig; der er dog meget udmærket Vare. Havren er tilfredsstillende. Maisen lover en ualmindelig rig Høst. Vinstokkene have lidt meget.

Beholdningerne af Korn fra 1897, undtagen Mais, ere ganske ubetydelige.

Kursen var:	paa London	3 Mdr.	25.20 chèques	25.30
	Paris	„ —	99.70	— 100.25
	Berlin	„ --	123.50	— 124.17

Sundhedstilstanden er tilfredsstillende.

Emile Schulzer.
Fung.

Yokohama.

Fra fremmede Havne ankom med Ladning 19 norske Dampskibe dr. 27841 Tons. Til fremmede og japanske Havne afgik med Ladning 5 norske Dampskibe dr. 9003 Tons og i Ballast 12 Dampskibe dr. 15694 Tons og 1 Seilskib dr. 2655 Tons, ialt 18 Fartøier dr. 27362 Tons.

For Havari ankom 2 norske Dampskibe dr. 2680 Tons.

Der ankom med Ladning et svensk Fartøj.

Konsulatafgifter: norske Kr. 1453.90, svenske Kr. 64.80; Expeditions-
afgifter: norske Kr. 482.00, svenske Kr. 2.00.

Aarsberetning dateret 20 Mai 1898.

Skibsfarten under fremmed Flag var i 1897 mindre end i 1896, for den væsentligste Del som Følge af den japanske Flaades store Tilvæxt, der gjorde det muligt for de japanske Dampskibsselskaber ikke at befragte i timecharter fremmede Fartøier.

Værdien af importerede og exporterede Varer udgjorde Yen 359 909 542, deraf Yen 65 262 297 under japansk Flag. Under britisk Flag ca. 191 Mill., under tysk ca. 46 Mill., fransk ca. 29 Mill., amerikansk ca. 12 Mill. etc.; under norsk Flag Yen 7 383 315, under svensk Yen 29 833. I 1896 under japansk Flag blot Yen 31 803 775, altsaa i 1897 en Forøgelse af over 100 pCt. Nippon Yusen Kaisha, nu et af Verdens mægtigste Selskaber, har foruden Kysttraden en maanedlig Linie paa Bombay, Australien og de Forenede Stater, en fjortendaglig paa Europa, en ugentlig paa Shanghai og andre paa kinesiske og sibiriske Havne. Linierne paa Europa og Bombay tage Gjennemgangsfragter til og fra nederlandsk Indien. Udbyttet for 1897 var ikke videre godt, idet de nye Linier paa Europa, Australien og de Forenede Stater bragte betydelige Tab; men Udsigterne ere bedre, navnlig da nu de fleste af de nye Dampskibe ifølge Loven ere berettigede til offentlig Subvention. Selskabet har en Ordning med Osaka Shosen Kaisha om regelmæssige ugentlige Farter paa Formosa, hvorhos sidstnævnte Selskab har istandbragt Fart paa Yangtsefloden op til Hankow. Ved Udgangen af indeværende Aar vil Japanese Oriental S/S Co. i Tokio aabne en Linie til San Francisco i Overenskomst med Pacific Mail S/S Co. og Occidental and Oriental S/S Co. Fire Dampskibe paa 6 000 Tons ere blevne bestilte, af hvilke et skal bygges paa Mitsu Bishi Værftet i Nagasaki. Endvidere er der om Sommeren regelmæssig Fart af japanske Seilskibe til Marianerne og Carolinerne i Coprahtraden.

Den japanske Handelsflaade tællede ved Udgangen af 1896 869 Dampskibe dr. 233 558 Tons og 694 europæisk byggede Seilfartøier dr. 39 474. I 1897 løb der alene i Storbritannien 54 000 Tons Drægtighed paa Vandet for japansk Regning, og i 1898 vil Tilvæksten ligeledes blive betydelig.

Af Skibsfarten paa Yokohama under fremmed Flag — 560 ankomne Skibe dr. 1 187 487 Tons — kom paa Storbritannien 373 Fartøier dr. 833 454 Tons, deraf blot 19 Seilskibe, tyske Fartøier 72 Dampskibe dr. 134 787 Tons og 5 Seilf. dr. 9137 Tons, amerikanske 26 Dampsk., 69 486 T., og 24 Seilf., 31 803 T., franske Dampsk. 27, 56 193 T., norske Dampsk. 19, 27 841 T., hawaiiiske 6, 14 260 T., østerrigske 3, 6 759 T., spanske 3, 19 56 T., svensk 1, 989 T., hollandsk 1, 822 Tons.

Den japanske Statistik inddeler Skibsfarten i Fartøier kommende fra fremmede Havne og Fartøier i Kystfart. Fra fremmede Havne kom 230 Dampskibe dr. 459 697 Tons, deraf 28 japanske, 49 439 T., og 12 norske, 15 585 T., og 51 Seilf. dr. 60 720 Tons, deraf 7 japanske, 857 Tons. I Kystfart kom

417 Dampsk. dr. 917288 Tons, deraf 112 japanske, 210695 T., og 6 norske, 10064 T., og 5 Seilf. dr. 7896 T. Til fremmede Havne afgik 141 Dampsk. dr. 320443 T., deraf 19 japanske, 38845 T., 3 norske, 4657 T., og 50 Seilf. dr. 55380 T., deraf 9 japanske, 2256 T., og 1 norsk, 2654 T. I Kystfart afgik 488 Dampsk. dr. 1018113 T., deraf 111 japanske, 198611 T., 16 norske, 22717 T., og 1 svensk, 988 T., og 11 Seilf. dr. 17376 Tons.

Af de 19 ankomne norske Dampskibe indehavde 10 Sukker og Ris fra Hongkong, Philippinerne og Formosa; 7 kom fra de Forenede Stater med Stykgods, Kerosenolie eller Tømmer, og 2 kom fra Batum med Olive. Det svenske Dampsk. kom fra Hongkong med Sukker og Ris. De fleste af Fartøjerne ere i timecharter. Enkelte gjøre meget gode Forretninger, saaledes et dr. 2200 T. netto, der kom fra New York med Kerosenolie i Kasser med en Fragt af £ 9000. Et norsk Seilfartøi forliste. Skibsfarten paa Havnen under norsk Flag tiltager stadig; i 1892 kom kun 4 Fartøier.

Da Konsulatet i den senere Tid gjentagne Gange har faaet Forespørgsler fra norske Rederier angaaende Havneafgifter etc., hidsættes følgende proforma Opgjør for et Dampskib, der anløber Yokohama:

CAPTAIN & OWNERS S. S.
in account with

1.	Advertisements.	
2.	Consular fees.	
3.	Customs Entry	Y. 15
4.	Survey fee, Lloyd's Surveyor	- 20
5.	Medical Attendance p. day	- 2
6.	Tallymen	
	Europeans Y. 3 p. day; Sunday Y. 4	
	Chinese - 2 - " — - 3	
7.	Stevedore Charges as per tariff herewith.	
8.	Customs fees for night and Sunday Work as per tariff herewith.	
9.	Pilotage	
	From Lightship into harbour pr. foot shanght. Y. 1.	
	" anchorage unto lightship pr. foot shanght. - 1.	
10.	Shipchandler	
	Japan Coals Y. 8 to Y. 11 p. ton	
	fresh Water Y. 50 p. ton	
	Bailer " - 35 —	
	Provisions at Market rates.	
11.	Custons Clearance.	
12.	Telegrams	
	to Europe via Eastern Y. 3.88 p. word	
	" — " Northern " 3.08 —	
	" — " " 1.28 —	
	Within Japan " 0.05 —	
	Postage letters	Y. 5 to Y. 10
	Agency Commission	
	for regular lines as per special arrangement	
	" outside steamer	
	for doing ships bussiness Y. 50.	
	1 % af freight collected	
	2½—5 % of outward freight.	

STEVEDORING CHARGES.

1. Discharging of Europe Cargo 16 cents p. ton Measure or Weight.
Loading " — 22 —" — —" —
2. Discharging " Coast — 14 —" — —" —
Loading " — 18 —" — —" —
3. Discharging " Coke — 35 —" — —" —
4. — " Kerosineoil Yen 5 per 1000 cases.
5. — " — " 3 - 1000 Tins.
6. For Towage & General attendance of Steam launch per Steamer \$ (?) 15.
7. For restoring, assorting & sweeping the ship holds per Steamer \$ (?) 18.
" when more than 200 tons are to be restored 14 cents per tons extra.
8. For Superintending the loading and delivery of the cargo and the keeping of damaged colliers we charge Yen 25 per Steamer for the first 1000 tons or part there of, any tonnage above 1000 tons we charge 3 cents per ton.

CUSTOM'S FEES.

Fees for special permit of opening Customs:

From 4 P. M. to 6 P. M.	30 Yen
" " — to Midnight	90 "
" " — to later than Midnight . . .	190 "
" Sunrise to 10 A. M.	40 "

Fees for special permit of opening Customs on Sundays and Holidays:

From 10 A. M. to 4 P. M.	50 Yen
" " — to 6 P. M.	80 "
" " — to later than Midnight . . .	240 "
" Sunrise to 10 A. M.	40 "

Fees for special permit of shipping and discharging:

From Sunset to Sunrise, per hour 3 Yen.

Fees for special permit of shipping and discharging on Sundays and Holidays:

From Sunrise to Sunset, per hour 2 Yen.

" Sunset to Sunrise, per hour 3 Yen.

The above mentioned Fees will be charged for each ship.

Handel. Den samlede Omsætning i 1897 var Yen 382 435 848 mod Y. 289 517 234 i 1896, altsaa en Tilvæxt af Y. 92 918 614 eller mere end 32 pCt. I 1888 var det tilsvarende Tal Y. 131 160 744. Medens i 1888 den direkte Export gennem japanske Hænder kun androg til Y. 7 081 324 af ialt Y. 65 704 510, udgjorde den i 1897 Y. 44 244 286 af Y. 163 135 077, en Stigning altsaa fra 11 pCt. i 1888 til 27 pCt. Den direkte Import gennem japanske Hænder var i 1888 blot Y. 8 483 739 af ialt Y. 65 455 234 eller mindre end 13 pCt.; i 1897 udgjorde den Y. 79 560 939 af Y. 219 300 771 eller mere end 36 pCt.

Den hele Omsætning var i 1888 Y. 131 160 744, i 1897 Y. 382 435 848. Japanske Firmaers direkte Andel i 1888 Y. 15 565 053 eller 12 pCt., i 1897

Y. 123 805 225 eller 32 pCt. Selv om den fremmede Mellemmand endnu længe vil kunne hævde sin Stilling; saa kan det ikke negtes, at Japaneserne i det sidste Aar have vundet mere og mere Terræn.

En anden Kjendsgjerning konstateres mere og mere, nemlig at Japan stræber hen til at blive et Industriland. Der indføres stadig større Mængder af Maskiner og Raastoffe og stadig mindre af færdige Fabrikata.

Der indførtes af Raastoffe, Maskiner etc.:

	1897. Yen.	1896. Yen.
Raa Bomuld	43 630 214	32 573 352
Uld	1 057 482	998 305
Maskineri	12 291 037	6 209 276
Lokomotiver, Vogne . .	5 141 360	1 983 929
Jern	3 046 131	2 359 704
Staal- og Jernbaneskiner	2 001 118	1 280 479
Ialt	67 167 342	45 405 045

Import af færdige Stoffe etc.:

	1897. Yen.	1896. Yen.
Bomuldsgarn	9 625 258	11 372 001
Shirting	3 783 808	4 087 763
Andre Bomuldsstoffer . .	5 826 718	7 552 646
Uldmusselin	3 835 880	6 498 162
Italiensk Klæde	1 815 581	2 813 096
Flonel	1 187 655	1 997 244
Uldent Klæde	1 943 531	3 407 150
Ialt	28 018 431	37 728 062

Export af fabrikerede Stoffe etc.:

	1897. Yen.	1896. Yen.
„Habertage“	9 530 676	7 052 217
Andre Silkestoffer . . .	308 655	364 166
Silke-Lommetørklæder , .	3 390 145	4 617 720
Bomuldsgarn	13 490 196	4 029 424
Bomuldsfabrikata . . .	2 512 375	2 226 107
Ialt	29 232 247	18 289 624

Næsten 1 Million Bomuldsspindler ere i Virksomhed. Den forøgede Import har medført store Beholdninger af Stapelartikler i de vigtigste Havne. En betydelig Del af disse Varer ere solgte ved Ankomsten men ikke overtagne til fastsat Tid.

En Følge af den tiltagne Import var en Overfyldelse af Toldlokalerne, som kun vanskelig kunde afhjælpes, og som har bragt Spørgsmaalet om en Udvidelse af Toldvæsenets Arealer under Overveielse.

En af de vigtigste Begivenheder i 1897 var Fortsættelsen i Japan fra 1ste Oktober af Guldmyntfod paa Basis af ca. 2 sh. 0.³/₈ d Sterling pr. Yen. Dette var til betydelig Fordel for Importørerne, som derved undgik Vanskelighederne ved det senere indtraadte Prisfald paa Sølv af 7 pCt. Det synes heller ikke at have haft nogen uheldig Indflydelse, forsaavidt angaar Japans vigtige Silkeexport. Da Importen i Virkeligheden overstiger Exporten med ca. 80 Mill. Yen, maa dette betydelige Beløb udredes i Guld, paa samme Tid som ogsaa meget Guld gaar ud af Landet derved, at en Mængde Sølvven kommer ind fra Kina og Straits for at udvexles. Der kan imidlertid ingen Tvivl være om, at Regjeringen vil gjøre alt muligt for at holde Landets Pengevæsen oppe.

Skibningen af Raasilke udgjorde i Aarets første Halvdel 26 980 Baller, omtrent lige meget til Europa og de Forenede Stater; i 2den Halvdel udgjorde den 41 688 Baller, hvoraf næsten to Trediedele gik til de Forenede Stater. Høsten viste sig at være en god middels. Kvaliteten viste imidlertid ingen Forbedring, uagtet Kokonerne var bedre end den foregaaende Sæson. Sorteringen var nemlig meget mangelfuld, og selv god Spindesilke viste større Ujævnhed end ønskeligt. Forretningerne i Affaldssilke stillede sig ordinær. Udførselen af Silkelømmetørklæder gaar stadig tilbage, idet Efterspørgselen fra saavel Europa som Amerika aftager.

Den nye The kom paa Markedet i Begyndelsen af Mai. Priserne var i Aarets Løb gennemsnitlig 6 Yen pr. picul høiere end i 1896, Kvaliteten var afgjort daarligere end i 1896, væsentlig maaske fordi den blev bragt for hurtig paa Markedet. Til Trods for alle Opfordringer synes Japanerne at gjøre lidet for at forbedre sin The. Forsøgene med at faa indført japansk The i Rusland synes ikke at ville lykkes.

Aaret 1897 begyndte med, at en betydelig Del af Landets Kobberproduktion allerede var solgt. Priserne holdt sig faste og steg i Aarets Løb ca. 4 pCt. Udbyttet af de største Miner Furukawa og Ashiwo reduceredes imidlertid ved Nødvendigheden af at foretage Arbejder for at forebygge, at de omliggende Distrikter skulde lide Skade ved Vand fra Minerne. Udførselen gik fra 7 211 Tons i 1896 ned til 6 760 Tons. Noteringerne afsluttedes med Yen 26³/₄ pr. picul for „slabs“ og Yen 27³/₄—28 for „ingots“ og „tiles“.

Fisketran. Aaret begyndte med store Beholdninger, som trykkede Markedet. Intet blev gjort førend i April, da en større Omsætning fandt Sted til Yen 4.50 for ordinær Kvalitet. Priserne steg da noget, men faldt atter og var ved Udgangen af Mai helt nede i Y. 4.30 pr. pic., til hvilken Pris nogle faa hundrede Tons omsattes. I September var Beholdningerne meget smaa, og Priserne steg til Yen 4.90 for lys Kvalitet og Y. 4.70 for almindelig mørk. Markedet sluttede meget fast, da Sardinfisket ganske var slaaet feil, og det nye Aar begyndte næsten uden Beholdninger.

Udførselen af Ris var ca. 89 000 Tons mod en Indførsel af ca. 310 000 Tons. Japans Høst i Novbr. 1897 anslaaes 15 pCt. under de gennemsnitlige 40 Mill. koku (1 koku = 307 lbs.). Importen af Ris vil i 1898 formodentlig blive større end nogensinde før, da Befolkningen og dennes Velstand stadig tiltager.

Af Tobak udførtes 6 004 pic. mod 7 052 pic. i 1896. 1ste Januar 1898 traadte Tobaksmonopol i Kraft.

Af Bomuldsgarn indførtes i 1897 92 044 pic. mod 113 046 pic. i 1896 og 71 293 p. i 1895. Af graa Shirting indførtes i de tre Aar resp. 700 300, 804 900 og 604 295 pic. Indførselen af Klæder udgjorde som Følge af Tilvæksten i den indenlandske Tilvirkning kun 34 825 pic. mod 58 600 p. i 1896.

Indførselen af sort Fløiel, Linvarer, Floneller, Musseliner m. m. gik tilbage.

Af „pig“jern indførtes ca. 2 600 Tons mere end det foregaaende Aar. Tidligere hidkom blot engelske Mærker, i 1897 ogsaa endel, antagelig ca 4 000 Tons, fra Alabama. Af Jern i Stænger indførtes ca. 30 000 Tons. Af Jern i Plader (plate and sheet iron) kom blot 144 000 pic. mod 186 646 p. i 1896. Af galvaniseret Jern steg Indførselen fra 18 743 pic. i 1895 til 31 398 p. i 1896 og 78 402 p. i 1897. Det anvendes i stadig større Udstrækning til Tage som Følge af høie Tømmerpriser. Indførselen af wire nails gik ned med 10 pCt; den er helt i Amerikanernes Hænder. Importen af Baandjern gaar stadig tilbage.

Af Kerosene tiltog Indførselen betydelig; der kom 413 518 Kasser amerikansk og 130 559 Kasser russisk Olie mere end i 1896, hvorhos der kom 48 682 Kasser Langkat Olie. Den japanesiske Produktion anslaaes til aarlig 500 000 Kasser.

Af brunt Sukker kom 1 247 132 pic. mod 1 029 086 p. i 1896. Indførselen foregaar fra Formosa, Manilla og Kina. Af hvidt Sukker kom 989 000 pic. mod 678 000 pic. i 1896. Det meste var fra Raffinaderierne i Hongkong; der kom dog 308 000 pic. Roesukker fra Europa mod 116 500 p. i 1896.

Indtil Aaret 1896 kunde Japan producere tilstrækkelig Træløst (timber & lumber) for sit Behov. Udhugningen af Skovene uden tilstrækkelig Nyplønting har imidlertid medført, at Landet for Fremtiden vil trænge Tilførsel. Det udfører dog endnu mindre Kvanta til Nabolandene og sender Thekasser til Ceylon og Oliekasser til Sumatra (Langkat). Den store Byggevirksomhed saavel for Regjeringens som Privates Regning og Anlægget af de mange Jernbaner har udkrævet store Mængder Træløst, der hidtil næsten udelukkende er kommet fra Nordamerikas Vestkyst. Medens Udførselen fra Japan af Træløst i 1897 gik betydelig ned, nemlig til Yen 376 078 fra Y. 447 327 i 1896, tiltog Indførselen betydelig og var næsten 90 pCt. større end i 1896 og mere end tre Gange saa stor som i 1895. Der indførtes i 1897 for Yen 500 179 mod i 1896 Y. 269 533 og i 1895 Y. 159 628. Af Indførselen i 1897 kom Y. 367 051 fra de Forenede Stater og Y. 40 317 fra Br. Nordamerika; det øvrige væsentlig fra Siam, Indien, Kina, Korea, Y. 6 610 fra Tydskland, Y. 2 752 fra Storbritannien.

Naar der spørges om, hvorvidt Norge og Sverige ville kunne deltage i denne Tilførsel, maa det bemærkes, at Japans nye Toldtarif (der træder i Kraft i Løbet af 1899) fastsætter, at Indførselstølden for Træløst, 5 pCt. ad valorem, vil blive beregnet efter Varens virkelige Kostende paa Indkjøbsstedet, Produktionsstedet eller Fabrikationsstedet med Tillæg af Udgifterne ved Assurance og Transport til Lossestedet og af Kommission, om nogen saadan forefindes. Hvorvidt det under disse Omstændigheder vil svare Regning for norske og svenske Skoveiere og Sagbrugseiere at deltage i Konkurrencen, turde, i Betragtning af den langt større Afstand fra Norge og Sverige end fra de ovennævnte af Japan fornemmelig benyttede Exportlande, være temmelig tvivlsomt.

Bygningen af nye Jernbaner paagaar ustandselig. Hovedlinien over Øen Hondo er næsten naaet frem til Simonoseki, og Bygningen af en Linie fra Hago-shima til Yatsushiro paa Øen Kiushiu er bleven bestemt. Henimod Aarhundredets Udgang vil der foreligge en uafbrudt Jernbaneforbindelse fra den sydligste Del af Japan til Otaru paa Øen Yesso. Søoverfarten mellem Moji og Simonoseki og mellem Aomori og Hakodate Muroran vil blive besørget af Jernbanefærger. Paa Tokkaidobanen mellem Tokio og Kobe arbeides der paa Fordobling af Linien. De offentlige Jernbaner have givet et Udbytte af 8 pCt., de private af 7 pCt. af de anvendte Kapitaler. I Aaret 1896—97 befordredes paa Statens Baner $22\frac{3}{4}$ Mill. Passager og 1275 000 Tons Gods; de private Baner befordrede $42\frac{3}{4}$ Mill. Passager og 5 Mill. Tons Gods.

Telegrafiniernes Længde er fra 1886 til 1896 voxet fra 6 209 til 15 659 Miles.

Den første af de tre Tørdokke, som skulde bygges i Yokohama, aabnedes den 26de April 1897; den rummer Fartøier paa indtil 4 000 R. Tons og vil være til megen Nytte, da Yokosuka Marinedokkerne ikke længere ere tilgængelige for Handelsfartøier. Dokken benyttedes i 1897 af 31 Dampskibe og 4 Seilfartøier. Den anden Dok vil sandsynligvis blive færdig før Udgangen af 1898.

Altslags Arbejdsløn er steget betydelig og dermed Udgifterne ved Losning, Stuvning etc.

Næsten alle Slags Mineralier findes i Japan; men de ere ikke alle Omtale værd. Det vigtigste er Kul, som mere og mere bliver en betydelig Exportartikel; i 1897 udførtes 1344 998 Tons mod 1 329 191 T. i 1896. Dertil solgtes i 1897 til Skibsbrug 572 865 Tons. De vigtigste Udførselshavne er Moji, Kuchinotsu, Simonoseki, Nagasaki og Muroran. Med Undtagelse af Simonoseki og Muroran ere alle disse Havne paa Øen Kiushiu. I den nordlige Del af Japan er Muroran visselig det billigste Sted for Kul. Norske Skibsførere har udtalt sig meget fordelagtig derom. Udførselen af Kul gaar hovedsagelig til Shanghai, Hongkong og Singapore. Næst efter Kul kommer i Betydning Kobber. Saadant findes paa alle Øerne; den samlede Værdi udgjør ca. 3 Mill. Yen. Udførselen gaar fornemmelig til Storbritannien, Hongkong og Kina.

Det vigtigste Fiskeprodukt, som kommer til Udførsel, er Tran, som gaar til Europa, Haifinner, Skaldyr og Ræger til Kina og Hongkong. I den sidste Tid er man begyndt at behandle Sild, fanget ved Øen Jesso, paa europæisk Maner; den er sendt til Australien og Straits Settlements, hvor den er bleven befundet meget tilfredsstillende.

Sammenlignende Tabel, udvisende de nuværende og kommende Toldsatser for norske og svenske Produkter:

	Nuværende Told.	Ny Told.
Smør	5 pCt. ad valorem.	15 pCt. ad valorem.
Kondenseret Melk	5 " —	Y. 0.123 pr. Dusin 1 $\frac{7}{8}$ Boxer.
Øl	5 " —	25 pCt. ad valorem.
Alkohol	5 " —	40 " —
Cement	5 " —	Y. 0.065 pr. picul.

	Nuværende Told.	Ny Told.
Jern, pig	Boes 0.15 pr. pic.*)	Y. 0.083 pr. picul.
bar, rod etc., over		
1/4 Tomme i Diam.	" 0.30 —	- 0.261 —
ikke over 1/4 Tom.		
i Diameter	" 0.30 —	- 0.503 —
nails	" 0.30 —	- 0.573 —
plate and sheet	" 0.30 —	- 0.296 —
rails	" 0.30 —	- 0.129 —
galvanised sheet	5 pCt. ad valorem.	- 0.74 —
tinned plate	5 " —	0.691 —
wire	Boes 0.80 pr. pic.	- 0.503 —
" Telegraf	5 pCt. ad valorem	- 0.256 —
Bly, pig	Boes 0.80 pr. pic.	- 0.316 —
Staaltraad	5 pCt. ad valorem	- 1.819 —
— ikke over 1/4		
Tomme i Diameter	Boes 0.60 pr. pic.	- 1.819 —
Tin	" 3.00 —	- 1.992 —
Læder	" 2.00 —	- 5.69 —
Trykpapir	5 pCt. ad valorem	- 1.163 —
andet Papir	5 " —	15 pCt. ad valorem.
Provisioner	5 " —	15 " —
Celluloid i Plader	5 " —	10 " —
— forarbejdet	5 " —	20 " —
Lamper	5 " —	20 " —
Kultjære og Beg	fri.	5 " —
Træmasse (pulp)	—	5 " —
Tømmer og Planker	5 " —	5 " —
Saltet Fisk	Boes 0.75 pr. pic.	15 " —
Oliemaling (paint in oil)	" 1.50 —	Y. 1.304 pr. pic.
Fyrstikker	5 pCt. ad valorem.	20 pCt. ad valorem.
Farver	5 " —	10 " —
Agerbrugsredskaber, Tøm-		
mermands-, Smede-		
og andet Haand-		
værksværktøi eller		
Dele deraf	5 " —	5 " —
Videnskabelige Instrumen-		
ter	5 " —	10 " —
andet Maskineri	5 " —	10 " —
Bomuldsgarn	Boes 5 pr. picul.	Y. 4.18 pr. picul.
Lingarn	5 pCt. ad valorem.	- 6.527 —
Uldgarn	Boes 10 pr. picul.	- 9.169 —
Uldtæpper	" 5 —	- 7.458 —
Vox, Parafin	5 pCt. ad valorem.	- 0.544 —
Vinduesglas	Boes 0.35 pr. 100 Kv. Fod.	Y. 0.302 pr. 100 Kv. Fod.
Shirting, graa	" 0.08 ³ / ₄ —0.10 pr. 10 Yards.	- 0.006 pr. Kv. Yard.
hvid	" 0.08 ³ / ₄	— - 0.010 —
kipret (twilled)	" 0.08 ³ / ₄	— - 0.011 —

*) 3₁₁ Boes = 1 Yen; picul = 1 kg.

	Nuværende Told.	Ny Told.
Shirting, drills . . .	Boes 0.07 $\frac{1}{2}$ pr. 10 Yards.	Y.0.006 pr. Kv. Yard.
ducks . . .	" 0.25 —	- 0.053 —
T cloths . . .	" 0.07 $\frac{1}{2}$ —	- 0.009 —
Indigo Shirting . . .	" 0.10 —	- 0.013 —
Silesias . . .	" 0.07 $\frac{1}{2}$ —	- 0.012 —
Prints . . .	" 0.07 $\frac{1}{2}$ —	- 0.012 —
Italiensk Bomuld . . .	" 0.20 —	- 0.017 —
Turkey Reds . . .	" 0.07 $\frac{1}{2}$ —	- 0.012 —
Bomuldsfløiel . . .	" 0.20 —	- 0.041 —
Victoria lawns . . .	" 0.10 —	- 0.006 —
Floneller . . .	" 0.45 —	- 0.044 —

Afgifter, der under den nye Tarif skulde betales ad valorem, skulle beregnes efter Artiklernes virkelige Kostende paa Kjøbe-, Produktions- eller Fabrikationsstedet med Tillæg af Assurance- og Transportudgifterne til Lossestedet samt af Kommission, om saaden forefindes.

I den originale Traktat med Storbritannien var der blot fastsat ad valorem Satser. Den største Del af disse Satser ere imidlertid med den japanske Regjering Samtykke bleven erstattede med Specialsatser, der skulle revideres hvert tredje Aar fra den nye Tarifs Træden i Kraft. Saadan Revision skal baseres paa Forskjellen mellem Gjennemsnittet af de kvartalsvise Kursnoteringer, der have været antagne af det japanske Toldvæsen i de sidste 6 Maaneder før 30 Juni 1894, og Gjennemsnittet af de af det japanske Toldvæsen antagne Kursnoteringer for de fire Kvartaler, der gaa forud for det Kvartal, i hvilket hver successive Periode af tre Aar udløber. Fortegnelsen over reviderede Satser skal offentliggøres af den japanske Regjering tre Maaneder i Forveien og skal træde i Kraft umiddelbart efter Periodens Udløb. Disse sidste Bestemmelser have tabt meget af sin Betydning, efter at Guldfoen er bleven indført den 1 Oktbr. 1897.

De ovennævnte Toldsatser ere undergivne nogle smaa Forandringer som Følge af, at nogle Artikler ere blevene opførte med lavere Satser i Traktaterne med Tydskland, de Forenede Stater, Frankrige og Østerrige-Ungarn.

Følgende Bestemmelser i Henseende til Konventionaltariffen, af hvilke Norge og Sverige som mest begunstigede Nationer nyde godt, ere senere blevene udfærdigede:

Art. I. Naar man ved Indførsel til Japan ønsker overensstemmende med vedkommende Traktater at nyde godt af Konventionaltarifsatserne, maa Varerne ledsages af Oprindelsesbeviser.

Art. II. Oprindelsesbeviset maa opgive Varernes Mærke, Antal, Navn, Antal Emballager, Tilvirkningsstedet, Skibningsstedet, Skibningsdatoen. Det maa være bekræftet af det japanske Konsulat eller Agentur paa Skibningsstedet eller i Mangel af noget saadant Konsulat eller Agentur af Toldvæsenet paa Stedet eller af et andet Embedskontor, som har Befatning dermed. Dokumentet er i Kraft et Aar fra den i samme anførte Dato.

Art. III. Naar Oprindelsesbevis mangler eller er ufuldstændigt, eller dets

Opgaver ikke stemmer med Varerne, eller det af Toldvæsenet betragtes som ikke fyldestgørende, skal Varerne belastes med Afgifter overensstemmende med „the statutory tariff“. Saafremt der inden sex Maaneder efter Indførselen af saadanne Varer tilveiebringes et fyldestgørende Certificat, skulle de belastede Afgifter reduceres til Konventionaltariffens Satser.

Fra Norge og Sverige indførtes hovedsagelig Maskiner og elektriske Apparater, Jern- og Staalvarer, Papir, Tjære og Beg, kondenseret Melk, Lamper etc. Indførselen bestod væsentlig af Bronzer, Porcellæn, lakerede Varer, Silketøier.

Yokohamas samlede Omsætning med Udlandet udgjorde i 1896 Y. 134 449 907 og i 1897 Y. 177 537 840, deraf med Sverige og Norge i de to Aar Y. 29 595 og Y. 43 752.

Kursen for Yen ved Vexler paa London i £ St. var i 1897:
a vista. 4 Maaneder.

	høiest	lavest	høiest	lavest
Januar . . .	$2/1^{9/16}$	$2/1^{3/8}$	$2/2$	$2/1^{13/16}$
Februar . . .	$2/1^{7/16}$	$2/1^{1/4}$	$2/1^{13/16}$	$2/1^{9/16}$
Marts . . .	$2/1^{1/8}$	$2/1^{1/4}$	$2/1^{1/2}$	$2/5/8$
April . . .	$2/1^{1/2}$	$2/1^{1/4}$	$2/7/8$	$2/5/8$
Mai . . .	$2/3/16$	$1/11^{3/4}$	$2/9/16$	$2/1/16$
Juni . . .	$2/$	$1/11^{13/16}$	$2/5/16$	$2/1/8$
Juli . . .	$2/$	$1/11^{11/16}$	$2/1^{1/4}$	$2/1/8$
August . . .	$2/1/8$	$1/11^{15/16}$	$2/7/16$	$2/1/4$
September . .	$2/1/4$	$2/1/16$	$2/1/2$	$2/3/8$
Oktober . . .	$2/3/8$	$2/1/4$	$2/11/16$	$2/9/16$
November . .	$2/5/16$	$2/1/4$	$2/11/16$	$2/9/16$
December . .	$2^{5/16}$	$2/1^{3/4}$	$2/5/8$	$2/5/8$

Konsulatets Kontor er i No. 90 Bluff; Kontortiden $9\frac{1}{2}$ —12 og 1—3, om Sommeren som her sædvanligt blot i Morgentimerne.

de Reus.

Singapore.*)

Aarsberetning dateret 4 Oktober 1898.

Konsulatafgifter ved Hovedstationen: af norske Fartøier \$ 2 545.22, af svenske \$ 196.75; ved Vicekonsulsstationen af norske Fartøier \$ 322.00.

Der er fremdeles ingen Omsætning her af norske Produkter. Forskellige Forsøg er fra Tid til anden gjort for at introducere norsk Øl paa Markedet; men uagtet dets Kvalitet er anerkjendt, har Forsøgene ikke lykkedes, da Priserne stillede sig 10—12 pCt. høiere end for velkjendte tyske Ølsorter. Heller ikke i Penang er nogen Handel med Norge.

*) Kfr. Hefte 17, Side 681.

Fragterne var ved Udgangen af 1897: til London med Seilskib: Sagomel 15—20 sh. pr. 20 cwt. død Vægt; Spanskrør 17 sh. 6 d pr. 7 cwt., sort Pebber 20 sh. pr. 12 cwt., Bøffelhuder 20 sh. pr. 10 cwt., garvede Huder 20 sh. pr. 12 cwt., alt „light freight“; med Dampskib: Sagomel 27 sh. 6 d pr. 20 cwt., Sago og Perle Tapioca do. pr. 18 cwt., flade Tapioca do. pr. 14 cwt., Gambier 30 sh. pr. 20 cwt., alt død Vægt; Copra 27 sh. 6 d pr. 12 cwt., Bøffelhuder 35 sh. pr. 10 cwt., sort Pebber do. pr. 12 Cwt., garvede Huder do. do., Spanskrør 30 sh. pr. 7 cwt., alt „light freight“; Gummi Nutney 40 sh. pr. 50 cft. „for measurement“. Til Liverpool med Dampskib: for død Vægt 32 sh. 6 d—35 sh. pr. Ton, for „light freight“ 35—40 sh. pr. Ton. Til Havre og Hamburg med Dampskib: for død Vægt 27 sh. 6 d—30 sh. pr. Ton, for „light freight“ 27 sh. 6 d—40 sh. pr. Ton. For Seilskibe anslaaet Fragt pr. Ton det hele Aar: til London og Liverpool 17 sh. 6 d, Marseille 20 sh., Boston 22 sh. 6 d, New York 20 sh.

Der ankom i 1897 til Singapore, Penang og Malacca ialt 8908 Fartøier dr. 6161870 Tons mod i 1896 8924 Fartøier dr. 6482322 Tons.

Værdien af Indførselen til de tre nævnte Steder udgjorde \$ 198349233 og af Udførselen \$ 172361634. Der indførtes 4713243 pic. Bomuldsvarer, 270053 pic. Silke, 12777 chests Opium, 551161 Tons Kul, 7675844 pic. Ris, 973341 Kasser Petroleum. Indførselen af Kul fra Storbritannien er i Tilbagegang — 97040 Tons i 1897 mod 151003 T. i 1893 —, medens den tiltager fra Japan, 279869 T. i 1897, Australien, Borneo og Bengalen.

Der udførtes 947572 pic. Gambier, 607644 pic. Copra, 113873 p. Kaffe, 190515 p. Gummi, 118717 p. Perlesago, 636603 p. Sagomel, 670612 p. Tapioca, 7675844 p. Ris, 752307 p. Tin, 939602 p. Krydderier, 525338 p. Spanskrør.

Ingen Forandring i Fyrindretninger har fundet Sted; alt berettes at være i god Stand.

Kursen var	høiest	lavest	afsluttende.
Bankvexler paa London 4 Mdr.	2 sh. 1 ¹³ / ₁₆ d	1 sh. 9 ¹ / ₂ d	1 sh. 11 ¹⁵ / ₁₆ d
Sovereigns — tilkjøbs . . .	\$ 10.80	\$ 9.15	\$ 10.15
Bankvexler paa Paris o/d . .	frcs. 2.68 ¹ / ₂	frcs. 2.27	frcs. 2.48 ¹ / ₂
— „ Calcutta o/d . .	Rup. 171	Rup. 142	Rup. 151
— „ Java „ .	hfl. 128 ³ / ₄	hfl. 110	hfl. 121

W. P. Waddell.

Bombay.

Aarsberetning dateret 6 Oktober 1898.

I 1897 ankom 4 norske Dampskibe dr. 3915 Tons med Trælastladninger fra ostindiske Havne, Bruttofragt Rup. 85500, og 1 dr. 869 Tons ankom i Ballast. Et af Fartøjerne dr. 869 Tons afgik med Trælastladning, og de øvrige afgik i Ballast. Konsulatafgifter Rup. 208. 6. 9.

Der ankom i 1897 ialt 244 Seilf. dr. 37 165 Tons og 482 Dampskibe dr. 1 000 791 Tons.

Det maa ansees som et Bevis paa Forretningsverdenens gode Stilling, at der, trods de mange Ulykker af forskelligt Slags, som have rammet Indien, ingensomhelst Krise eller Panik har været mærkbar.

Værdien af Bombays Import udgjorde: Varer Rup. 246 051 631, for offentlig Regning (treasure) Rup. 163 475 590 mod i 1896 resp. Rup. 268 550 833 og Rup. 104 726 368.

Omtrent Halvdelen af den hele Indførsel kom fra Storbritannien.

Af Indførselen kom fra		Norge.		Sverige.	
		1897.	1896.	1897.	1896.
Kortevarer	Rup.			4 365	11 085
Fyrstikker	"	267 787	234 238	232 743	127 122
Jern	"	210 438	201 448	192 074	211 109
Staal	"	—	—	103 744	43 733
Papir og Pap	"	10 856	7 004	10 105	4 388
Papirmateriale	"	12 697	50 623	—	—
Træløst (timber)	"	—	8 952	37 564	50 598
Andre Varer	"	42	2	1 378	1 370
Rup.		501 820	502 267	581 973	449 405

Indførselen af Fyrstikker fra de forskellige Lande stillede sig som følger:

		1897.	1896.
fra Japan	Rup.	998 271	531 175
" Norge	"	267 787	234 238
" Sverige	"	232 743	127 122
" Tydskland	"	50 120	54 612
" Østerrige	"	11 373	5 921
" England	"	7 846	18 768
" Belgien	"	5 637	9 918
" andre Lande	"	437	—
Rup.		1 574 214	981 754

Ovenstaaende Opgave viser, at de norske og svenske Stikker paa Grund af sin gode Kvalitet have kunnet beholde sit Marked tiltrods for Oversvømmelsen af den billige japanske Vare.

Den hele Import af Jern gik op til Rup. 7 124 409 mod Rup. 6 148 290 i 1896 og af Staal til Rup. 4 481 131 mod Rup. 3 433 567 i 1896.

Indførselen af Textilfabrikata gik betydelig tilbage, tildels som Følge af indenlandsk Konkurrance. Der er fortiden 69 Bomuldsfabrikker i Virksomhed i Bombay og Omegn med 2 187 425 Spindler.

Den samlede Værdi af Vareeksporten fra Bombay udgjorde Rup. 246 882 929 mod Rup. 300 361 115 i 1896. Af Eksporten gik til Sverige Bomuld for Rup. 18 000 og andre Artikler for Rup. 865.

Pesten begyndte at optræde i Byen i August 1896; Dødeligheden gik ned i Mai 1897, da Heden indtraadte, men tiltog atter fra September s. A. til April 1898, da den atter aftog, saa at den i Juni til August ~~neten~~ var forsvundet. Siden Septbr. d. A. har den atter raset voldsommere end nogensinde. I de sidste to Aar har der i Præsidentskabet Bombay ialt været 146 939 erkjendte Tilfælde med 116 534 Dødsfald. I den sidste Tid er Indpodningen af Serum bleven officielt opmuntret. Udentvivl byder saadan Indpodning større Beskyttelse end enhver anden Forholdsregel. I en Landsby Undhera blev endel af Befolkningen indpodet; 71 Indpodede opviste 8 Tilfælde af Pest med 3 Døde, 64 Ikke-Indpodede derimod 27 Tilfælde med 26 Døde.

H. Uelinger,
fung. Konsul.

Algier.

Norske Fartøier.	Med Ladning.				I Ballast.				Tilsammen.		Bruttofragter.	
	Seilskibe.		Dampskibe		Seilskibe.		Dampskibe.				Francs.	
	Ant	Tons.	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Seilskibe.	Dampskibe.
I. Ankomne.												
a Norge.	2	908	2	746	-	-	-	-	4	1 654	17 340.00	33 590.00
Sverige	-	-	2	2 154	-	-	-	-	2	2 154	-	47 663.00
andre Lande . . .	-	-	11	10 152	1	1 495	10	11 049	22	22 696	-	181 790.00
Ialt	2	908	15	13 052	1	1 495	10	11 049	28	26 504	17 340.00	263 043.00
II. Afgaaede.												
andre Lande . . .	1	1 495	16	16 204	2	908	9	7 897	28	26 504	18 000.00	154 400.00
Ialt	1	1 495	16	16 204	2	908	9	7 897	28	26 504	18 000.00	154 400.00

Af svenske Fartøier ankom 3 dr. 2 256 Tons med Ladning, Bruttofragt frs. 31 400.00, og 3 dr. 6 655 Tons i Ballast. 4 Fartøier dr. 7 379 Tons afgik med Ladning, Bruttofragt frs. 90 000.00, og 2 dr. 1 532 Tons afgik i Ballast.

Aarsberetning dateret 31 Oktober 1898.

Skibsfarten fordelte sig som følger paa Distriktets Stationer:

Ankomne til:	Norske.		Svenske.		Tilsammen.	
	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.
Algier	11	10 569	1	1 174	12	11 743
Oran	9	8 226	—	—	9	8 226

Ankomne til:	Norske.		Svenske.		Ant.	Tons.
	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Tilsammen.	
Bougie	1	824	—	—	1	824
Bône	5	4 696	5	7 737	10	12 433
Philippeville	2	2 189	—	—	2	2 189
Ialt	28	26 504	6	8 911	34	35 415

Til Havnene i Distriktet, hvor ingen Vicekonsuler findes ansatte, ankom:

	Norske.		Svenske.		Tilsammen.	
	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.
Benisaf	4	5 201	—	—	4	5 201
Arzew	4	3 746	—	—	4	3 746
Ialt	8	8 947	—	—	8	8 947

De til Konsulatdistriktet for Handelsoperationer ankomne Skibe udgjør altsaa et Antal af 42 dr. 44 362 Tons, hvoraf 36 norske dr. 35 451 Tons og 6 svenske dr. 8 911 Tons mod 37 dr. 35 062 T. i 1896, 39 dr. 30 448 T. i 1895 og 48 dr. 34 864 T. i 1894.

Af de til Konsulathavnene ankomne Skibe bragte i 1897 10 norske Skibe Kul fra England, 4 Is fra Norge, 2 Trælast fra Sverige og 1 do. fra Finland, 4 Malm i Transit, medens 7 ankom i Ballast. 2 svenske Skibe bragte Kul fra England, 1 Trælast fra Norge, og 3 ankom i Ballast.

Af de 34 ankomne Skibe afgik 15 i Ballast; derhos afgik af norske Fartøier 1 fra Algier med Malm, 3 fra Bône med Fosfat og 2 med Malm, 3 fra Oran med Malm og Alfa, 2 med Alfa og 1 med vegetabilsk Krølhaar, 1 fra Bougie med Fosfat, 2 fra Philippeville med Alfa. Fra Bône afgik 2 svenske Skibe med Kork, fra Oran 1 med Fosfat og Hø og fra Bône 1 med Malm.

Fragterne for Trælast fra Sverige var omtrent de samme som i 1896, nemlig frcs. 57—65 pr. Ptb. Std.; for Is fra Norge var Fragten frcs. 25 pr. Ton, medens Kulfragterne viste Tendents til Stigning fra frcs. 6.50—6.75 i 1896 til frcs. 7.25—8.50 i 1897.

De optjente Bruttofragter — heri ikke iberegnet Summerne for Skibe i Maanedsfragt — har udgjort for norske Skibe frcs. 417 443.00 og for svenske frcs. 114 400.00.

De i Konsulatdistriktet oppebaarne Konsulatafgifter beløb sig til for norske Skibe frcs. 3 513.15 og for svenske frcs. 1 468.15, tils. frcs. 4 981.30, hvoraf Konsulen oppebar frcs. 3 008.00.

Expeditionsafgifterne i Alhvar var for norske Skibe frcs. 56.50, svenske frcs. 38.50 og fælles frcs. 21.00, tils. frcs. 115.50.

I Aarets Løb har ingen Paamønstring fundet Sted; derimod afmønstredes 1 Mand fra svensk Fartøi.

En Rømning fra norsk Skib er anmeldt.

For at reparere lidt Skade har Algier været anløbet af 1 norsk Damper.

Koloniens Handelsomsætning med Udlandet, der i 1896 gik op til frcs. 85 669.00, har for 1897 naaet op til frcs. 87 661 000.00 (commerce spécial). Heraf falder paa Importen frcs. 48 793 000.00 og paa Exporten frcs. 38 868.00. Importen er saaledes gaaet ned med ca. 5 pCt., medens Exporten er tiltaget med ca. 12 pCt. Naar til nævnte Tal lægges Værdien af transiterede Varer, bliver den samlede Sum (commerce général). . . . frcs. 110 475 000.00 Omsætningen med Frankrige beløber sig til „ 462 154 000.00

Ialt frcs. 572 629 000.00

eller en Forøgelse af ca. 9.45 pCt. fra 1896, der kun naaede til frcs. 523 209 000.00.

Importen fordeler sig med følgende Tal paa de tre Hovedklasser:

	1896.	1897.
Næringsmidler frcs.	23 456 899	25 598 843
Raamateriale for Industrien „	17 574 509	15 442 826
Fabrikerede Artikler . . „	10 404 604	7 751 401
	frcs. 51 436 012	48 793 070

heraf kommer:

Levende Dyr . . . frcs.	7 419 168	Uldvarer (vævede) . frcs.	518 040
Kornvarer og Mel . „	7 015 168	Petroleum „	510 111
Kaffe „	5 634 431	Bomuldsvarer . . . „	476 436
Træ af alle Slags . „	4 417 119	Vin og Alkohol . . . „	427 303
Kul „	2 572 390	Fisk „	310 393
Tobak i Blade . . . „	2 064 787	Huder, beredte . . . „	287 867
Huder (raa) „	1 554 622	Silke- og Silkevarer „	221 384
Olier og Oliefrø . . „	1 216 304	Læderarbejder . . . „	133 031
Frugter „	1 106 817	The „	130 180
Maskiner „	1 042 725	Oliveolje „	105 535
Fiskegarn(tilberedte) „	1 087 985	Kurvarbejde „	70 109
Poteter og tørrede		Lin og Hamp „	69 148
Grønsager „	825 790	Ris „	52 990
Ost „	767 908	Uld „	51 158
Tobak, forarbejdet . . „	715 081	Jern og Staal „	48 367
Værktøi og Metal-		Andre Artikler „	6 707 203
varer „	623 179		
Faïence og Glas . . . „	610 341		frcs. 48 793 070

De Værdier, hvormed de forskjellige Lande har deltaget i Importen, er følgende:

Rusland frcs.	6 192 554	Østerrige frcs.	1 945 094
Brasilien „	5 504 627	Italien „	1 686 734
England „	5 190 809	Sverige „	939 735
Spanien „	4 759 376	Tydsland „	926 220
Tunis „	3 822 763	Schweitz „	850 537
Forenede Stater . . „	3 438 966	Belgien „	473 991

Holland	frcs.	308 008	Portugal	frcs.	1 024
Danmark (1 Jern-			Andre Lande . . .	„	12 416 950
dampskib) . . .	„	235 958			
Norge	„	69 981		frcs.	48 793 070
Grækenland . . .	„	29 743			

Hovedsummen af Indførselen fra Sverige falder paa Trælasten, hvoraf der ifølge commerce spécial er indført:

af over 80 mm. Tykkelse	916 Tons til Værdi frcs.	71 448
- mellem 80 mm. og 35 mm. Tykkelse	7 985 „ - — „	702 680

8 901 Tons til Værdi frcs. 774 128

Af høvlet Virke er fra Sverige indført 374 Tons Gulvbord (parquet) til en Værdi af frcs. 93 436.00, saa den totale Indførsel for 1897 beløber sig til 9 275 Tons til Værdi af 867 567.00 mod i 1896 10 974 Tons, frcs. 1 065 897.00.

Medens den totale Træimport kun viser en Nedgang af ca. 300 Tons mod foregaaende Aars, udviser den svenske Import en Tilbagegang af ca. 1 700 Tons med ca. 2 Millioners Værdi. Grunden hertil er dels at søge i den stedsige stigende Konkurrence med Finland, dels ogsaa i, at de høje Trælastpriser i Sverige og de Vanskeligheder, Importørerne har havt med at faa Udsalgspriserne paa Høide med de store Indkjøbspriser, har nødsaget dem til at vende sig til andre og billigere Markeder.

Oversigt over Indførselen af Træ til Bygningsbrug:

	80 mm. og derover.	80 til 35 mm.	under 35 mm.	Total.
Sverige . . .	916	7 985	—	8 901
Østerrige . .	1 814	3 057	6 435	11 306
Forenede Stater	1 161	—	—	1 161
Rusland . . .	—	2 500	504	3 004
Canada . . .	—	3 634	—	3 634
Rumænien . .	—	—	873	873
Andre Lande .	124	845	506	1 475
Tons	4 015	18 021	8 318	30 354
til Værdi af frcs.	313 170.00	1 585 848.00	815 164.00.	

Det fra Østerrige, Rumænien og de russiske Sortehavshavne importerede Trævirke er en meget let løs Gransort, der i mange Tilfælde med Fordel kan erstatte det nordiske Træ, og der er neppe nogen Mulighed for, at Sverige eller Norge skulde kunne optage Konkurrencen med denne Træsart. Virket leveres i 1" $\frac{3}{4}$ " og $\frac{1}{2}$ " Bord i saagodtsom udelukkende 12 Fods Længde og i Bredde fra 8"—16". Priserne for denne Last er ifølge Sorteringerne henholdsvis:

for 1" Bord frcs.	200 à 230	{ pr. Ptb. Std. cif algerske Havne.
- $\frac{3}{4}$ " — „	210 à 240	
- $\frac{1}{2}$ " — „	225 à 250	

Til den store Frugtexport, der foregaar fra Algier, benyttes et betydeligt Kvantum smaa Kasser, hvortil dette Virke paa Grund af sin Lethed og sin store Bredde i Særdeleshed egner sig.

Spruce fra Canada vil vinde mere og mere Marked hernede, og af Pitschpine, der i Kvalitet staar over og i Pris neppe beregner sig dyrere end gode svenske Bjælker, er indført et Par Ladninger.

Af Egestav til Tøndefabrikation er hovedsagelig fra de russiske Sortehavshavne indført 3 400 Tons til en Værdi af frcs. 611 700.

Af Taglægter for Gibsmagere — lattes à plafond — i 6 mm. Tykkelse og 25 mm. Bredde og i Længder fra 1—4 m. er indført 432 Tons til en Værdi af frcs. 108 000.

Af øvrige svenske Produkter er indført 191 387 Kg. Jern, 7 549 Kg. Karton og Papir i Arbeide samt 13 960 Kg. Fyrstikker Dette sidste Parti, der forsøgsvis har været indført til Oran, har vanskeligt kunnet konkurrere med det belgiske Fabrikat, der oversvømmer Markedet her, og er blevet solgt til Underpriser, saa Forsøget neppe vil blive gentaget.

Norges hovedsagelige Export hertil har været Is, hvoraf den officielle Statistik angiver at være indført 1 150 Tons, medens det virkelige Kvantum er 1 268 Tons til Algier og 600 Tons til Oran. Af Stokfisk er indført 3 360 Kg. og af Metalvarer i Arbeide 2 045 Kg. Importen af Træ fra Norge har været forliden til i Statistiken at blive opført særskilt; den har i sin Helhed neppe været over 100 Ptb. Std. og er derfor gaaet ind under Indførselen fra „andre Lande“. Enkelte mindre Partier af Hesteskosøm og Konserver er af samme Grund heller ikke blevne opført særskilt.

Af Artikler, der nærmest kan interessere det norske Marked, er indført af sukret kondenseret Melk 10 800 Kg. og af Marmor i Tykkelse fra 4 cm.—16 cm. 50 000 Kg., under 4 cm. 29 000 Kg.

Exporten fra Algier, der i 1896 gik op til et Beløb af frcs. 34 233 000, er i 1897 steget til frcs. 38 868 388 eller en Forøgelse af over 4.5 Million. Ifølge commerce spécial falder der paa de 3 Hovedgrupper følgende Ziffre:

	1896.	1897.
Næringsmidler	2 482 305	3 243 163
Raamateriale for Industrien	24 266 468	27 936 809
Fabrikerede Artikler . .	7 484 258	7 689 416

Frcs. 34 233 231 . 38 868 388

Udførselen bestod af:

Alfa, Fosfat, Tobak (fabrikeret), Jernmalm, Kork, Crin végétal, raa Huder, Zink, Hø og Halm, Vin og Alkohol, Fisk (frcs. 979 734), Kornvarer og Mel, færdige Klæder, Garverbark, Uld, Heste, vævede Bomuldsvarer, Huder (forarbejdede), Tobak i Blade, Poteter og tørrede Grønsager, levende Dyr (ikke Faar), Vox, Silke, Tomfade, vævede Uldvarer, Koraller, Hamp og Lin i Arbeider, Faar, Sædfrø, Olivenolie og forskellige andre Varer.

Kornhøsten har givet betydelig bedre Udbytte end foregaaende Aar; det for Korn dyrkning kultiverede Areal udgjør 2 720 000 Hr., hvorpaa der i 1897 avledes 54 130 Tons Hvede, 54 550 T. Byg, 763 T. Mais og 6 737 T. andre Kornsorter, ialt 116 180 Tons.

Tobakshøsten har givet et Udbytte af 3 431 000 Kg., og paa de ca. 125 000 Hr. store Vinmarker har der været høstet 4 381 000 Hl. Vin gennemsnitlig af meget god Kvalitet og solgt til gode Priser, saa Resultatet i pekuniær Henseende har været meget tilfredsstillende.

Direkte Export til Norge og Sverige af Vin fra Algier foregaar saagodtsom ikke. Hovedmassen af Algiers Vinproduktion gaar til Frankrig — 3 583 309 Hl. — hvorfra den atter reexporteres til Udlandet. Til Tydskland exporteres ganske betydeligt og til Danmark har været afsendt ca. 1 700 Hl. Den algierske Vin vinder mere og mere Marked i Udlandet; men den bør helst indkjøbes direkte fra Algier, idet somofte den Vin, som Exportørerne i Frankrig sender ud under Navn af Algiervin, har meget liden Lighed med det oprindelige Produkt. Priserne varierer efter Kvaliteten fra frcs. 20 til 45 pr. Hl. frit paa Kaïen her.

De algierske Korkeskove exploiteres nu for en stor Del for Statens Regning; deres Areal gaar op til ca. 280 000 Hr., hvoraf de $\frac{9}{10}$ falder paa Departementet Constantine, der fra en Produktion i 1894 af 540 Tons, i 1895 af 820 Tons, i 1896 af 1 560, er kommet op til 2 340 Tons i 1897, og for næste Aar formodentlig vil kunne opvise det dobbelte Kvantum. For Departementerne Algier og Oran paaregnes for næste Aar en Produktion af ca. 1 500 Tons. Den rationelle Maade, hvorpaa Exploitationen nu foregaar, har i høi Grad forbedret Korkens Kvalitet, saa den inden ikke lang Tid vil kunne staa paa Høide med den spanske og portugisiske Kork. Til Norge foregaar herfra saagodtsom ingen Export af Kork. Til Sverige sendtes i 1897 172 Tons, til Danmark 158 Tons, medens Rusland, England, Østerrige, Belgien og Tydskland bruger betydelige Kvantiteter. Saalænge Korkexporten herfra endnu var i sin Barndom, tog Exportørerne det mindre nøie med Korkens Sortering, saa en Balle kunde indeholde flere forskellige Kvaliteter. Dette har givet Anledning til Reklamationer, og der har i Aviserne været ført Klager over, at enkelte udenlandske mindre samvittighedsfulde Kjøbere har benyttet sig deraf til at omsortere Korken, give de bedste Sorteringer Navn af spansk og portugisisk Kork og sende de laveste Kvaliteter i Handelen som Algierkork, der derved har faaet et daarligt og ufortjent Renomé. Ved Produktets Forbedring og den stigende Export har i den senere Tid Exportørerne begyndt at rette sig efter Udlandets Fordringer med Hensyn til Sorteringen. For de bedre Kvaliteter noteres Priserne frcs. 90—95 pr. 0/0 Kg. frit paa Kai.

Uldexporten fra Algier er i Tiltagende, takket være de af Regjeringen tagne strenge Forholdsregler for at faa Bugt med de gennem lange Tider af Araberne udøvede Bedrag ved Uldsalgene. Ulden fugtes nemlig med Olje eller Melk og indgives med fin Sand, hvorved Vægten i høi Grd forøges, og Ulden, der i vasket Tilstand burde give 40 à 45 pCt. ren Uld, giver ved denne Fremgangsmaade neppe mere end 25—30 pCt. Saalænge der imidlertid ikke i de uldproducerende Distrikter i Indlandet oprettes Uldvaskerier, saa Export af vasket istedetfor af uren Uld kan foregaa, vil neppe Exporten naa den Høide, den burde.

Af levende Faar har der i 1897 til Frankrige været afsendt 1 076 369 Stykker.

Ved Lov af 23de December 1897 er Loven af 28 Decbr. 1895 om forhøjede Havneafgifter atter ophævet, og Afgifterne opkræves nu for Skibe kommende fra Havne indenfor „cabotage international“s Omraade, d. v. s. europæiske, Middelhavs- og Sortehavshavnene efter følgende Tarif:

Naar det lossede Kvantum er:

større end Halvdelen af Skibets Nettotonnage	frc. 0.50
mindre end Halvdelen men større end Fjerdedelen	„ 0.25
mindre end Fjerdedelen men større end Tiendedelen	„ 0.13 ¹ / ₂
mindre end Tiendedelen	„ 0.05
alt pr. Ton, beregnet efter Skibets Nettodrægtighed. Skibe, kommende fra andre Havne, erlægge dobbelt Afgift. Losses et Skib successivt i flere af Koloniens Havne, beregnes Afgifterne i hver Havn efter nævnte Tabel, dog saaledes, at de samlede Havneafgifter for en Reise ikks overstiger frc. 0.50 eller henholdsvis frc. 1.00 pr. Ton af Skibets Nettodrægtighed. For hver Passager beregnes som for 1 Tons Last. For lastende Skibe og for Skibe, der anløbe Algiers Havne kun for at tage Kul eller Levnetsmidler, erlægges ingen Afgift.	

Nogen regelmæssig Dampskibsforbindelse mellem Norge og Sverige og Algier eksisterer ikke; en saadan Linie vilde sandsynligvis nu, da de høje Havneafgifter atter er ophævede, kunne paaregne ikke ubetydelige Varepartier. Tidligere fandtes regulære Forbindelser med Antwerpen, Rotterdam, Kjøbenhavn og Hamburg; men de i 1895 forhøjede Havneafgifter, der umuliggjorde Losning eller Lastning af mindre Varepartier, bragte de fleste Linier til at ophøre med sin faste Fart paa Algier; de har søgt andre Anløbssteder, og har siden Ophævelsen af nævnte Afgifter endnu ikke gjenoptaget sin Fart paa de algierske Havne. Der er blandt Exportørerne almindelig Klage over den vanskelige Forbindelse med Udlandet, der nu maa foregaa med Omlastning af Varen i Marseille eller nordfranske Havne, hvormed der er forbundet betydelige Omkostninger.

Arbejder til Udbedring af Algiers Havne foregaar stadig. I Byen Algiers Havn har saaledes i Aarets Løb været foretaget betydelige Arbejder til yderligere at forøge Havnens Sikkerhed, og Handelskammeret har til dette Øiemed bevilget frcs. 800 000. Den 14 Juli nedlagdes Grundstenen til de nye Havne- og Kaianlæg, hvortil der foreløbig er bevilget en Sum af frcs. 6.5 Millioner. Naar disse Anlæg om 5 Aar er færdige, vil Algier i syd for den nuværende Havn have faaet et stort nyt Havnebasin med et Kaiareal af 170 000 m², forsynede med de nyeste og bedste Apparater til hurtig Losning og Lastning. I Bougie er paabegyndt Arbejdet til en ny Havn, der vil koste frcs. 1 360 000, og i Bône foretages ligeledes en større Udvidelse af Havnen.

Algiers Havn er blandt franske Havne den 6te i Rækken med Hensyn til Kvantum af indkomne og udgaaede Varer og den 2den i Rækken med Hensyn til ankommen Tonnage. Heri er dog indbefattet Skibe, der kun er komne for at kulle; fratrækkes disse, kommer Algier i 4de Række, idet Marseille, Havre og Bordeaux kan opvise større Ziffre.

Algier benyttes nu mere og mere som Kulplads. Medens Havnen i 1896 besøgtes af 1 401 Skibe dr. 2 132 000 Tons, der indtog 257 000 Tons Kul, steg Antallet i 1897 til 1 464 Skibe dr. 2 263 000 Tons, der tog 295 000 Tons

Kul. Heraf var 76 norske og 8 svenske Skibe mod henholdsvis 62 og 6 i 1896.

Algier disponerer over 2 Tørdokke, den største med en Længde i Bunden af 110 m. og en Bredde af 15.8 m.; den mindste er 57 m. lang og 10.6 m. bred.

Algiers Jernbanenet, der omfatter 2905 km. Linie, har ingen Udvidelse modtaget i Aarets Løb. Ca. 50 km. Tertiærbane af lokal Interesse er under Bygning.

Ved Dekret af 29de Marts er Telegraftaxten mellem Algier og Frankrig nedsat fra 10 c. til 5 c. pr. Ord. Algier er i Forbindelse med Frankrige ved 6 Kabler, og Længden af dets Telegrafinier er 8388 km.

Koloniens Toldintrader udgjorde i 1897 frcs. 11 617 119 mod frcs. 1 0360 575 i 1896. Sundhedsafgifterne for Skibe var frcs. 102 548 mod frcs. 96 382 det foregaaende Aar.

Paa Grund af Pest i Orienten har ingen Pilgrimsfart fra Algier til Mekka været tilladt i 1897.

Siden 11 Oktober er forhenværende Politiprefekt i Paris, Lepine, Generalgouvernør over Algeriet.

Severin Houge.

Paris.

Aarsberetning dateret den 31 Oktbr. 1898.

Siden Indberetningen for 1896 har Spørgsmaalet „Paris port de mer“ ikke gjort Fremskridt.

Dimensionerne af de Dampskibe, der nu komme op til Paris direkte fra udenrigske Steder, ere: største Længde m. 50.95, Bredde m. 7.50, Dybgaaende m. 3.30, Høide over Vandfladen m. 1.75, Tons fuldlastede 450.

Arbeidsvirksomheden har i 1897 været meget livlig, dels som Følge af Arbejderne for Verdensudstillingen, dels som Følge af Orleansbanens Hovedstations Flytning til Centret af Byen. Arbejderne paa den underjordiske Jernbane (le Metropolitaine), der er antaget af Deputeretkammeret og Municipalraadet, kommer strax til at tage sin Begyndelse. Ogsaa den private Bygningsvirksomhed har været meget livlig, og turde endmere tiltage i 1898. Paa Grund deraf har Forbruget af Trævarer været særdeles betydeligt; men som Følge af de altfor høit opdrevene Priser paa skandinavisk Grantræ har ulukkeligtvis Parisermarkedet, som hidtil næsten udelukkende benyttede saadan Vare, og for hvilket Canadagran (spruce) har været saa godt som ukjendt, begyndte i temmelig høi Grad at fylde sit Behov fra Canada. Canadavirket er vistnok af langt lavere Kvalitet; men da Forskjellen i Pris mod t. Ex. svensk Trælast, som i 1897, gaar op lige til frcs. 40 pr. Std., leveret Rouen, har Forbrugerne

i mange Tilfælde foretrukket den mindre gode men saameget billigere Vare. Dette Forhold kommer antagelig til at have ret beklagelige Følger for Fremtiden; thi da Konsumenterne nu have begyndt at faa Smag paa disse billige Varer, komme de efterhaanden til at vænne sig mere og mere til dem, og Prisen paa skandinavisk Granlæs af grovere Dimensioner kommer til at holdes nede som Følge af den svære Konkurrence. Specielt til Verdensudstillingsarbejderne kommer meget store Kvantiteter Canadagræs til at anvendes til Skade for skandinavisk Virke.

I 1897 var Importen af Is fra Norge betydelig, og turde den komme til aarlig at tiltage, da den norske Is mere og mere vinder i Gunst.

Inspektøren for Fiskehallerne har oplyst, at det lader sig gjøre at indføre frossen eller i Is nedlagt Lax og Ørret fra Norge, og at saadan Tilførsel burde kunne gjøres med stor Udsigt til Gevinst navnlig i de Maaneder af Aaret, da Fangsten af disse Fiskesorter er forbudt i Frankrige, nemlig fra 30 Septbr. til 10 Juni for Lax og fra 31 Oktbr. til 31 Januar for Ørret.

Følgende Formaliteter maa imidlertid iagttages: et Snøre bør drages gennem Fiskens Gjæller gennem begge Kjæver og plomberes med et Blysegl, hvorhos Forsendelsen bør ledsages af Oprindelsesbevis fra fransk Konsultjenestemand. Forsendelserne bør adresseres til en af de edsvorne Forsælgere ved Hallerne, over hvilke der meddeles Liste, naar Begjæring derom tilstilles Generalkonsulatet.

Temmelig mange norske og svenske Arbeidere ere hidkomne i den Tro, at de let skulde kunne finde Arbeide ved Udstillingen. Det er imidlertid høist undtagelsesvis, at dette lykkes, dels fordi der strømmer til Masser af franske Arbeidere, der selvfølgelig have Fortrinnet, dels fordi fremmede Arbeidere ere meget ildeseede, og dels fordi der i Entreprenørernes Kontrakter er indtaget en Klausul, som ikke tillader dem at anvende mere end 10 pCt. udenlandske Arbeidere. De fleste af de Hidkomne have derfor maattet vende hjem.

Efter Opgave fra Politipræfektoret var ved Udgangen af 1897 dersteds indskrevet som boende i Paris 1 221 Svensker og 442 Nordmænd.

Noteringerne paa den herværende Børs i 1897 af norske og svenske Statspapirer holdt sig omkring:

Norske:

			Januar.	April.	Juli.	Oktober.	Decbr.
3 $\frac{1}{2}$	%	1886 . . .	100.27 $\frac{1}{2}$	100.40	101.25	101.50	100.10
3 $\frac{1}{2}$	%	1888 . . .	99.50	99	10.90	101.35	99.50
3 $\frac{1}{2}$	%	1894 . . .	103.50	105.50	04.20	106	102.50

Svenske:

3 $\frac{1}{2}$	%	1888 . . .	—	—	—	1 270	—
3 $\frac{1}{2}$	%	1890 . . .	630	630	624	623	630
3	%	1894 . . .	101	—	100.50	100.25	100
3 $\frac{1}{2}$	%	1895 . . .	104.52 $\frac{1}{2}$	104.67 $\frac{1}{2}$	104.30	104.80	102.75

I 1897 er til Konsulatet indløbet 379 og afgaaet derfra 392 Skrivelser.

Gustav Nordling.

Rio Janeiro II*).

Aarsberetning dateret 15 Oktbr. 1898.

Efter i 1ste Afsnit at have omhandlet Forholdene i Brasilien i det hele, hvad økonomiske og kommercielle Foreteelser angaar, og specielle Sider af Handelsrørelsen i den federale Hovedstad Rio de Janeiro, anføres nedenfor enkelte Data vedrørende de enkelte Stater, hvilke kunne have Interesse.

Rio Grande do Sul. Denne Stat har heldigvis nydt Ro og Fred, siden Forliget mellem de stridende Partier opnaaedes i 1895. Da ny Præsident er tiltraadt, har ogsaa dette bidraget til at gjøre den politiske Forsoning lettere. Handelen, der i 1896 baade led under Følgerne af Urolighederne og af, at Kjøbmændene ei havde fuld Tillid til den opnaaede Fred, og derfor holdt sig tilbage, begyndte derefter atter sin vanlige Virksomhed, som i 1896 og 1897 trods Krise og Vanskeligheder har været nogenlunde livlig. En af Vanskelighederne for den legitime Handel i den nævnte Stat er de Misbrug med Smugleri, som ved den hele Grændse forsøges praktiseret, og som Regjeringen af al Kraft modarbejder. Indførselshandelen har sit vigtigste Centrum i Byen Rio Grande do Sul (Sao Pedro), hvor nu den eneste Toldbod er. Toldboden i Porto Alegre, som ophævedes i 1897, har man atter i 1898 agiteret for at faa oprettet, men uden Held. Handelen med tørret Kjød har i 1897 været jevn og omtrent som i 1896. I Læderforretningerne forefaldt store Fluktuationer, som forvoldte ei ubetydelige Tab. Hovedforbindelsen i Europa er Hamburg, hvorfra baade de Handlende forsyne sig, og hvorhen Hovedmængden af Exporten gaar. Derefter Liverpool, hvorfra forskellige Sorter Stykgods komme. De tyske Dampskibe have den største Del af Trafikken med Europa.

Rio Grande do Suls Udvikling gaar jævnt frem, efter som dets Jernbaner blive færdige. En af de vigtigere er Estrada de Ferro de Santa Maria ad Rio Uruguay, hvis to første Sektioner til Cruz Alta og til Passo Fundo gennemløbe høitliggende, frugtbare, sunde Egne, hvori Kolonier ere anlagte, og hvor ikke faa Nordboer have nedsat sig. Fra Cruz Alta, en By paa ca. 6 000 Indbyggere, der er Hovedpunktet i et Koloniomraade paa 10 000 Indbyggere, vil der blive anlagt et Sidespor om Kolonien Ijuhy til Santo Angelo. Denne Linie forventes at ville blive meget indbringende. Banen Estrada de Ferro Sao Paulo e Rio Grande er under Bygning. Den vil, idet den i Itararé mellem Sao Paulo og S.ta Catharina skal knyttes til Sorocababanen, sætte Rio Grande i Jernbaneforbindelse med Rio de Janeiro. Banen Estrada de Ferro Sudoeste Brasileira tilhører nu et belgisk Bolag. Banen Estrada de Ferro Alegre a Uruguayana, der gaar over Cacequi og Bagé, er næsten færdig og er nu bortforpagtet til et belgisk Bolag. Den mest indbringende Linie er Porto Alegre e Sao Leopoldo, en af de ældste tyske Kolonier og nu en vigtig By — en Bane, hvis Trafik stadig er i Stigende.

En af de for Rio Grande do Sul vigtigste Problemer er Uddybningen af Indløbet over dens Barre og Opmudringen af Seilløbene inde i Lagunen. Baade

*) Kfr. Hefte 14, Side 489.

vidtløftige Studier og kostbare Arbeider ere udførte i denne Retning; men Spørgsmaalet er endnu ikke løst.

Staten har ret gode Finantser og har Saldoer i Kasse. Indtægtsbudgettet er ca. Mr. 7 Millioner og Udgiftsbudgettet ca. $5\frac{1}{2}$ Mill. Staten har en Gjæld af ca. Mr. $6\frac{1}{2}$ Mill., hvorpaa der dog jævnt afbetales.

Indvandringen støttes af Staten, der nu siden 1 Jan. 1895 har overtaget Udgifterne dermed fra Unionen, og omtrent 2 500 Indvandrere kunne regnes aarlig at ankomme.

Byen Rio Grande do Sul (Sao Pedro) anløbes i 1897 af 4 norske Seilskibe dr. 9914 Tons og 19 svenske dr. 4 957 Tons. Porto Alegre af 1 norsk Seilskib dr. 315 Tons og 1 svensk dr. 179 Tons.

Paraná. Vicekonsul Soares Gomez i Paranaguá anfører, at Handelen dersteds i 1897 havde følgende Omfang: Der indførtes af Varer fra Udlandet for Rs. 5 704 195 000, Varer fra brasilianske Havne Rs. 868 700 000 og brasilianske Varer fra brasilianske Havne for Rs. 1 122 603 000 eller en samlet Indførsel af Værdi Rs. 7 695 498 000. Disse Zifre ere imidlertid antagelig for lave.

Hvad Udførselen angaar, afgik der til Udlandet Varer for Rs. 12 122 000 000. Herva-Matte var fremdeles den vigtigste Artikkel og bragtes for det meste til Montevideo og Buenos Ayres, der ere Hovedmarkederne for den nævnte Vare og deraf i 1897 forbrugte 18 563 320 Kg. af officiel Værdi Rs. 9 349 120 000. Til Chile og brasilianske Havne sendtes af Herva-Matte for Rs. 1 768 000 000 (3 500 000 Kg.). Forøvrigt skibedes til Europa smaa Partier af Horn, Klover, Læderaffald, Hesthaar og Huder. Værdien deraf er ikke betydelig og kan anslaaes til Rs. 200 000 000. Staten Paraná driver betragtelig Handel med Kvæg og udfører deraf særlig over Land til Sao Paulo; men statistiske Data mangler angaaende Handelens Omfang.

Med Sverige og Norge er der hidtil kun liden Omsætning. Paranaguá anløbes af Hamburger-Dampskibe. Væsentlig med disse indførtes hidtil endel Kasser svenske Tændstikker; men de høie Toldsatser bragte denne Indførsel til at ophøre. Smaapartier af Herva-Matte have været forsøgte afsendte til Norden for at søge at vække Interesse for denne Vare.

I Skibsfarten deltog flere fremmede Flag. Der ankom: brasilianske 81 Seilfart. dr. 4 017 Tons og 237 Dampsk. dr. 130 990 Tons, tyske 2 Seilsk. dr. 917 Tons og 26 Dampsk. dr. 47 206 Tons, argentinske 22 Dampsk. dr. 14 396 Tons, danske 5 Seilsk. dr. 2 460 Tons, hollandske 2 Seilsk. dr. 1 697 Tons, spanske 1 Seilskib dr. 306 Tons, engelske 1 Seilskib dr. 279 Tons og 27 Dampsk. dr. 10 416 Tons, svenske 2 Seilsk. dr. 491 Tons, norske 9 Seilsk. dr. 4 374 Tons og 8 Dampsk. dr. 3 128 Tons, uruguayske 7 Dampsk. dr. 2 162 Tons.

Hvad Indvandring betræffer, findes der i Paraná 93 Koloni-Centra med en Befolkning af ca. 38 000 Individer. Af disse ligge de 83 oppe i Fjeldene og 10 nede mod Kysten i 10 à 20. Km. Afstand fra denne. Immigranterne i dem ere for det meste Italianere, Polakker, Russere, Tydskere, Østerrigere, og nogle

faa Svensker og Nordmænd. Disse Immigranter befinde sig i nogenlunde gode økonomiske Vilkaar og ville efterhaanden antagelig endnu mere forbedre sin Stilling. Klimaet oppe i Fjeldet er prægtigt, og Zonen, hvori Kolonisterne bo, har frugtbar Jord, hvori der kan dyrkes Hvede, Vin, Rug og Byg. Kolonisterne ere betryggede mod indre Uro, og selv under Urolighederne i 1893—1894 kunde de heldigvis forblive uberørte af disse. Den brasilianske Befolkning ser nu paa Kolonisterne uden Fordom eller Misundelse og forstaar at vurdere deres Betydning for Landets Opdyrkning og Fremgang.

S. ta Catharina. Opdyrkningen af denne Stat, der har baade tydsck Kapital og tydske Emigranter til sin Hjælp, gaar nu jævnt frem. Handelen var i 1897 trods Krisen nogenlunde livlig. De politiske Stridigheder i Staten have lagt sig, og det er at haabe, at den nu baade vil kunne faa ordnet sine finantsielle Forholde og støtte og opmuntre det private Initiativ. Pesterro (Florianopolis) besøgttes i 1897 af 10 norske Seilsk. dr. 3 670 Tons og 4 svenske dr. 949 T.

Sao Paulo. Den almindelige Krise føltes i Staten Sao Paulo maaske mere end andetsteds i 1897; men Statens Resourser tillod den at tage Modgangen med Taalmodighed. Medens Aaret begyndte med en Kurs af ca. $8\frac{3}{4}$ d, var den i November faldt til $6\frac{13}{16}$. Og paa samme Tid var Prisen paa Kaffe faldt til Rs. 7200 pr. 10 Kg. i Santos. Dette gjorde Krisen følelig, fordi Landbruget fik mindre Indtægter, og Statskassen fik mindre i Afgift. Samtidig maatte Staten betale sine Renter og Afdrag i Guld, betale bestilt Materiel til Sundhedsvæsenet i Sao Paulo og det Indre i Guld, betale Udgifterne til Belysningsvæsenet i Guld og ligesaa nogle andre Udlæg, hvad der bragte en uventet Forøgelse i Udgiften i Milreis. Ihvorvel Indtægten for 1897, der var budgetteret til Rs. 47 270 000 000, blev Rs. 48 571 165 491, blev Udgiften Rs. 58 819 894 844 og efterlod altsaa et Deficit af Rs. 11 940 077 473. At Udgiften blev saa stor, hidrørte fra, at der til Sundhedsvæsenets Arbejder medgik Rs. 11 856 275 296, til Indførsel af Immigranter Rs. 4 942 940 900, Kursdifferencer Rs. 2 750 724 310 og offentlige Understøttelser Rs. 2 354 751 722, hvilket var langt større Summer, end man havde forudsat. Staten Sao Paulos Budget har sin Indtægt fra forskellige Kilder. Det nævnte Beløb for 1897 Rs. 48 571 165 491 fordelte sig saa: Udførselsafgift paa Varer, tilvirkede i Sao Paulo, Rs. 33 624 965 054, Expeditionsafgift af Varer, udskibede fra Santos, Rs. 178 168 669, Afgift paa Overførelse af Eiendom inter vivos Rs. 5 874 109 689, Afgift paa Overførelse af Eiendom mortis causa Rs. 926 326 169, Stempelafgift, indbefattet den, der skal betales af Compagnier og Bolag, der funktionere i Staten, Rs. 1 163 717 779, Transport- og Transit-Afgift Rs. 1 863 012 380, Indtægt af „Diario Official“ og Statens Trykkeri Rs. 3 938 280, Afgift af Eiendomme i Hovedstaden Sao Paulo Rs. 641 518 560, Afgift af Kloaker Rs. 740 658 920, Afgifter af Vandledningerne Rs. 837 876 618, Matrikuleringsafgifter Rs. 17 890 000, Salg af Statsjord Rs. 30 595 495, indkasserede Fordringer Rs. 160 489 039, Tillægsafgifter Rs. 3 082 970 337, Indemnisationer Rs. 8 370 798 021, Mulkter Rs. 420 226 200, Indtægter af Statens Eiendomme Rs. 310 395 790.

Den fornævnte Exportafgift hidrørte næsten udelukkende fra Kaffe, nemlig Rs. 33 492 267 383 af Rs. 33 624 965 054. Det sees saaledes, hvilken uhyre Rolle Kaffen spiller i Staten Sao Paulos Økonomi. Det er før nævnt, at der

aaarlig udføres 5 700 000. Nedenstaaende Oversigt vil vise, hvorledes saavel denne Udførsel som denne Statsindtægt for Sao Paulo har udviklet sig. Mængden er angivet i Kg., 60 Kg. udgjør altsaa en Sæk:

	Udført Mængde Kaffe (Kg.).	Betalt Exportafgift til Sao Paulo.
1877—1878 . . .	78 449 807	1 720 357 873
1878—1879 . . .	91 430 814	1 792 647 736
1879—1880 . . .	82 248 767	1 808 860 831
1880—1881 . . .	97 223 835	1 797 022 733
1881—1882 . . .	115 124 716	1 678 803 425
1882—1883 . . .	137 468 220	1 687 413 239
1883—1884 . . .	138 172 975	2 197 970 504
1884—1885 . . .	140 687 272	2 159 932 840
1895—1886 . . .	108 878 784	1 612 976 428
1886—1887 . . .	161 654 199	3 374 290 707
1887—1888 . . .	81 704 093	1 880 141 876
1888—1889 . . .	169 175 334	3 579 031 830
1889—1890 . . .	137 898 061	3 127 531 460
1890—1891 . . .	195 447 568	5 618 794 542
1891—1892 . . .	119 166 000	6 771 871 982
1892	245 456 719	26 553 473 824
1893	169 216 720	23 312 547 028
1894	174 444 912	25 560 839 246
1895	265 375 176	32 396 699 960
1896	240 395 503	29 958 782 153
1897	343 521 826	33 492 267 383

Her maa det imidlertid erindres, at det er efter 1889 alene, at den hele Exportafgift tilfalder Sao Paulo. Tidligere delte den Indtægten med den fælles Brasilianske Statskasse.

Den før nævnte store Udførsel over Santos af 5 700 000 Sække i 1897, hvorved der for hele Brasilien kom omtrent 3 Millioner Sække mere paa Markedet, end man efter Gjennemsnittet i de 3 sidste Aar havde tænkt sig, vakte naturligvis en uheldig Stemning i de europæiske Kjøberkredse. Gazette Commerciale i Paris for 11 November 1897 omtalte det jævne Prisfald saaledes: „Les Cafés du Brésil ont encore baissé, pour peu que le mouvement continue, on pourra bientôt acheter cette denrée pour rien.“ Handelen i San Paulo rører sig heldigvis saavel for Indførselens som for Udførselens Vedkommende med store Kapitaler. Derved kunde Krisen udholdes, og man hjalp hverandre, ihvorvel Penge paa mange Steder kun kunde erholdes med store Opofrelser. Der viste sig herunder et besynderligt Fænomen. Man skulde tro, at under en voldsom Krise, hvor man ikke ved, hvad Værdi Papirpengene snart vil have, og hvor man vidste, at der var Penge at tjene ved at have sine Midler anbragte i Hypotheker og i Spekulation, eller hvor Folk skulde ville købe Vexler for dog at redde Noget, vilde Beholdningerne i Bankerne mindske. Medens de største 7 af Sao Paulo Banker pr. 31 December 1896 havde i Kasse Rs. 34 496 333 408, havde de pr. 31 December 1897, da Krisen var føleligst, i Kasse Rs. 55 548 109 178. Dette kan maaske forklares saa, at Folk vare ængstelige og foretrak at have sine Penge i en sikker Bank, ligegyldigt hvordan

det gik, fremfor at resikere dem. Som det vil erindres, nævnte jeg, at i Rio de Janeiro sank Beholdningerne i Bankerne henimod Aarets Slutning, saa at de i Oktober 1897 havde Rs. 151 988 000 000 i Kasse, men i Januar 1898 blot Rs. 97 523 000 000, at der altsaa paa 3 Maaneder var udtaget Rs. 54 465 000 000.

De foranstaaende Tal, som jeg har hentet fra den officielle Fremstilling fra Præsidenten for Sao Paulo, vise, at denne Stat har nogenlunde gode Finantser. For at opveie det nævnte Deficit paa ca. Mr. 11 Mill., blev der strax gjort forskellige Beskæjninger og Afknappninger paa Udgiftsbudgettet. At Kursen nu er steget, vil strax hjælpe, thi blot til at betale Renter, Kursdifferencer og Afdrag af Statens Gjæld medgik i 1897 Rs. 15 543 349 532. Sao Paulo Gjæld bestaar nu i indenlandsk Statsgjæld i Obligationer (Apolices) Rs. 2 636 000 000, udenlandsk Statsgjæld £ 1 124 600 à 27 d, Rs. 9 999 111 010 (men bliver altsaa mere med lavere Kurs); fluctuerende Gjæld: Vexler Rs. 6 546 343 830; Penge i løbende Regning Rs. 656 922 694; Laan af forældreløse Børns Midler Rs. 2 851 370 069; Afdødes og fraværendes Midler Rs. 81 991 759; diverse Deposita Rs. 1 576 216 637; forskelliges Tilgodehavender Rs. 51 355 532, eller en samlet Gjæld af Rs. 24 399 312 531.

Det er paa andet Sted omtalt, at Sao Paulo har taget aktive Skridt til at ophjælpe Avl af andre Landbrugsprodukter end Kaffe, og at man indretter Kolonier. Anlægget af Fabrikker og industrielle Etablissementer er ogsaa gaaet stærkt frem i de forskellige Byer. Man har her i Italienerne flittige, sparsommelige og omtænksomme Hjælpere.

Ved sin Udvikling har Sao Paulo en mægtig Hjælp i Jernbanerne. Af disse kan nævnes: Centraljernbanen 274 Km., Sao Paulo Railway 139 Km., Estrada de Ferro Paulista 791 Km., Estrada de Ferro Uniao Sorocabana e Ituana 790 Km., og bygges fremdeles Carris de Ferro S. Paulo e S.to Amaro 21 Km., Viacao Paulista 9 Km., Tramway da Cantareira 13 Km. Hertil kommer Mogyanajernbanen, der fremdeles bygges. Uheldigvis have ikke disse Linier samme Spor; der er benyttet 6 forskellige Sporvidder. Betræffende disse Baners finansielle Stilling kan anføres, at det nævnte Stykke af Estrada Central har en indbringende Trafik, men at Banens Udgifter ere for store. Arbeidet med at lægge den bredsporet helt til S. Paulo er i 1897 fortsat. Sao Paulo Railway havde i 1897 en Indtægt af Mr. 21 636 819, en Udgift af Mr. 10 312 038 eller en Saldo af Mr. 11 324 780. Denne Banes Indtægt er voxet kolossalt i de sidste Aar. Indtægt i 1891 var Rs. 9 235 798 680; i 1895 Rs. 17 914 692 470. Estrada de Ferro Paulista havde i 1897 en Indtægt af Mr. 22 223 833 og Udgift Mr. 9 894 766 eller en Saldo af Mr. 13 329 066. Estrada Mogyana havde en Indtægt af Mr. 16 382 446, en Udgift af Mr. 10 367 730 eller en Saldo af Mr. 6 014 715. Sorocabana og Ituanabanen havde en Indtægt af Mr. 8 532 950, en Udgift af Mr. 4 671 668 eller en Saldo af Mr. 3 861 282. Ved Ferro Carril Sao Paulo á S.to Amaro er Indtægten blot ubetydeligt større end Udgiften. Ved Tramway da Cantareira er der endnu Tab; men denne anlagdes for at tjene ved Arbejderne ved Byens Vandværk og Vandledning. Statens vigtigste Havn Santos betjenes hidtil blot ved Sao Paulo Railway, der tilhører et engelsk Bolag. Imidlertid har trods dettes Modstand baade Sorocabanen og Mogyanabanen Ret til at forlænge sine Linier saa, at de komme ned til Santos. Det er udtrykkelig udtalt i Sao Paulo Railways nye Concession af 1895, at andre Linier kunne komme ind til Santos, men de skulle blot ikke løbe gjennem nævnte Bolags Zone. Og det er udtrykkelig udtalt i Mogyanabanens Koncession af 1892. At Santos kom i Forbindelse med

Indlandet ved flere Linier, vilde klarligen være til almindelig Fordel; thi Trafik vilde der blive mere end nok af til alle, og man vilde undgaa Muligheden af en saadan Tilstand af Ophobning af Varer som i 1891—1892. Da Mogyana-banen i 1897 gjennem London Brazilian Bank vilde optage et Laan paa £ 1 500 000 mod 5 pCt. Debentures i Banen til at bygge den Forlængelse til Santos, bestred Sao Paulo Railway først dens Ret dertil; men da denne godtgjordes, kunde dens Styrelse alligevel øve saadant Pres i Pengekredsene for at hindre sin brasilianske eventuelle Konkurrent fra at erholde Pengene, at London Brazilian Bank drog sig tilbage, og den besluttede Forlængelse er hidtil ei kommen istand. Den, der upartisk interesserer sig for Staten Sao Paulos Opkomst, ser imidlertid snart, at det er uheldigt, at Santos er det eneste Udløb, og en ganske anden Udvikling vil gjøre sig gjældende fra det Øieblik af, at ogsaa S. Sebastiao, Ubatuba, Iguape og Cananea blive Endepunkter for Linier fra det Indre.

Den i Sao Paulo (ligesom i Juiz de Fora i Minas) indrettede Toldbod, der altsaa tilhørte Unionen, inddroges for at spare. Der er altsaa nu blot Toldbod i Santos. Over denne er klaget meget, og alvorlige Reformer ville antagelig blive foretagne.

Arbeidet med Dokkerne i Santos ere fortsatte, og lette stadig mere og mere Lastning og Losning i Havnen. Den, der har seet Santos før 1893, vil efter disse storartede Arbeider næsten ikke kjendte Havnekarveret igjen.

Indførsel og Udførsel i Santos var i 1897 omtrent som i 1896 trods Krise og flauere Tider.

Skibsfarten var livlig for Dampskibenes Vedkommende, mere stille for Seilskibenes. Af Dampskibene var særlig de engelske talrige. Der kom i 1897 til Santos 33 norske Seilskibe dr. 20 609 Tons og 5 Dampskibe dr. 5027 Tons samt 7 svenske Seilsk. dr. 2 944 Tons.

Minas Geraes. Denne mægtige Stat, baade i Omfang og Hjelpekilder, er vedblevet at gjøre Fremskridt. Det er Kvægavlen og Minedriften, som der ere de vigtigste Næringsveje. Det er Minas, som væsentlig forsyner Rio de Janeiro og Sao Paulo Markeder med ferskt Kjød, en Levering, der repræsenterer store Værdier. Der er truffet forskjellige Foranstaltninger for at søge Agerbruget ophjulpet. Det er før nævnt, at Minas har gjort meget for i Europa at skaffe sig gode Emigranter. Fremmed Kapital er i seneste Tid begyndt at søge til Minas for der at anbringes i fast Eiendom. Minedrift foregaar paa forskjellige Steder, væsentlig efter Guld. Den vigtigste Mine er Morro Velho (Sao Joao d'El-Rei), tilhørende et engelsk Bolag. Fransk og belgisk Kapital har ogsaa aabnet forskellige Guldminer. Større Leier af Manganese, især ved Jernbanestationen Miguel Burnier, ere tagne i Udnyttelse, og ret betydelig Export foregaar til Europa. Den nye Hovedstad Bello Horizonte er, ihvorvel ikke færdig, taget i Brug. Der skabtes her en ny Stad paa en nøgen Slette. Den medførte hidtil et Udlæg af ca. Mr. 25 Mill. Den vil opvise prægtige Regjeringsbygninger og ret storartede Forholde. Imidlertid ere Statens Finantser komne i Uorden derved, og man lider nu under Deficit. I 1898 har man maattet afkorte i Budgettet selv i de nødvendige Udlæg, hvorved selv Agro-

nomskolen i Uberaba og Indvandningsvæsenet have maattet lide. En fornuftig og forsigtig Forvaltning vil dog paa forholdsvis kort Tid kunne bringe Minas Forholde i Orden.

Goyaz. Denne Stat staar fremdeles tilbage, fordi Kommunikationerne endnu ere vanskelige. Dens vigtigste Næringsveie ere Kvægdrift og noget Agerbrug. Drift efter Guld er forsøgsvis begyndt paa flere Steder, og det er muligt, at dens Høidedrag mod Bahia og Piahy ville vise sig at være rige paa Mineralier.

Espirito Santo. Immigration saavel fra Italien, Portugal som fra Tydskland foregaar langsomt til denne Stat, som vil have Fremtid for sig. Desværre betragte enkelte af Brasilianerne det fremmede Element med skinsyge Øine. Et i saa Henseende beklageligt Sammenstød med Italienerne fandt Sted i 1897. Med en syrisk Koloni, etableret i Itapemirim, hændte det samme i 1898. I begge Tilfælde udjævnedes heldigvis alle Vanskeligheder. Hovedstaden Victoria har betragtelig Handel med Kaffe og vil blive Stapelplads for en Del af Minas, saasnart Jernbane derind bliver færdig. Nogle engelske og tyske Handelshuse arbeide allerede i Victoria. Stedet anløbes nu af italienske og tyske Dampskibe. Statens finansielle Forholde have snarere været vanskelige end blomstrende.

Bahia. I 1897 var ifølge de fra Vicekonsulatet fremkomne Oplysninger Skibsfarten i Bahia ret livlig. Hertil bidrog, at en betydelig forøget Import af Levnetsmidler blev nødvendig for at forsyne de i det Indre opererende Tropper, der skulde underkue Opstanden af de i Canudos værende Fanatikere og som først i Oktober endte dette Felttog. Havnen besøgte af 183 engelske Dampsk. dr. 420 017 T. og 43 Seilsk. dr. 14 866; 138 tyske Dampsk. dr. 271 703 og 5 Seilsk. dr. 2 504 T.; 89 franske Dampsk. dr. 176 038 T.; 32 belgiske Dampsk. dr. 83 428 T.; 61 norske Seilsk. dr. 35 474 T.; 14 østerrikske Dampsk. dr. 20 692 T.; 12 italienske Dampsk. dr. 16 519 T. og 3 Seilsk. dr. 14 82 T.; 20 nordamerikanske Seilsk. dr. 10 889 T.; 4 portugisiske Dampsk. dr. 9 004 T. og 4 Seilsk. dr. 1 300 T.; 4 danske Seilsk. dr. 1 872 T.; 3 svenske Seilsk. dr. 1 650 T.; 3 hollandske Seilsk. dr. 649 T.; 2 russiske Seilsk. dr. 655 T. eller ialt 472 udenl. Dampskibe dr. 997 401 T. og 148 Seilsk. dr. 71 341 T.

Handelen var betydelig livligere end Aaret før. Sikre Data angaaende de importerede Varemængder have vistnok ikke kunnet erholdes, da Toldboden ei leverer saadanne; men tilnærmelsesvis Data ere tilveiebragte vedkommende Artikler, der interessere os.

Klipfisk. Som tidligere oplyst, forsyner Bahias Marked sig omtrent udelukkende med engelsk Fisk, der sendes i hele Seilskibsladninger fra New Foundland. Via Hamburg er der indført i 1897 et mindre Parti norsk Fisk. De importerede Huse er: Conde Filho & Ca., Manoel Joaquim Carvalho, Motta Silva & Ca., Antonio Silva Mattos, Antonio Luiz Conto, Joao F. Sá & Ca., Francisco Ambrosio Ferreira, Pedro Ferreira & Ca.

Den benyttede Pakning er halve Tønder og hele Tønder. Indførselen til Bahia har stillet sig saaledes i de senere Aar:

1893:	{ 36 990 halve Tønder	{	= 3 782 400 Kg.
	{ 56 230 hele	— }	
1894:	{ 40 483 halve	— }	= 4 711 894 „
	{ 53 382 hele	— }	
1895:	{ 47 590 halve	— }	= 5 431 232 „
	{ 61 068 hele	— }	
1896:	{ 41 506 halve	— }	= 4 419 072 „
	{ 48 295 hele	— }	
1897:	{ 52 847 halve	— }	= 5 311 776 „
	{ 56 573 hele	— }	

Det vigtigste Importhus er Conde Filho & Ca. Af det nævnte i 1897 indførte Kvantum 5 311 776 Kg. indførtes de 3 426 482 Kg. af dette Hus, de 1 885 344 Kg. af de andre Huse tilsammen. Som nævnt kom det meste fra New Foundland (St. Johns), nemlig 438 25 Tdr.; fra Halifax kom 100 Tdr.; den norske Fisk, der kom via Hamburg, var ialt 639 Kasser. Forsøg gjordes ogsaa med fransk Fisk fra Havre ved en Sending paa 45 Kasser. Den franske Fisk synes dog hidtil at have vanskeligt for at vinde Indgang.

Træløst. De i Branchen sysselsatte Firmaer ere Companhia Serraria Bahiana; Joao Antonio Rodriguez; S. S. Schindler. Den indførte Last kommer dels fra Nordeuropa, dels fra Nordamerika. I 1897 kom der over Hamburg 2 950 Furuplanker og 310 Kolli Bygningsmaterialier, samt over London 800 Furuplanker; fra Savannah kom 8184 Furuplanker.

Tjære. De vigtigste Firmaer, der indføre denne Vare, ere: Conde Filho & Ca.; Brandao e Oliveira; Viuva Martines Filhos & Ca.; Bernardo Lopes & Ca.; Francisco T. Cezimbra; Espinheira & Irmao; Costa & Filhos. Der ankom til disse i 1897: Fra London 40 Tdr., fra New York 2 931 Tdr., fra St. Johns 200 Tdr.

Jern og Staal. Med denne Vare beskjæftige følgende Huse sig: Costa Santos & Ca.; Eduardo Fernandes & Ca.; Gama & Ca.; Santos & Ca.; H. B. Perry & Ca.; Joel & Ca.; Machado Soares & Ca. Disse indførte af Staal: fra Antwerpen 1 Kolli, fra Liverpool 34 Kolli i Plader, fra Triest 691 Kasser og fra Hamburg 6 Kasser; Jernkram: fra Antwerpen 4 Kolli, fra Hamburg 638 Kolli, fra Havre 68 Kolli og 2 Kasser, fra Liverpool 581 Kolli og 1 Kasse, fra London 47 Kolli, fra New York 19 Kolli og 22 Kasser, fra Oporto 93 Kolli og 32 Kasser; Værktøi: fra Antwerpen 7 Kasser, fra Glasgow 24 Kolli, fra Hamburg 2 Kolli, fra Liverpool 4 Kasser og 341 Kolli, fra London 2 Kasser og 143 Kolli, fra New York 5 Kasser; Jernrør: fra Glasgow 2 831 Rør, 119 Kolli og 47 Kasser, fra Liverpool 210 Rør og 507 Kolli, fra Antwerpen 9 Kolli; Jern i forarbejdede Gjenstande: fra Glasgow 223 Kolli og 13 Bundter, fra Havre 3 Kasser, fra Liverpool 50 Kolli og 1 074 Bundter, fra London 7 Kolli, fra New York 4 Kasser og 2 Kolli; Jern i Barrer: fra Cardiff 69 Barrer, fra Hamburg 800 Koll, fra Liverpool 3 339 Barrer og 1 726 Kolli, fra London 2 Kolli; Jern i Plader: fra Liverpool 963 Kolli; galvaniseret Jern: fra Liverpool 60 Kolli.

Ost, Smør, kondenseret Melk, Konserver, Øl. De vigtigste Firmaer, der ere beskjæftigede med disse Artikler, kunne siges at være: Conde Filho & Ca.; Bernardo Lopez & Ca.; Manoel Luiz Ferreira Santos; Joao F. Sa & Ca.; Motta Silva & Ca.; Silva & Ca.; Fr.co A. Ferreira; Ant.o Silva Mattos; José Alves Souza Ferreira. Disse importerede: Ost: fra Amsterdam 90 Kasser og 130 Kolli, fra Antwerpen 4 Kolli, fra Bordeaux 9 Kasser og 4 Kolli, fra Hamburg 21 Kasser, fra Havre 4 Kasser og 5 Kolli, fra London 239 Kasser og 46 Kolli, fra Morlaix 2 Kasser, fra New York 3 Kasser, fra Rotterdam 2996 Kasser og 217 Kolli, fra Genua 3 Kasser og 2 Kolli; Smør: fra Bordeaux 140 Kasser, fra Genua 32 Kasser, fra Hamburg 1285 Kasser, fra Havre 1174 Kasser og 831 Tønder, fra Liverpool 73 Kasser, fra London 50 Kasser, fra Lyon 60 Kasser, fra Manchester 50 Tønder, fra Morlaix 108 Kasser og 196 Tønder, fra New York 459 Kasser, fra Oporto 14 Kasser og fra Rotterdam 196 Kasser; kondenseret Melk: fra Antwerpen 60 Kasser, fra Genua 10 Kasser, fra Hamburg 228 Kasser, fra Havre 25 Kasser, fra Liverpool 260 Kasser, fra London 162 Kasser, fra Nottingham, Rotterdam og Southampton respektive 20, 20 og 138; Øl: fra Hamburg 1640 Kasser, fra Liverpool 460 Kasser, 60 Tønder og 295 Fade, fra London 410 Kasser og fra New York 12 Kasser; Konserver: fra Bordeaux 172 Kasser, fra Genua 21 Kasser, fra Hamburg 96 Kasser og 5 Kolli, fra Havre 50 Kasser, fra Liverpool 542 Kasser, fra London 401 Kasser og 72 Kolli, fra Paris 41 Kasser, fra Oporto 143 Kasser og 15 Fade, fra Southampton 32 Kasser og 109 Kolli.

Hvad Bahias Export angaar, var den for de fleste Artikler større end Aaret før. Den vil sees af følgende Tal:

	1896.	1897.
Kaffe . .	228 172 Sække = 13 690 320 Kg.	286 976 Sække = 17 218 560 Kg.
Tobak . .	186 778 Baller = 13 647 460 „	317 986 — = 22 259 020 „
Cacao . .	131 674 Sække = 7 900 440 „	118 932 — = 7 135 920 „
Huder:		
saltede	54 180 Stkr.	109 057 Stkr.
tørrede	46 355 „	68 130 „

Ihvorvel Aaret 1897 for Bahia medførte adskillig Uro og betydelige Udlæg (Mr. 150 000 af den estadoale Kasse) i Anledning Undertrykkelsen af Fanatikerne i Canudos, fortsatte denne Stat dog ivrig sine Fremskridt. Foruden Reformer i sin indre Administration, i Justitsvæsen og offentlig Undervisning, har den, som Guvernøren i sin Rapport fremhæver, søgt at lette Udviklingen af Landbrug, Industrier og Kommunikationer. Som før nævnt have Private fremmet i stor Skala Dyrkning af nye Landboprodukter. De vigtigste ere dog hidtil fremdeles Sukker, Kaffe, Cacao, Tobak og Bomuld. Selve Dyrkningen og Høstningen af Sukkerrøret foregaar hidtil med gamle Metoder, som kunde forbedres. Presningen og Sukkerfabrikationen derimod sker nu ved tidsmæssige Maskiner, og i Staten findes der 17 Centralfabriker for denne Industri. Disse kunne male fra 120 Tons til 400 Tons Sukkerrør paa 12 Timer. Ved Dyrkningen af de andre Planter befølges hidtil gamle Arbeidsmetoder; ogsaa her begynder man at tage efter. Industrierne i Staten Bahia have udviklet sig. Der findes nogle Hundrede Fabrikker, drevne med Damp. Mellem disse kan nævnes Emporio Industrial do Norte i Boa Viagem for Vævning af Bomuldstøjer, med 1 000 Arbeidere; Progresso Industrial, for Vævning af Bomuldstøjer, Fabrikata af Læder og særlig Tilvirkning af Skotøi, hvoraf der

laves 60 000 Par om Aaret, med 800 Arbeidere, samt Chapalaria Norte Industrial med en Tilvirkning af 500 000 Hatte om Aaret. Der findes endvidere Fabrikker for Cigarer, Cigaretter, Snus, Chokolade, Fyrstikker, Handsker, Lys, Sæbe, Is, Eddik, Øl, Spiger, Olier, Kalk, Genever, Likører, emaillet Stentøi, Diamantslibning, Jernstøberi, Maskinværksteder og Sagbrug.

Ved Lavras Diamantinas foregaar Drift efter Diamanter, ved Companhia Minas da Jacobina efter Guld, og ved Salinas da Margarida en ret betydelig Tilvirkning af Salt (150 000 alquiores om Aaret).

Jernbanerne søges forlængede; det nuværende Net bestaar af 1 248½ Km. i Drift, 125 Km. under Bygning og 565 Km. i Forslag. Den fornemste Linie er Banen fra Bahia til Joazeiro, 576½ Km. Hovedvei og 82½ Km. Sidebane. Derpaa Estrada Central de Bahia, udgaaende fra Sao Felix, 500 Km. Hovedlinie; denne paatænker at lægge en vigtig Sidelinie fra Sitio Novo til Mundo Novo. Af mindre Baner kan nævnes: Tram-Road Nazareth a Amargosa, 99 Km.; Bahia Minas, 124 Km. mellem Caravellas og Minas Grændsen, og Santo Amaro-Jacú, 38 Km. Disse forskjellige Jernbaner tilhøre dels Unionen, dels Staten Bahia, dels engelske Kompagnier, dels brasilianske Bolag. Der fortsættes med Bygning af Estrada Oeste de Bahia mellem Agua Comprida og Candeias.

Mellem Havnene i Bahia opretholdes Dampskibsforbindelsen ved Companhia de Navegacao Bahiana, en Underafdeling af Lloyd Brasileiro. Paa Statens store Hovedaare, Rio Sao Francisco, der er farbar i 1 300 Km.s Længde og har en Befolkning paa sine Bredder af mere end 1 Million Mennesker, gaar Dampskib ialfald 1 Gang om Maaneden (ved Empreza Viacao do Brazil). Reiserne ville nu søges forflerede. Fjeldegnene inde i Bahia (o sertao) kunde underholde en langt talrigere Befolkning. En af Vanskelighederne er Mangelen paa Vand. Den lokale Regjering vil nu anlægge Vandreservoirer (açudes) paa flere Steder for at bøde derpaa. Indvandringene i 1897 til Staten Bahia var ca. 800 Personer, for det meste Haandværkere. Man lod ogsaa komme endel Agerbrugere, som fordeltes paa Fazendaerne; men de trivedes der ikke og søgte ind til Stæderne, særlig Bahia, hvor de let fandt Arbeide som Tjenestefolk, Gartnere og Arbeidere og kunde indrette sig, som de vilde. Regjeringen havde sluttet en Kontrakt med Companhia Metropolitana om Indførelse af 25 000 Immigranter. Den har dog endnu ikke ladet dem komme, da, som Guvernøren bemærker, „Staten og Landmændene ei vare forberedte endnu til at modtage dem uden Klager og Reklamationer“ og endnu ikke havde kunnet oprette Kontrol i Europa til at hindre, at der føres over Personale, som er fremmed for Landbruget og ofte maaske bestemt til at blive en blot og bar Konsument, ja en Fredsforstyrrer i vore rolige Stæder“. Man er fremdeles sysselsat med at ordne Kolonien Boqueirao, nær Amargosa; Boliger til 12 Familier ere færdige dersteds. Det er Tanken at befolke denne Koloni med schweiziske og tyske Immigranter, og Skridt hertil ere gjorte.

Staten Bahias Finantser have gradvis bedret sig. I 1896 var Indtægtsbudgettet Rs. 11 895 274 514 og Udgiftsbudgettet Rs. 11 823 611 762. I 1897 var Indtægten Rs. 13 830 032 528 og Udgiften Rs. 13 774 432 316. Budgettet sluttedes altsaa begge Aar med Overskud. Indtægtsbudgettet henter sine væsentlige Faktorer fra Exportafgifterne. I 1897 var disse saaledes for Tobak Rs. 3 604 505 985, for Kaffe Rs. 1 626 801 490, for Cacao Rs. 1 355 557 287, for Huder og Skind Rs. 273 659 434, for Piassava Rs. 234 407 149; Resten bestod af Afgifter af Brændevin, Kokosnødder, Kautschuck, Cigarer, Sukker,

Guld og ædle Stene, Træsarter, Sand (især Monazit-Sand), der bruges til Stentøifabrikation, men da det indeholder 28 pCt. Thorium, især til Forarbejdelse af metalliske Net til Gasblus efter Auers og andre Glødesystemer og udføres i store Mængder fra Prado.

Staten Bahias særskilte Gjæld hidrører dels fra et i 1888 i Paris optaget Laan nu til Beløb frs. 17830000, dels fra udstedte Statsobligationer (5 pCt. Apolices) til et Beløb af Rs. 3881100000 og dels fra Forpligtelser til Bahia Gaz Company til Beløb £ 70 000.

Sergipe. Den i det Indre raadende Tørke skabte ogsaa i Sergipe en daarlig Høst og meget trykkende Tider for Landbefolkningen, Forholde, der i 1898 have forværret sig og fremkaldt Nød og foranlediget Appel til Unionens Kasse om Hjælp. De lokale politiske Stridigheder have været til Skade for det jævne rolige Arbejde til Statens Opkomst. De vigtigste Produkter, Sukker og Bomuld, udskibes især gennem Aracaju, en By, hvor en tidligere meget livlig Handelsrørelse i nogen Grad har aftaget, dels fordi Forholdene ved Barren ere blevne ugunstigere for Skibsfarten, Statens finansielle Forholde ere blot maadelige.

Alagoas. Betræffende Forholdene dersteds i 1897 har Vicekonsulen i Penedo afgivet følgende Oplysninger:

Høsten af Bomuld var omtrent 21000 Baller eller 5 000 mere end i 1896; Priserne vare ansatte til Rs. 11 800 til 14 500 pr. 15 Kg.

Af Mais erholdtes et rigeligt Udbytte, nemlig 54 000 Sække eller omtrent 32000 mere end forrige Aar. (For Bahia, Pernambuco og Rio de Janeiro gjældt omtrent det samme Forhold).

Sukker var meget utilfredsstillende, — der tilvirkedes maaske 10 000 Sække —, idet de unge Planter led meget ved Regn og Oversvømmelse.

Skind. Export af Gjede- og Faareskind var før en stor Forretning for Penedo. I senere Aar er den gaaet tilbage, og nu er den næsten ophørt. Medens i 1895 150 000 Skind kunde komme ind pr. Maaned, modtoges i 1897 blot 15 000. Forklaringen er, at Skind i betragtelig Mængde fremdeles udføres fra Alagoas, men nu over Land til Bahia og Pernambuco, fordi de estadoale og municipale Skattepaalæg i Byerne i Alagoas og Sergipe ere meget høiere, og Sælgerne i det indre derfor finde sin Fordel i at lade dem komme til Forhandling i de førnævnte to Stater.

Af saltede Huder blev der i 1897 tilvirket 70 000, hvoraf Halvparten forvandledes til Læder i de smaa Byer ved Floden Sao Francisco.

Hvad Skibsfarten paa Penedo (nu en By paa ca. 23 000 Indvaanere) angaar, gjælder det samme som de foregaaende Aar. Skibe i transatlantisk Fart ankomme ikke, fordi Barren i Sao Franciscofloden er farlig. Byens Handel lider under de altfor stærke lokale Skattepaalæg, som gjør det vanskeligt for Kjøbmændene at konkurrere i det Indre med Opkøberne fra andre Stater. Hvad Industri angaar, skal Byen faa et Bomuldsspinderi, som dog hidtil paa Grund af manglende Midler ikke har kunnet blive færdigt.

Sundhedstilstanden i Alagoas var i 1897 nogenlunde; men Influenza gik længe med ondartet Karakter, og Mange i det Indre døde deraf formedelst manglende Behandling.

Pernambuco. Staten Pernambucos Budget har en Indtægtsside af ca. Mr. 8 $\frac{1}{2}$ Mill. og Udgiftsside lidt derunder. For 1898—1899 er foreslaaet Rs. 8 683 937 365 Indtægt og Rs. 8 294 434 100 Udgift. 1897 var et mindre gunstigt Aar. Skibstarten var stille, i Handelen var der Krise, i Landbrugets Forholde klagede man. I Oktober 1896 anholdt Guvernøren hos den lokale Kongres om at kunne fritage det Sukker, som udføres til udenlandsk Marked, for Exportafgift, saasom Prisen paa Sukker stod lavt, Beholdningerne vare store, flere Sukkerfabrikker vare byggede med Laan af Staten eller Private og be-
fandt sig nu i Vanskeligheder, der satte store Kapitaler i Fare. Exportafgift paa Sukker (7 pCt.) blev saaledes i 1897 og 1898 eftergivet, naar det gik til Udlandet, derimod bibeholdt, naar det sendtes til brasiliansk Marked. Fritagelsen hjalp, lettede Beholdningerne, og Priserne paa „mascavado“ og „bruto“, der stode i Rs. 2600 og Rs. 2300, stege til Rs. 3800 og 4000 pr 15 Kg. Nu er der atter Tale om at paalægge Afgiften. Denne indbragte nemlig i 1896 Rs. 2888 771 636, men i 1897 med den omhandlede Begrænsning blot Rs. 1 734 366 865. Udførselsafgiften paa Bomuld var 6 pCt., men forhøiedes i 1897 til 8 pCt. Den indbragte i 1896 Rs. 448 920 260, men er trods Forhøielsen aftaget i Værdi. Man beklager sig over, at dette ligesom for Brændevin og Tobak hidrører fra, at Distrikterne i det Indre i Smug sende Bomuld, Brændevin og Tobak til Nabostaten Parahyba, hvor Udførselsafgifterne ere meget mindre, og saaledes spare Penge istedetfor at skibe dem paa Pernambucos egen Kyst. Staten Pernambuco havde i 1897 at ordne forskellige Administrationsgrene, at overtage Øen Fernando Noronha, at gjøre Udlæg til Belysnings- og Fattigvæsen. Deh har ret megen Gjæld. Recifes Forretningsmænd tale ogsaa meget mismodigt, og det er ei tvivlsomt, at de to sidste Aar have været vanskelige for dem. I 1897 besøgses Recife Havn af 45 norske Seilskibe dr. 22 744 T. og 3 svenske dr. 935 T.

Parahyba do Norte. Aaret 1897 frembød hverken synderlig gunstige Forholde i Handel og Skibsfart eller i Landbruget. I det Indre hindre lokale politiske Stridigheder meget, at Arbeide og Virksomhed komme i rette Gjænge. Parahyba besøgses i 1897 af blot 2 norske Seilskibe dr. 970 T., ingen svenske.

Rio Grande do Norte. Siden Kystfarten blev forbeholdt brasilianske Fartøier, er vor Fart paa denne Stat, der før var ret livlig især i Mossoró og Macau, bleven betydelig mindre. I 1897 blev Natal anløbet blot af et norsk Fartøj. Vicekonsulen udtaler om Skibsfarten: „Vor Havn, i hvilken før mange udenlandske Skibe anløb for at tage Last, i Særdeleshed engelske og norske, er i de sidste Aar bleven lidet besøgt, fordi Sukker er bleven indskibet i engelske Dampere, og Bomuld, som udførtes til Liverpool, er bleven indskibet til de sydbrasilianske Havne via Pernambuco.“

Ceará. Staten Ceará er en af de mest befolkede af de nordbrasilianske Stater. Dens Jordbund er frugtbar og lempet sig for Dyrkning af Bomuld, Mandioca og forskellige Frugter. Dens Fjeldplateau er skikket til Kvægavl, og særlig Kvæget fra Cariry-Dalen er bekendt paa Para Marked, hvorhen det føres. Sukkerrør trives overordentlig. Staten har adskillige Floder, der dog næsten alle danne Bifloder til de to større Jaguariba, som munder ud ved Aracaty, og Acaracú, som munder ud ved Camocim. Der er imidlertid den Eiendommelighed, at disse Floder kun sjelden fører synderlig Vand. Naar det regner i det Indre, fyldes deres Leier til rivende Strømme, der atter snart er tørre. Landet plages af periodisk Tørke. Naar saadan indtræffer, stundom flere Aar i Rad, bliver der kun lidt Spørgsmaal om at høste Noget. Kvæget dør, og en almindelig Nød bliver Følgen. Det synes endog, som om dette er blevet alvorligere med Aarene. Det vides saaledes, at før den store Tørke 1792 var Floden Salgado, som forener sig med Jaguaribe, meget betydeligere og længere, end den nu er. Stor Tørke indtraf i 1625, 1677, 1691, 1710, 1725, 1736, 1744, 1777, 1792, 1810, 1816, 1825, 1844, 1877. Især den store Tørke 1792 satte Distriktet tilbage. Dengang vare Egnene om Jaguariba meget rige, og livlig Handel blomstrede i Ico, S. Mathews, Inhamuns, Lavras, Cariry, Zuixeramobim. Den vigtigste By Aracaty havde da en stor Kvægbestand, saa at der aarlig kunde udføres 25 à 30 000 saltede Huder og 30 à 35 000 Gjedeskind. Fra disse Distrikter, som rammes haardt, hver Gang Tørke indtræffer, kommer fremdeles betydelige Kvanta Bomuld, Huder, Carnaubavox, ligesom Hatte, Matter og Straafletninger af Carnaubafibre. Carnaubapalmen er en Velsignelse for disse Egne. Under normale Aar samles de grønne Grene deraf og tørres, hvorved der erholdes et Støv, der er Carnaubavox, som benyttes til Fabrikation af Lys. De endnu udsprungne Palmegrene skjæres af, for at erholde de under Navn „tucum“ bekjendte fine Fibre, hvorefter der laves Touge og Fletter, der ere stærkere end Læder. Med Palmegrenene bygges endvidere Landbefolkningens Huse, hvori Støttebjælker og Tagribber fremdeles ere af Carnaubatræ. Af Fibrene væves Hatte og Matter. Frugten er i moden Tilstand et yndet Næringsmiddel, og umoden spises den begjærlig af Kvæget, ligesom dette under Tørketiden ogsaa spiser de grønne Skud og fineste Blade. Carnaubasens Rødder have medicinske Virkninger; dens Frø erstatte Kaffeboenner. Tørkens sørgelige Følger for hele Staten Cearás Økonomi har gjort, at man har begyndt at vække Interesse for Plantning af Agave, da Bladene af denne Kaktus altid holde sig saftige, yndes af Kvæget og endog opfede dette. En anden Plante, som man nu udbreder baade i Ceará og Midtbrasilien, er Manicoba, som leverer Cautschuck. Den tidligere vigtigste By var Aracaty, som blomstrede til 1870. Den vigtigste Handel gik tidligere derigjennem. Anlægget af Jernbanerne Sobral-Camocim og Baturité-Fortaleza banede imidlertid nye Udløb for Produkterne fra det Indre, som nu begyndte at gaa mest gennem de nævnte to Havne. Efter at Toldboden i Aracaty var omgjort til en Toldvagt (mesa de rendas) af lavere Kategori, tabte Stedet endnu mere af sin tidligere Betydning. Den vigtigste Havn er nu Ceará (Fortaleza). Stedets Handel har i den sidste Tid lidt meget under Krisen. I 1897 og 1898 er der atter Tørke, saa at Hjælp af Unionen er begjæret. Fortaleza har i 1897 været besøgt af 6 norske Skibe dr. 2267 Tons, ingen svenske. I Camocim løbe nu og da vore Skibe ind; vore Dampskibe have flere Gange lastet Kvæg der.

Piauhy. Kun udstyret med en ganske liden Strimmel Kyst, hvor dens Havn Parnahyba ligger, er denne Stat væsentlig at betragte som et til Agerbrug

og Fædrift viet Omraade, der imidlertid staar meget tilbage, og hvor alt er primitivt. Forsøg ere blevne gjorte paa at bringe Meierier istand efter schweitzisk Mønster og at grunde Kolonier, men hidtil uden synderligt Held. Ogsaa der har Tørken i 1897 og 1898 bevirket Nød.

Maranhao. Maranhao Havn er i Forbindelse med Europa gjennem Dampbaade tilhørende Maranhao Steamship Company. Disse gaa til engelske Havne, til Rio de Janeiro og til Pará. Derhos besøges Havnen af nordamerikanske Dampbaade, ligesom det brasilianske Lloyds Baade have regelmæssige Anløb paa Farten til og fra Manaos.

Maranhao frembringer væsentlig Sukker og Bomuld. Mængden af Produkter til Udførsel har i de sidste Aar været mindre end før. Afskaffelsen af Slaveriet medførte formindsket Arbeidshjælp. Tørke og vanskelige Aar have flere Gange foraarsaget, at endel af de ikke talrige Arbeidskræfter have udvandret til Pará, hvor der er rigeligere Fortjeneste. Dette sees let, naar det betænkes, at Hovedproduktet i Pará, Kautschuck, sælges for Mr. 5—6 pr. Kg., medens Hovedproduktet i Maranhao, Bomuld, sælges for Rs. 1000, ja 800 Reis pr. Kg. Vanskeligheden med Arbeidskræfter gjør, at hverken Eierne af Sukkerplantager eller af Bomuldsplantager vide, med hvilken Høst de kunne regne, hvilke Kontrakter de kunne indgaa, og hvilken Kredit de kunne begjære. Pengekrisen har medført, at selv om Eiendomsbesidderne vilde indføre Maskiner og forbedrede Redskaber til Jordens Dyrkning, koste disse nu saameget i Milreis, at de ei have Raad dertil. De Sukkerplantager, der anlagdes før Kursens Fald, have kunnet redde sig trods Krisen; men de, som under denne skulde tilendebringe sin Installation, have seet sin Kapital medgaa, fordi Maskiner og Materiel blev dyrere end beregnet. Af Bomuld avles i Staten Maranhao ca. 15 000 Sække om Aaret. De eksisterende Spindier og Fabrikker forbruge ca. 17 000 Sække pr. Aar, hvorfor nogle Tusinde Sække i Regelen indføres fra Ceará og Pernambuco, naar ikke en rigeligere Høst opnaaes.

Indførselen til Maranhao var i 1895 af en Værdi af ca Rs. 4 284 892 000 eller £ 183 000. Heraf faldt paa Storbritannien £ 117 000, paa de Forenede Stater £ 29 192, paa Portugal £ 21 000, paa Tydskland £ 12 000 og Frankrige ca. £ 4 000. Dette var en betydelig Formindskelse fra 1894, da der indførtes for £ 332 000.

Maranhao besøgte i 1897 af 20 norske Seilskibe dr. 8 294 Tons, ingen svenske.

Matto Grosso. Denne Del af Brasilien, hvis vigtigste Stæder ere Cumbá og Cuyabá, staar fremdeles ved selve sin afsides Beliggenhed adskillig tilbage. Den vigtigste Hjælpekilde i den sydlige Del er Herva-Matteindustrien, der drives paa et betydeligt Landomraade omkring Nioac, nær ved den paraguayiske Grændse. Disse Skove, hvorfra Matto Grosse faar Trediedelen af sin Statsindtægt, ere nu bortforpagtede til Companhia Matte Larangeira, der for Produktet altid finder jævn Afsætning til Buenos Ayres Marked, allerede ogsaa udfører til Rio de Janeiro og for Øieblikket arbejder for at gjøre Matte kjendt i Tydskland og i Norden hos os. Matto Grossos Statsbudget er emtrent Rs.

1 135 000 Indtægt og Rs. 937 000 Udgift. I Centrum af Staten leverede hidtil Udvinningen af Ipecacuanha (en medicinsk Rod) den vigtigste Indtægt saavel for Befolkningen som for Staten (der hævdede Exportafgift). Den foregik især omkring Byen S. Luiz de Caceres. Da imidlertid store Skove af Kautschucktræer opdagedes ved Diamantino, kastede alle Hænder sig over denne Udvinning, som saaledes for saavel Befolkningen som Staten fik større Betydning. Da nye Skove fremdeles opdages, vil ogsaa i Matto Grosso Kautschuckindustrien gaa frem. Hidtil klages blot, ligesom i det øvrige Brasilien, over Mangel paa Arbeidshjælp, idet kun faa Immigranter søge did. Ved en lokal Lov af 14 April 1896 har Staten Adgang til at give Emigranter fri Reise, fri Jordlod til Eiendom og Underhold i sex Maaneder. Man har i Cuyabá aabent Øie for, at man maa forsøge indført Maskiner til Hjælp i Landbrug, udsende Veiledere i de forskellige Slags Plantning, opstille Præmier og lette Adgang til Laan. Hidtil har nogen Indvandring fundet Sted fra Paraguay til Egnen omkring Corumbá. Da nu italiensk Indvandring fremmes til Paraguay, vil senere denne muligens ogsaa finde Vei til Matto Grosso. Paraguay var hidtil forsaauidt begunstiget, som der fra 1872 gjaldt en særskilt Traktat mellem nævnte Land og Brasilien for Matto Grosso, hvorefter Herva-Matte indførtes toldfrit i Paraguay, og alle Produkter af paraguayisk Tilvirkning indførtes toldfrit i Matto Grosso. Denne Traktat ophævedes i 1898, og der er endnu ikke kommen nogen ny Ordning istedet. Det vigtigste Spørgsmaal for Matto Grosso er at forbedre sine Kommunikationer for til alle Sider at formindske Afstanden. Dens Yndlingstanke var siden mange Aar tilbage at faa Jernbane fra Rio de Janeiro til Cuyabá. Da Marchal Floriano vilde gennemføre sin Ide om at lægge ny Federal-Hovedstad paa Plateauet i Goyaz, haabede strax Matto Grosso, at Jernbanen derhen skulde blive ført videre. Uheldigvis er Marchallens Ide lagt tilside. Nu er fremkommet Forslag om Concession paa Jernbane fra Rio eller andet Sted paa Kysten til Bolivias Grændse, og atter er Matto Grossos Haab vakt. Den omhandlede Jernbane har dog endnu lange Udsigter. En i 1897 af A. C. de Carvalho og C. Pasini udført Reise viste, at Forbindelsen mellem Matto Grosso og Goyaz kunde lettes og forkortes ved at benytte de seilbare Floder Itaquira, Piquiry, Sao Lourenço og Cuyabá, der flyde til Rio Paraguay, bane Vei paa et kort Vandskil af 15 Leguas Bredde til Rio das Garças og fortsætte ad denne og Rio Vermelho til Rio Araguay, der gaar langs hele Goyaz (og flyder ud i Tocantins). Der er nu Spørgsmaal ad denne Vei at ordne regelmæssig Fart. En i 1897 af to Engelskmænd fremsat Plan om at lægge en Kjørevei fra Cuyabá til Santarem i Pará eller til seilbar Havn ved Tapajos kom ikke hidtil til Udførelse. Disse og andre Forslag vise, at der vel antagelig ikke vil hengaa mange Aar, førend Matto Grosso for Alvor begynder at aabnes op. Herpaa tyder ogsaa, at Andragenderne om at faa kjøbt uoptaget Statsjord blive flere. Medens der i 1891 kun blev solgt 2 Lodder, solgtes der i 1895 allerede 19 Lodder, i 1896 24 og i 1897 23 og forblev liggende til Afgjørelse 96. Dette var ganske vist ikke Lodder, der eftertragtedes for at kolonisere, men væsentligst for at udvinde Kautschuck. Ligesom i gamle Dage efter Guld udruste nu Lykkesøgere Expeditioner for at gaa ind i hidtil ukjendte Egne og speide efter Kautschucktræer (Seringaes). Finde de saadanne, indgive de Ansøgning om at købe de betreffende Landstrækninger. Den lokale Lov af 15 Februar 1893 siger imidlertid, at hvis et Landstykke begjæres mere end af én, skal det sælges ved Auktion til Høistbydende. Dette fremkalder Strid, idet oftest Lykkesøgeren, der finder Træer og ikke kan tie med sit Fund, ser en rigere Nabo, der ikke har vovet Noget, begjære og købe Landet. Minedriften har nu liden Betydning. Matto Grosso befolkedes i sin Tid ved Guldsoeger-Expeditioner fra

Sao Paulo. Disse fandt Guld i Elven Coxipó, men opgave snart Driften. I 1897 blev eiendommelig nok Concession givet til Guldvaskning i Coxipómirim. De tidligere omkring Rosario og Diamantino drevne Arbeider efter Guld ere omtrent opgivne. De gamle Sagn om Martyriosminerne spøge fremdeles i Befolkningens Indbildningskraft, og Expeditioner udrustes endnu for at finde dem. At Guld fremdeles vil paatræffes i Matto Grosso antager jeg for sikkert; amerikanske Ingeniører have nu taget sig for at anstille Efterforskninger. Ved Corumbá gaves i 1897 Tilladelse til at forsøge Drift paa Jern og Manganese. Matto Grosso vil nu søge at gjøre sit Territorium kjendt i Europa ved Uddeling af Brochurer om Jord og Næringsveie. Italien, Portugal og Spanien skulde vel være de Lande, hvorfra det kunde regne paa at faa Immigranter.

Pará. Allerede tidligere har jeg henledet Opmærksomheden paa Amazonegnene og den Fremtid, der er disse forbeholdt. Udviklingen dersteds gaar hurtigt. Der er allerede en kommerciel Omsætning og en Bevægelse af Kapitaler, som vækker Opmærksomhed ellers i Brasilien. Den regjerende Faktor der i alle Forholde er Kautschuck, hvis høie Pris medfører en altid stigende Indtægt. Paa en Tid (April 1898), da man i det øvrige Brasilien havde en trykkende Pengemangel, og Pengekursens Lavhed (51½ d pr. Milreis) viste den ubehageligste finansielle Vanskelighed, kunde Guvernøren for Staten Pará se Fremtiden for sin Stats Vedkommende meget lys og foreslog i sit Budskab til den lokale Kongres, at man burde se at komme tilbage til Guldbasis og at opgjøre Paras Indtægts- og Udgiftsbudget med engang i Guld, for at man ikke, naar man var bleven vant til de store Bevillinger og Udgifter i Papir, skulde komme i Vanskeligheder, saasart engang den lave Pengekurs, som indbragte saa gode Tider for Kautschuckindustrien og derigjennem ogsaa for Staten, bedrede sig og begyndte at stige. Staten Pará's Indtægtsbudget er ca. Mr. 16 Mill. og Udgiftsbudgettet ligemeget. I 1897 søgte Statens Regjering at fremme forskjelligs Forbedringer dels i Undervisning, i Industrier og Næringer. Den interesserer sig for at opmuntre Immigration, og der er gjort virksom Propaganda for at hidkalde saadan fra Italien, hvorfra direkte Dampskibslinjer vil søges oprettet af italienske Rhedere. For Søfarten er det af Interesse, at Indløb, Banker og Skjær omkring Indseilingen til Pará vil blive opmærket og forsynet med Bojer og Fyrlamper. Da Staten behøver Kvæg, hvoraf der indføres fra Ceará, vil Fædriften blive opmuntret og lettet ikke alene paa Øen Marajó, hvor den allerede er betragtelig, men ogsaa i det Indre. Guvernøren henviser i saa Henseende til de Udsigter for Fædriften, som det indre Plateau frembyder. Nu ved man, at Landet, der ligger mellem Cuyabá og Belem do Pará, er en stor bølgende Høislette, der synker jævnt nedover fra Høidedraget Parecis mod Amazonfloden. De to store Floder, der gennemskjære det, Tapajos og Xingú, ville hjælpe til at trænge ind der. Xingú, der først blev befaret i 1884 af den tyske Expedition von den Steinen, siden er besøgt af to andre tyske, og endnu i 1898—99 vil blive besøgt igjen af en fjerde tysk Expedition (Meyer), er endnu ikke meget kjendt og vil have mindre Betydning som Færdselsvei paa Grund af sit strømfylde og vanskelige Løb. Til Tapajos derimod med sine Bifloder Arinos og Juruema, hvor jævn Fart kan foregaa helt til Nærheden af Cuyabá, sætter Staten Pará sit Haab. Derinde ved man, der ligger Kautschuckskove. Disse skulde sikre Indvandring. Derved skulde Befolkningen udbrede sig og begynde dels med Udvindingen af Kautschuck, dels med Fædrift og Agerbrug i de indre Egne og derved ogsaa lede Cuyabás og Matto Grossos Handel til Amazonas og bort fra La Platafloden. Ogsaa for

at fremme Farten paa Tocantins- og Araguayafloeden interesserer den lokale Regjering sig.

Hele Amazonflodens Handel gaar fremdeles gennem Pará. Selve Amazonflodens Munding er vanskelig og frygtes af Skibene. Selv Damperne, der ere bestemte til Manaos og Iquitos, løbe først ind til Pará Toldbod og gaa derefter videre gennem de mange indviklede Kanaler, som fra Tokantins føre ind i Amazonfloden. Selv Skibe, der stikke 22 Fod, kunne gaa op til Manaos, og Skibe, der stikke 18 Fod, til Iquitos i Perú. Saaledes bliver Pará Centralpunktet saavel for Indførsels- som Udførselshandelen. Tidligere anløbes Stedet af to franske Dampskibsselskaber, „Compagnie Transatlantique“ og „Chargeurs Réunis“; men disse fortrængtes af to engelske Linier, en amerikansk Linie og en tydsk Linie. Mellem Europa og Iquitos er etableret regelmæssig Fart af Red Cross Line, og en tydsk Linie siges ogsaa at ville optage denne Fart. For Farten paa Amazonfloden og Bifloder har Pará over 100 Dampere. Antallet forøges stadig. Det Selskab, der eier de fleste af disse, er „Amazon Steam Navigation Company“, der har 35. I Pará, hvor allerede stærke udenlandske Banker findes, dreier Udførselshandelen sig væsentlig om Kautschuck, dernæst om Cacao og Nødder. Den fremmede Befolkning, der er stærkest repræsenteret baade ved Antal og Rigdom, er den portugisiske, derefter kommer Tydskere, Engelskmænd og Nordamerikanere. Den arbeidsomme Udlænding arbejder sig snart op til Formue, hvis han ikke bukker under for Klimaet. Nedenstaaende Oversigt vil vise Omsætningen:

Produkter udførte i		1895.	1896.	1896.	1897.
		Mængde.	Officiel Værdi. Rs.	Mængde.	Officiel Værdi. Rs.
Kautschuck, fin	Kg.	3 088 486	18 081 699 215	3 134 509	22 978 210 549
Do., middels	„	536 887	3 877 137 280	592 680	4 345 087 763
Do., sernamby	„	1 905 676	5 933 043 222	1 990 744	7 595 289 217
Cacao, god	„	1 882 594	1 702 001 900	1 149 428	1 123 825 350
Do., ringere	Kg.	103 873	47 011 450	77 766	38 262 155
Paranødder	Hl.	10 428	165 236 955	13 182	210 533 981
Huder, friske, gode	Kg.	120 900	27 284 500	154 817	33 004 122
Do., ringere	„	166 060	18 962 746	229 020	24 458 176
Kalveskind, gode	„	19 300	41 100 150	13 823	23 633 450
Do., daarligere	„	13 481	14 429 350	15 175	12 862 320
Gjedeskind	„	295	68 000	150	247 500
Lim af Guri-					
jubafisken	„	26 660	68 537 400	22 070	63 251 300
Do. af andre Fiske	„	5 268	7 081 500	4 283	4 283 000
Carnaubavox i Lys	„	2 300	2 300 000	—	—
Talg af Dyr	„	5 950	2 766 747	3 618	1 682 364
Heireffjær (Plumas de garço)	„	—	—	109	236 963 500

Kautschuck fra Pará gaar mest til New York og til Liverpool, der er Hovedmarkedet i Europa. Varens stigende Brug gjør baade, at man i de Forenede Stater søger at fremstille Surrugater for den (og nylig paastod at have fundet et saadant fremstillet af Mais), og at man i alle de nordlige brasilianske Stater undersøger Saften af talrige nye Sorter Træer og mellem disse atter har fundet nogle, hvis Saft kan benyttes til Kautschuck.

Fund af Kulforekomster, der siges at repræsentere rige Leier, i det Indre, (angivelig ved Montalverne), er bleven modtaget med stor Tilfredshed i Parå som et nyt Element af Egnens Rigdom, der skal bringe den unge Stat frem.

Parå besøges nu aarligen af ca. 580 Skibe paa 539 000 Tons, hvoraf de 270 ere i oversøisk Fart og Resten benyttes i Kyst- eller Flodfart. Stedet besøgtes i 1897 af 48 norske Seilskibe dr. 22 808 Tons og 3 svenske dr. 1 479 Reg. Tons.

J. M. Bolstad.

Tunis.

Aarsberetning dateret 15 Novbr. 1898.

Blandt Exportartikler fra Tunis indtager Olivenolie en fremskudt Plads. Udførselsværdien gaar i de bedste Aar op til ca. frs. 8 Mill. Det vigtigste Produktionssted er Sousse. Olivenplukningen begynder i den første Halvdel af Novbr. og vedbliver i gode Aar til henimod den 15de April. Frugten opkjøbes af de store Oliefabriker, der ere forsynede med særdeles fuldkomne Maskinpresser. Men desuden findes der en Mængde Oliekværne, som trækkes af Æsler og Kameler. Produkterne fra disse Kværne kunne dog ikke sammenlignes med dem fra Maskinkværene.

Naar Olien er presset ud, opbevares den i store porcelænklaedte Cisterner. Den kan holde sig i disse i flere Aar, forudsat at Karret byttes, og at det Bundfald, som har dannet sig, fjernes. Dette Bundfald, der opgaar til 10 - 12 pCt., anvendes til Sæbetilvirkning.

Olivenolierne fra Sousse og Omegn kunne inddeles i 5 Klasser:

1. „Huile vierge“ — extrafin Bordolie;
2. „Huile surfine“ — til Kjøkkenbrug og Konservering;
3. „Huile industrielle“ — Smørseolie;
4. Olie tilberedt af Bundfaldet — for Sæbetilvirkning;
5. „Huile de grignons“ — Olie, kemisk fremstillet af Olivenkjerne, og som anvendes til Smørseolie og Sæbetilvirkning.

En stor Del Olie forbruges inden Landet saavel til Føde som til Sæbetilvirkning. Resten gaar næsten udelukkende til Frankrige, hvor den indføres toldfrit, og hvor de bedste Sorter i Nizza og Marseille bearbejdes og gives den Smag og Udseende, som i Europa fordres for Bordolier.

Man kan være ganske vis paa i Tunis at erholde fuldkommen rene Madolier. For at bibeholde disse Oliers gode Anseelse har nemlig Regjeringen udfærdiget Lovbestemmelser, som forbyde Tilsætning af fremmede Stoffe. Desuden ere Frøolier ved Indførselen belagte med høj Told.

For Export til Norge og Sverige vil formentlig fortrinsvis 2den, 3die og 5te, men ogsaa 1ste Klassen Olier passe. Nogen bestemt Pris for de forskjellige

Sorter vil det være vanskeligt at opgive, da den veksler efter Tilgang og Kjøbebehov; men det er Konsulatet bekendt, at Salg i disse Dage ere afsluttede paa Basis af frcs. 68 for Bordolie og frcs. 52 for Industriolie, alt pr. 100 Kg. leveret i Kjøberens Magasin. Til disse Priser bør lægges saavel Exportafgift — frcs. 6 pr. 100 Kg. for Olier af de fire førstnævnte Klasser og frc. 1.50 for 5te Sort — som Indkjøbspriser for Tomfæde. Olierne pleier at sælges enten frit ombord eller fra Oplagene; i begge Tilfælde anskaffes Fæde af Kjøberen.

Blandt Exportfirmaer i Sousse kan nævnes: Société Générale du Sahel Tunisien, N. Pariente, Am. Gandolphe, Joseph Habib.

Olieprøver og yderligere Underretninger erholdes gennem Vicekonsulatet i Sousse, som korresponderer paa Fransk og Engelsk.

Olivenhøsten i Tunis lover iaar at blive meget god og langt at overtræffe de sidste Aars.

H. Rosenlund.

Kjøbenhavn.

Skrivelse fra Vicekonsulen i Eskefjord, dateret den 8 Novbr. 1898.

Her er for Tiden intet Sildefiske, og Torskefisket har heller ikke været videre godt, begrundet paa stormfuldt og daarligt Veirig.

Det er saameget sørgeligere, da de to foregaaende Aar ogsaa vare mindre gode.

Da det er af saa stor Vigtighed for Fiskerne at kunne faa Agn, og dertil navnlig Silden eigner sig, gjøres der i de senere Aar adskilligt for at kunne opbevare den ferske Sild til denne Brug, og er der saaledes paa mange Steder bygget Frysehuse efter amerikansk Mønster.

Da det muligen kan have Interesse, vil jeg herved beskrive, hvorledes et saadant Frysehus er indrettet. Et Frysehus, som jeg kjender, tages til Exempel.

Det er 6×7 Alen i Længde og Bredde. Væghøiden 6 Alen, Høide fra Gulv til Loft 5 Alen. Gulvet er dobbelt med Bjælker 8" tykke og fyldte med Sagspon imellem. Væggene er lavede paa følgende Maade: staaende Stolper, lodrette, uden Bindingsværk, 11" tykke, beklædte udvendig med pløiede $\frac{5}{4}$ " Bord og klædte indvendig paa Stolperne med samme Slags Klædning, liggende Klædning, rundt hele Huset. Dette 11" Fods Rum fyldes med Sagspon, altsaa hele Huset rundt. Bjælkerne i Loftet ere 11" tykke, beklædte paa begge Sider med pløiede Bord, og er dette 11" Rum fyldt med Sagspon.

Del indvendige af det fremkomne Fryserum beklædes, efter at en halv Tomme tykke Lister med en halv Alens Mellemrum ere anbragte Væggene rundt, med fladt (uriflet) galvaniseret Jern. Indenfor denne Jernvæg anbringes

Fryserenderne med 1 Alens Mellemrum. Renderne have 6" Tversnit og naa opigjennem Loftet og ned til 6" fra Gulvet. Afstanden fra Væggene til Yderkanten af Renderne er altsaa overalt 6", men blive de smalere og smalere, eftersom de naa længere ned, og ende med at være 2" brede.

Igjennem Loftet ere de 4" brede. Rendernes indvendige Side dannes igjen af galvaniseret glat Jern, ligesom den indvendige Beklædning af Frysekammeret.

Rendernes to Sider, som altsaa ikke ere af Jern, ere lavede af 2" tykke Planker. Fra Renderne løber det smeltende Vand ned i en Kasse, hvori der altid er mindst 2" Vand, og disse Kasser fra hver Rende forenes igjen i en Afløbsrende fra Huset. Renderne fyldes en Gang daglig med en Blanding af Is og Salt.

Kulden i Fryserummet er gjennemsnitlig 6—7° Celsias.

Det nu beskrevne Fryserum har ved Brug vist sig meget hensigtsmæssig.

Carl D. Tulinius.

Havre.

Skrivelse dateret 7 Debeber 1898.

Ifølge den nu offentliggjorte officielle franske Handelsstatistik for sidstledent Aar gik Værdien af den direkte Vareomsætning mellem Norge og Frankrige i „Commerce special“, d. v. s. med Udelukkelse af Kreditoplag og Transitsgods, op til nedenstaaende Beløb:

Indførsel fra Norge til Frankrig	Fr. 24 918 699
Udførsel fra Frankrig til Norge	„ 6 377 365

Tils. Fr. 31 296 064

Under Aaret 1896 stillede Forholdet sig derimod saaledes:

Indførsel fra Norge til Frankrig	Fr. 23 528 690
Udførsel fra Frankrig til Norge	„ 5 797 794

Tils. Fr. 29 326 484

Ved Sammenligning mellem disse Tal fremgaar det, at Norges Indførsel til Frankrig i Aaret 1897 er øget med Fr. 1 390 009 eller noget over 5.9 pCt., medens Frankrigs Udførsel til Norge har steget med Fr. 579 571, udgjørende nær 9.9 pCt. Hele Handelsomsætningen er saaledes voxet med Fr. 1 969 580 eller henimod 6.8 pCt.

Følgende Oversigt angiver Værdien af de Varegrupper, som under de tvende sidstforløbne Aar indførtes fra Norge til Frankrig.

	1897.	1896.	Forøgelse.	Formindsk.
	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
Træmasse, mekanisk og kemisk	8 210 866	8 676 058		465 192
Almindelig Træløst . .	6 177 053	5 131 746	1 045 304	

	1897. Fr.	1896. Fr.	Forøgelse. Fr.	Formindsk. Fr.
Hvalbarder, ubearbejdede	4 200 390	4 510 215		309 825
Is	1 677 447	1 217 457	459 990	—
Torske- og Makrelrogn	1 048 126	944 703	103 423	—
Hesteskosøm	880 514	902 362	—	21 848
Kobbermalm	590 620	—	590 620	—
Huder og Skind, utilberedte	372 425	584 004	—	111 579
Hval- og Torsketræn	405 150	391 021	14 129	—
Sælskind, utilberedte	56 400	325 000	—	268 600
Gjødningsstoffer, undt. Guano	103 218	206 453	—	103 235
Sten og Jord til kunst- nerisk eller indu- strielt Brug	105 254	420 644	—	15 390
Fisk, tørret, saltet eller paa anden Maade konserveret	159 964	111 520	48 444	—
Oxalsyre	—	104 082	—	104 082
Baade	165 600	100 645	64 955	—
Svovl, ikke rensat	501 767	83 891	417 876	—
Maskiner og Værktøi	—	64 553	—	64 553
Bjergkrystal	55 000	—	55 000	—
Papir m. m.	—	33 164	—	34 164
Brændevin	50	—	50	—
Andre Artikler	208 855	121 169	87 686	—

Tils. 24 918 669 23 528 690 2 887 477 1 497 468

Efter hvad disse Tal udviser, har en Forøgelse i den norske Indførsel til Frankrig hovedsagelig gjort sig gjældende for Artiklerne Trælast, Is og Svovl, medens visse andre Produkter, som f. Ex. Kobbermalm, hvoraf i Aaret 1897 indførtes fra Norge til Frankrig til en Værdi af Fr. 590 630, slet ikke gjenfindes blandt de i 1896 importerede Varesorter. Paa den anden Side rammer Formindskelsen især Importen af Træmasse, Hvalbarder og Sælskind. Af enkelte andre Varegrupper, saasom Maskiner og Værktøi samt Oxalsyre og Papir, synes Indførsel ikke at have fundet Sted i 1897.

Med Hensyn til Exporten fra Frankrig til Norge, bør bemærkes, at de Artikler, for hvilke særskilt Forøgelse kan iagttages, er Brændevin, Sprit og Likører samt Kobber, Smør og Tøndebaand.

Derimod har Udførselen af bl. A. Vin og Læderartikler gaaet noget tilbage.

Daniel Danielsson.

Indhold: **Algier** S. 759. — **Budapest** S. 722. — **Bombay** S. 757. — **Calcutta** S. 726. — **Galatz** S. 744. — **Genf** S. 743. — **Helsingfors** S. 739. — **Havre** S. 787. — **Kapstaden** S. 717. — **Kjøbenhavn** S. 786. — **Lissabon** S. 723. — **Manila** S. 720. — **Moskva** S. 742. — **Paris** S. 766. — **Port-au Prince** S. 735. — **Port Louis, Mauritius** S. 721. — **Port of Spain** S. 733. — **Rio Janeiro II.** S. 768. — **Samsun** S. 738. — **Singapore** S. 756. — **Stettin II.** S. 728. — **Tunis** S. 736 og 785 — **Victoria, British Columbia** S. 721. — **Yokohama** S. 746.

Johannes Bjørnstads Bogtrykkeri.

Beretninger om Handel og Skibsfart.

Uddrag af Aarsberetninger fra de forenede Rigers Konsuler
for 1897 m. M.,

No. 19.

udgivet ved Departementet for det Indre.

1898.

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

Indberetning

til Indredepartementet fra kommerciel Stipendiat i Mexico,
Christian Schjetnan.

Mexico i August 1898.

Ved kgl. Resolution af den 30te December 1897 blev der naadigst tilstaaet mig et af de kommercielle Stipendier for i Mexico at arbejde for Indførsel af norske Produkter, specielt Fisk, og herved har jeg den Ære at indsende min første Indberetning, der — strengt taget — muligens indeholder et Par Afsnit, som ikke hører hjemme i en kommerciel Indberetning; men da jeg formoder, at Mexico vil faa adskillig Betydning og Interesse for Norge, tror jeg, at det — foruden det blot og bare kommercielle — vil være af Interesse at have noget Kjendskab til Landet i sin Almindelighed, og af den Grund har jeg taget disse Afsnit med i Indberetningen.

Almindelig Beskrivelse. Den føderative Republik Mexico ligger mellem 14° 56' og 32° 22' n. Br. Størrelsen er 1 946 292 Km.² med et Indbyggerantal af 12 588 497, hvilket altsaa blir et Gjennemsnit af 6 Indbyggere pr. Km.². Af Landets Befolkning regner man nu, at 19 pCt. er Europæere eller Efterkommere af i sin Tid indflyttede, 43 pCt. blandede Racer, og Efterkommere af Ægteskaber mellem Europæer og Indianer, 38 pCt. fuldblods Indianere.

Fjelde. I Ordets fuldeste Betydning er Mexico et Bjergland. De nordamerikanske Cordilleras (Rocky Mountains) skjærer sig ned i Landet og danner flere store Fjeldplateauer, af hvilke Anahuac, der, paa Kystegnene nær, fylder hele det midterste og nordlige af Landet, er det største. Anahuac's Gjennemsnitshøide er fra 1 000 til 3 000 Meter. Paa sin Sydrand (ved 17° n. Br.) er dette Plateau kronet med en Række store snedækte Vulkaner som f. Ex. Popocatepetel, 5 420 Meter høi, Orizaba, Tabuca o. fl. Hovedstaden Mexico ligger ogsaa paa dette Plateau 2 260 Meter over Havet.

Floder. Af Betydning kan nævnes: Rio Grande del Norte, der for en større Del af sit Løb danner Grænsen mod de Forenede Stater. Den løber ud i Golfen. Længden er 2 800 Km.

Rio Pamico løber ud ved Byen Tampico. Rio Grande de Santiago løber ud i det stille Hav. Længde 867 Km.

Ingen af disse og andre Floder har nogen større Betydning som Communicationsmiddel, da de kun kan befares paa mindre Strækninger grundet Landets bjergrige Beskaffenhed.

Mexicos Historie i vort Aarhundrede. Ifra Cortes erobrede Landet i 1521 og indtil Befrielsesdagen i 1821 var Landet kaldet Nueva Espana og var styret af spanske Vicekonger. Den første Reisning skede i 1810 under Hidalgo; men den blev undertrykt, og han selv blev skudt. I 1821 blev Spanierne dog jaget ud, og Augustin Iturbide blev Keiser under Navn Augustin I; men han blev senere forjaget og skudt.

Mexico blev nu Republik med en Række af hurtigt paa hverandre vekslede Præsidenter, af hvilke den mest berømte var Antonio Lopez de S.ta Ana, der blev gjenvalgt 5 Gange. Under ham kom Mexico i Krig med de Forenede Stater og mistede Øvre Californien, Ny Mexico, Colorado og Texas. Den mest berømte Præsident derefter var Benito Juárez, der inddrog i Statskassen alt, hvad der tilhørte den catolske Geistlighed — henved tre hundrede Millioner Dollars. I 1860 blev Erkehertug Maximilian tilbuddt den mexicanske Krone af det conservative Parti, der nu var ved Magten, og under den spanske General Prim sendte Frankrig, Spanien og England i 1861 en Flaade over.

De to sidste Lande trak sig imidlertid strax tilbage, medens de franske Tropper fortsatte Felttoget, og Mexico overgav sig. Maximilian ankom i 1863 og blev udraabt til Keiser; men det var kun med de franske Troppers Hjælp han holdt sig; thi da de forenede Staters Præsident Monroe i 1867 anmodede Napoleon om at trække sine Tropper fra Mexico, var det ude med ham, og han blev ved Forræderi tagen tilfange og skudt. Benito Juárez blev nu atter Præsident og styrede Landet til sin Død i 1872.

Fra 1872—77 var Lerdo de Tejada, 77—80 Porfirio Diaz, 80—84 Manuel Gonzales Præsident; siden 1884 atter Porfirio Diaz.

Statsforfatning. Mexico er en føderativ Republik, bestaaende af 27 Stater, 2 Territorier og 1 District. Constitutionen er dateret fra 5te Februar 1857; men betydelig forandret 24de April 1896.

Den lovgivende Magt udøves af Nationalkongressen, der bestaar af Senatet, sammensat af 56 Medlemmer, valgt paa 4 Aar, Deputeretkamret, 227 Medlemmer, valgt paa 2 Aar.

Stemmeberettiget er enhver mexicansk borger paa 18 Aar, naar han er gift. Ugifte maa blive 21 Aar, forinden de faar Stemmeret.

Den udøvende Magt tilhører Præsidenten, der vælges paa fire Aar ved directe Stemmegivning. Den nuværende Præsident, General Porfirio Diaz, blev den 15de Juli 1896 gjenvalgt for fjerde Gang og fungerer til 30te November 1900.

Financerne. Mexicos Finanser og Credit var for ikke ret mange Aar siden i en alt andet end glimrende Forfaldning. Grunden hertil var indre Uro-

ligheder og daarligt Styre med Financerne under de forskjellige Præsidenter. Først da den nuværende Præsident kom til Roret, er der kommet fuldstændig Orden i Tingene, og trods Landet har havt en haard Kamp at bestaa mod Faldet paa dets vigtigste Exportartikel — Sølv —, saa befinder Landets Financer sig nu i en saa god Orden og Tilstand, at det Dag for Dag vinder igjen af sin tabte Credit og Tillid, saa, om intet uventet støder til, vil visselig den Tid ikke være fjern, da de mexikanske Obligationer paa de europæiske Børser vil blive betragtet som første Classes ubetinget sikre Papirer, for hvilke der noteres Overkurs. Naar jeg anfører, at de mexikanske Obligationer i Løbet af faa Aar har reist sig fra en Cours af 51 pCt. til 98 pCt., saa er vel dette nok illustrerende for det ovenfor anførte.

Budgettet for 1898—1899, der nylig blev forelagt Congressen, stiller sig saaledes: Indtægter \$ 52 109 500, Udgifter \$ 52 089 484 — efter at forrige Aars Budget viste et disponibelt Overskud af \$ 7 785 000

Foruden dette Fælles-Budget har de 27 Stater et privat paa tilsammen ca. \$ 18 000 000.

Statsgjælden var pr. 30te Juni 1897 \$ 183 000 000, bestaaende næsten udelukkende af 6 pCt. rentebærende Obligationer.

Den Fremgang, Mexico i de sidste Aar har gjort, skyldes ikke alene den nuværende Præsidents kraftige Styre men ogsaa for en større Del Finansminister José Yves Limantour's udmærkede Ledelse af Finanserne. Et større europæisk Børsblad, der for nogen Tid siden indeholdt en længere Artikel om Mexico, udtalte, at han fuldt ud deler Æren med Præsident Diaz, naar om kort Tid de mexikanske Obligationer noteres efter den Rente, de giver.

Da Landet nu er i en nær sagt svimlende hurtig Udvikling, er der ikke ringe Efterspørgsel efter Penge, og Discontoen er som Følge heraf steget fra 6 til 7 pCt, trods ikke saa smaa udenlandske Capitaler vandrer ind og bliver plaseret i forskjellige Foretagender, og ikke startes der nu noget af Betydning. uden at saavel Wallstreet som Lombardstreet er med og tager Del; thi de har nu fuld Tillid til Landets Fremtid.

Coursen er i Mexico — som i de fleste amerikanske Republiker — en for Kjøbmanden afvekslende behagelig Factor, og af dens Bevægelse afhænger daglig fleres Ve og Vel. Iaar har den holdt sig mellem 22 og 23 d pr. \$ — det vanlige er omkring 22⁵/₈ d, og efter dette kan man regne Pesoen til Kr. 1.69 à 1.70. Uden at Landet skulde gaa over til Guldmyntfod, hvilket neppe nogensinde vil ske, da Mexicos Interesse i det hvide Metal er for stor dertil, er en Forbedring af Coursen kun tænkelig, hvis Sølvet skulde stige i Værdi.

Saaledes som Forholdene er idag, virker Agioen (altsaa 120 pCt.) bare til Fordel for Landet; thi nu behøves der ikke høie Toldsatser for at beskytte Landets egen Industri. Det besørger Coursen helt automatisk. Er der høi Told paa nogen Artikel, saa er det enten fordi Artikelen gaar under Categorien „Luxus“ eller af rene fiskale Hensyn. Dog, hvor desuagtet et Toldpaalæg er nødvendigt for en ny Industris Existence, har Regjeringen ikke været sen med et passende Paalæg; thi den vil nu paa alle mulige Maader søge at ophjælpe den før saa upaaagtede Industri. Af dette vil enhver forstaa, hvor uhyre vanskeligt det vil være for udenlandske Varer at concurrere mod de inden Landet

fabrikerede, naar disse ikke alene nyder Fordelen af Coursen, men ofte ogsaa Toldpaalæg.

Exportøren paa den anden Side sælger bestandig i Guld til Udlandet, og derved faar han en Avance af 120 pCt. med den nuværende Cours, thi Arbejdslønnen og de fleste andre Udgifter af Betydning er nu omtrent de samme som før og udredes selvfølgelig i Sølv. Denne Coursfortjeneste bidrager en ikke uvæsentlig Del til, at Jordbruget i Mexico er en saa lukrativ Forretning, som det nu er.

Det bliver saaledes i Realiteten kun de, der arbejder for Indførsel af fremmede Landes Produkter, som ønsker en Coursforbedring, der naturligvis, foruden at skaffe en forøget Consum, vilde have tilfølgende en Ruin af Landets egen Industri; thi da vilde intet Toldpaalæg kunne redde den, hvis f. Ex. Coursen blev pari eller der henimod.

Klima. Nord-Mexico og nedre Californien har et Klima ved Kystegnene som Middelhavslandene. Her findes paa mange Steder — især i Californien — en Rigdom af Naaletræer. Desuden findes her Eg, Lind, Ask og Pil. Vinranken trives meget godt i nedre Californien, og Exporten af Vin derfra stiger hvert Aar. De vanlige europæiske Kornsorter dyrkes, mange Steder med forbausende Afkastninger, da Jordbunden er særdeles frugtbar. I Staten Sonora, der ligger i den nordvestligste Del af Mexico, skal der for flere Aar siden være indvandret nogle og sytti norske Familier fra America, og disse Folk skal der trives godt, efter hvad jeg har hørt.

Syd-Mexico har fuldstændig tropisk Plantevækst ved Kysten, og helt op til 900 Meter over Havet findes endnu tropiske Urskove med Palmer, Savanner etc. Indtil 2 000 Meter findes en subtropisk Skovregion, karakteristisk ved sin Rigdom paa eviggrønne Ege, Palmer og Bregner. Indtil 2 900 Meter findes Fjeldfloraen med Eg og Naaletræer, der kun er grønne om Sommeren, og kommer man endnu højere op, finder man kun Lyngplanter, thi her ligger Sneen ofte fra November til Marts. Foruden de europæiske Kornsorter og Frugttræer dyrkes her: Ris, Mais, Hirse, Bananer, Ananas, Oranger, Mangoer, Yams, søde Poteter, Kaffe, Sukker, Cacao, Ramille, Tobak, Peber etc. En ren Modsætning til denne Rigdom danner Halvøen Yucatan, der er flad, stenet og sandet. Den har kun nogen Betydning paa Grund af sine Skove af Campeche-Træer og den i de senere Aar saa betydningsfulde Dyrkning af en egen Sort Hamp, der gaar under Navn af Henequen.

Temperaturen. Den aarlige Middeltemperatur er: Ved Kysten i det nordlige 20.3° og i det sydlige 26.7° Celcius. Fra 1 000 til 2 000 M. over Havet 20 à 21 ° og fra 2 000 til 2 500 M. o. H. 16° Celsius. Middeltemperaturen er saaledes i: Veracruz 25.1°, Mexico (2 260 M. o. H.) 16.2° Celsius.

I Kystbyerne forekommer af og til gul Feber i Sommermaanederne; især er dette Tilfælde i Havnene i Yucatan, medens Veracruz, der før var et farligt Sted, omtrent har været fri i de sidste Aar. I Yucatans Havne har der ogsaa i de sidste Aar forekommet Tilfælde af Beri-beri. I Tampico kan der af og til være Malaria.

Dog, som et helt og stort taget, er Sundhedstilstandene i de mexicanske Havne gode, og der lægges nu ud mange Penge hvert Aar for at forbedre de sanitaire Forhold ved bedre Kloak- og Renovationsvæsen.

Byer. Mexico — Hovedstaden — ligger som før anført paa Fjeldplateauet Anahuac, 2260 Meter o. H. Byen har nu over 350 000 Indb. Den er Sædet for Forbundsregjeringen, har et Universitet og en god polyteknisk Skole. Byen ligger uheldigvis i en Dalsænkning, hvor der før engang i Tiden var en Myr, og da Omgivelserne er højere end Byen, maa alt Kloakvand pumpes ud, og forinden dette Apparat kommer godt istand, blir ikke Byen sund. Draineringen af Dalen paabegyndtes i 1607, og Arbeidet, der nu ledes af det berømte Contrakteurfirma Pearson & Sons fra London, nærmer sig nu sin Afslutning. Inclusive en 40 Mil lang Tunnel-Kanal, til at lede Vandet bort fra Byen, har nævnte Firma udført Arbeider for henved \$ 20 000 000.

Under Regntiden Mai—medio August herjes Byen ofte af Malaria, Tyfus, Kopper og andre Sygdomme. Dødelighedsprocenten har i de sidste Aar været 40 à 50 pr. 1000.

Byen er Landets commercielle Centrum. Her har de største Banker og Handelshuse sine Contorer.

Veracruz — ved den mexikanske Golf — har over 30 000 Indb. Den er nu forbundet med Hovedstaden ved to Jernbaner, men forinden disse kom istand, havde Stedet en langt større Betydning, ja var sogar Landets commercielle Centrum. Nu er den gaaet over til kun at blive en Transithavn, og selv i dette forsøger Byen Tampico at gjøre den Rangen stridig. Denne sidste By er ogsaa forbunden med Hovedstaden ved Jernbane, og trods Distancen fra Tampico til Mexico er henved 3 Gange længere end fra Veracruz, slog det Selskab, der har Linien Tampico—Mexico, i 1895 Fragten ned fra \$ 31.10 til \$ 8.00 og senere endog \$ 5.00 pr. Ton for at drage Trafiken til Tampico. Ved denne Manøvre og ved den Lettelse, som bydes ved at losse directe fra Skib i Jernbanevogne, tog Tampico en hel Mængde Gods fra Veracruz. Dette vil bedst sees ved at sammenligne Aaret før Fragtnedsættelsen (1894—95) med det Aar, i hvilket den iværksattes (1895—96), og Resultatet viser sig da saaledes:

Havn.	Import.		Export.	
	1895—96.	1894—95.	1895—96.	1894—95.
Veracruz	56.77 pCt.	74.25 pCt.	37.58 pCt.	50.56 pCt.
Tampico	32.23	16.77	40.22	28.60
Progreso	6.15	5.03	13.63	14.51
Andre Havne tils. . .	4.85	3.95	8.57	6.24

Trods at Jernbaneselskaberne senere indgik paa at holde samme Tarif, hvorved Fragten fra Tampico til Mexico skulde være den samme som fra Veracruz, har dog Tampico beholdt sin engang vundne Seier, og Forholdet blir vel ikke anderledes, forinden Veracruz kan byde paa samme Lettelse for Losning af Varer som Tampico.

Med Hensyn til Udslibningen, da er Veracruz den naturlige Udslibningshavn for Kaffe, Tobak etc. og Tampico for Mineralier, Huder etc., og den Synken og Stigen, som vises for de to Havne i Exporten, har sin Grund i henholdsvis mislykket Høst og øget Production.

Udgifterne ved Transport fra Skibssiden til Jernbanevogn i Tampico er \$ 1.00 pr. Ton imod i Veracruz \$ 2.70 incl. Lægterage.

Havnearbejderne i Veracruz ledes ogsaa af Pearson & Son. Der arbeides nu af al Kraft med ca. 1700 Arbeidere paa 3 store break-waters paa tilsammen 1637 Meters Længde, og naar disse snart blir færdige, vil Havnen i Veracruz blive en af de bedste i Verden. Om ca. 1½ à 2 Aar vil Skibe i Veracruz kunne losse directe til Jernbanen, og at da Byen vil tage fra Tampico al Indlandstransit, der naturlig hører til Veracruz, derom hersker der ikke to Meninger. I disse Dage har de første Skibe lagt til og losset ved en 180 Meter lang Jernkai, der er bygget ret ud fra Toldboden. Allerede med denne Kai begynder Lettelserne, idet 2 Skibe kan losse og laste ad Gangen der.

Et stort Mudderapparat, der kan tage op indtil 2000 Tons Sand i et Par Timer, har nu mudret op Veracruz's Havn.

Mindste Dybde ved Lavvand skal blive 28 Fod, men paa flere Steder er det betydelig dybere — saaledes f. Ex. ved den nævnte Toldbodkai, hvor Dybden paa Lavvand er 33 Fod. Den store Dybde er egentlig af Hensyn til Oceandamperne. Havnearbejderne skal ialt koste \$ 18 000 000. Det førnævnte Contracteurfirma har til disse anvendt ikke saa smaa Kvantiteter færdighuggen norsk Granit, der er ankommen med Seilskibe.

I Veracruz har Regjeringen en Flydedok, der kan tage Skibe op til 1500 Tons Størrelse. Den var egentlig bestemt alene for Marinens Brug, men nu tillades Handelsskibe at faa benytte den, og Søgningen har i den sidste Tid været saa stor, at Skibe næsten bestandig maa ligge og vente paa Tørn. Foruden denne Dok skal der kun findes en til i hele Golfen, og den er i Habana.

Regjeringen skal nu have under Overveielse et foreslaaet Anlæg af en større tidsmæssig Tørdok i Forbindelse med et godt mekanisk Værksted. At et saadant Anlæg ikke alene vil lønne sig, men sogar være paakrævet, er der ikke Tvivl om.

I Anledning Krigen mellem de Forenede Stater og Spanien opdagede Mexico pludselig, at den ingen Marine havde til at forsvare sin Neutralitet med, og i den Anledning drives der nu en stærk Agitation for Udvidelse af Flaaden, der til Dato kun bestaar af nogle betydningsløse Smaaskibe. Skulde der nu besluttes at udvide Flaaden, vil det være sikkert, at Regjeringen strax maa paabegynde Anlægget af Tørdok og mekanisk Værksted, og da blir sandsynligvis Veracruz valgt. At dette vil have en stor Betydning og bringe Byen mange Fordele, er jo udenfor al Tvivl.

Den norske Skibsfart paa Veracruz er i stærk Stigende. I 1896 steg den med 52 Dampskibe paa tils. 27 654 Tons.

Progreso. I den før anførte Statistik tog jeg med Progreso, fordi den er den tredje største By med Hensyn til Ind- og Udførsel. Byen staar med Jernbane i Forbindelse med Yucatans Hovedstad Merida. Skibe, der skal til andre Havne i Yucutan, maa først anløbe Progreso for at toldklarere. Byens fornemste Udførselsproduct er Henequenhampe, hvoraf der i 1896 udførtes tils. 65 762 910 Kg. forudeu store Kvantiteter Mahogny og Logwood.

Campeche var forhen Yucatans eneste Søby af Betydning, men nu har Progreso taget Luven af den; thi kun Skibe af 10 à 12 Fods Dybgaaende

kan nu komme op til Byen, og de, der stikker dybere, maa ligge 10 km. fra Land paa den aabne Kyst. Byen har 17 000 Indb. Exporten bestaar her ogsaa af Henequen og Logwood.

Coatzacoalcos. Her skal Baren udmudres, saa større Skibe kan komme op. Byen vil da faa adskillig Betydning; thi den staar ved en 310 Km. lang Jernbane i Forbindelse med

Salina Cruz paa Stillehavskysten, hvor de før saa ofte nævnte Contracturer fra London, skal bygge en stor god Havn. Naar disse to Arbeider ere færdige, saa er der ikke Tvivl om, at disse to Byer vil faa en stor Betydning som Transithavne for en Masse Varer baade fra og til Havnene paa Stillehavskysten.

Af Indlandsbyer af Betydning kan nævnes: Puebla med 110 000 Indb., Guadalajara 100 000, San Luis Potosi 70 000, Zacatecas 60 000, Leon 50 000, Durango 50 000, Pachuca 53 000, Guanajuato 45 000, Monterey 60 000, Aguas Calientes 45 000, Morelia 40 000 Indbyggere.

Disse Byer har alle sin Betydning som kommercielt Centrum for den Del af Landet, hvor de ligger, og de staar alle ved Jernbane i Forbindelse med Hovedstaden.

Naar jeg ikke i denne min Rapport har taget med komplette Oplysninger om de Ting angaaende Havneforholdene, der mest skulde interessere den norske Skibsreder, saa er det, fordi jeg finder, at det paa Grund af den tiltagende Fart af norske Skibe paa Mexico vil være paaakrævet at afgive en speciel og detaljeret Rapport derom, og nogen saadan kan jeg ikke afgive uden at have besøgt de vigtigste Havne. Hertil kan jeg imidlertid ikke afse Tid før til Vinteren.

Næringsveie. Som No. 1 for Mexico er Jordbruget. I sit Budskab til Congressen, ved Aabningen den 1ste April iaar, meddelte Præsidenten, at Værdien af Jordbrugets Afkastning i 1897 var anslaaet at beløbe sig til \$ 221 000 000 — heri ikke indtaget, hvad Kvægavl, Skovdrift og Frugtavl indbragte. Jordbruget maa nu siges at drives helt rationelt, men lidt primitivt. Stel er der dog endnu paa de Steder, hvortil ingen Kommunikationer fører.

Dog, som et stort hele kan man nu sige, at Jorden er godt udnyttet, og ganske pene Kapitaler nedlægges nu hvert Aar i Jordbrug og Indkjøb af tidsmæssige Landbrugsmaskiner. Man regner, at der nu til Mexico hvert Aar indføres for meget over en halv Million Dollars i Maskiner til Jordbruget eller hvad dermed staar i Forbindelse.

Exporten af Jordbrugsprodukter var i 1896—97 \$ 45 163 397 imod i 1895—96 \$ 40 178 306, altsaa en Stigning af nær fem Millioner Dollars paa et Aar.

Efter Jordbruget kommer Bjergværksdrift som den næst vigtigste Næringsvei, trods det store Fald i Sølvets Værdi i de sidste 10 Aar, og Produktionen stiger hvert Aar som Følge af nye opdagede Miner og forbedrede Arbejdsmetoder i de gamle, og det paastaaes, at selv om Sølvet skulde falde endnu mere, vil det neppe resultere til nogen Indskrænkning af Produktionen.

Exporten af alle Metaller udgjorde i 1896—97 \$ 66 183 097 imod i 1895—96 \$ 64 838 596.

Hovedtallene i Exporten for 1896—97 ser saaledes ud:

Sølvminerale \$ 10 680 732, Sølvbarer \$ 32 137 257, myntede mexicanske Dollars \$ 14 578 958, Guldbarrer \$ 5 858 366.

Industrien kan endnu siges at være i sin Barndom. Store Capitaler lægges imidlertid ned i industrielle Foretagender, og Regjeringen gjør, hvad den kan, for paa alle mulige Maader at støtte den, men da Landet saa at sige før var blottet for alt, vil der endnu gaa mange Aar hen, forinden den kan spille nogen dominerende Rolle i Landets store Forbrug. Dog er den alt nu, paa nogle enkelte Omraader, naaet saa langt, at Importeuren pent faar tage Hensyn til den, og i to Brancher er udenlandske Varer helt udestængt ved Toldpaalæg.

For Nærværende har de Industrigrene, der directe eller indirecte staar i Forbindelse med Grubevirksomheden, den største Betydning. Dernæst kommer af Betydning: 3 større Ølbryggerier, 5 Cigarfabrikker, 3 Cigaretfabriker, 2 Papirfabriker, 1 Fyrstikfabrik, 1 Klædefabrik, 7 Bomuldsspinderier, 1 Sæbefabrik og 1 Vognfabrik.

Skibsfarten indskrænker sig næsten udelukkende til Fart mellem Republikens egne Havne og lidt Fart paa de nærmeste Nabolande. Regjeringen gjør ogsaa paa dette Omraade Anstrengelser og giver Subventioner for at op-
hjelpe Landets egen Skibsfart.

Handelsmarinen udgjør for Nærværende:

227	større	og	mindre	Seilfartøier	og
59	„	-	„	Dampskibe.	

Fiskerier af Betydning findes ikke. Det lille, der fiskes ved Kysterne, er saa forsvindende, at den Ting at faa et godt Maal Fisk, er en Luxus, som kun erholdes paa bedre Hoteller, Restaurationer eller hos velhavende Familier. Middelstanden nyder kun sjelden Fisk, og Arbeidsklassen omtrent aldrig.

Skovdriften giver mange Hænder Arbeide og skaffer mange Penge ind. I Fiskalaaret 1896—1897 regner man, at Afkastningen var over fire Millioner Dollars; men da der af Farvetræ, finere Træsorter, Garverbark etc. kun exporteredes for \$ 3 584 651, maa Resten være Værdien af to Egsorter, der benyttes istedenfor Kul til Opfyring af Dampkjedler. Paa enkelte Jernbanelinier anvendes intet andet end disse Egsorter; thi de skal give en Varme af nær 80 pCt. af gode Kul og er betydelig billigere.

Kvægavl er en meget betydningsfuld Næringsvei, især for Befolkningen i det nordlige og for de i det sydlige, der bor saa høit oppe, at de kun vanskeligt kan lægge sig efter noget Jordbrug af Betydning.

Exporten var for Fiskalaaret 1896—97: Levende Kvæg \$ 4 001 986, Huder \$ 2 903 229.

Skulde man imidlertid faa en fuld Forstaaelse af, hvad Kvægavl indbringer, maatte man hertil addere Værdien af det, som consumeres i Landet selv, men nogen Opgave herover har jeg ikke kunnet finde.

Frugtavl. Af Exportlisten sees, at der under Fiskalaaret 1896—97 exporteredes: tørrede og friske Frugter for \$ 362 847, Citroner for \$ 33 727; men noget Billede for, hvad denne Dyrkning indbringer, kan selvfølgelig ikke Exportstatistiken være, da naturligvis Mesteparten af, hvad der avles, consumeres inden Landet.

Import og Export. Den af Tolddepartementet udgivne officielle Statistik over Importen og Exporten afsluttes for hvert Fiskalaar (1ste Juli—30te Juni), og da den endnu ikke er udkommet for det nu just afsluttede Aar, maa jeg i denne min Indberetning nøie mig med 1896—97, og sammenligner dette Aar med 1895—96.

Forøvrigt vil jeg ikke undlade at meddele, at denne Statistik lider af den Feil, at den er for meget sammendragen. Som et stort Hele giver den et godt Indblik i Landets commercielle og maritime Rørelse, men vil man gaa dybere i Sagen, da vil man somoftest, hvis man søger efter en bestemt Vare, slet ikke finde den; thi flere Varer, der af Toldautoriteterne betragtes for at høre til samme Categori, slaaes sammen og anføres med en Vægt og et Beløb.

I alle Angivelser, der gjælder Import, er Værdiangivelsen taget fra Facturaen og anført i Guld \$ — altsaa — Kr. 3.73 —, medens Exportværdien anføres i mexicanske Sølv \$ — altsaa — Kr. 1.70.

Import:

Toldfrie Varer.		Toldpligtige Varer.		Tilsammen.	
Facturaværdi i Guld \$.		Facturaværdi i Guld \$.		\$.	
1895—96.	1896—97.	1895—96.	1896—97.	1895—96.	1896—97.
5 004 533.	5 037 288.	37 249 405.	37 166 807.	42 253 938.	42 204 095.

Export:

Værdien i Sølv \$.	Værdien i Sølv \$.
1895—96.	1896—97.
105 016 902.	111 346 494.

Importen og Exporten — henholdsvis i Guld og Sølv \$ — stiller sig for de største Havne saaledes:

	1895—96.		1896—97.	
	Import.	Export.	Import.	Export.
Veracruz . . .	15 296 544	22 354 298	14 036 136	22 484 633
Tampico . . .	8 685 442	23 920 464	8 773 275	29 952 441
Progreso . . .	1 696 714	8 102 098	1 463 515	8 413 130
Campeche . . .	258 161	1 097 183	175 027	747 710
Coatzacoalcos . .	315 249	328 914	105 148	285 195
Tuxpam . . .	70 332	1 369 380	76 926	1 154 313
Frontera . . .	306 235	428 863	246 918	418 352

De her nævnte Havne ligger alle paa Østkysten. Af Vestkystens Havne, der figurerer med nogle Hundrede Tusind Dollars Ud- og Indførsel, kan nævnes:

Acapulco, Altata, Guaymas, Manzanillo, Salina Cruz, San Blas, Todos Santos o. fl.

Varetrafikken med Jernbane mellem Mexico og de Forenede Stater er temmelig betydelig. Over følgende Grænsestationer: Ciudad Juárez, Ciudad Porfirio Diaz, Laredo og Nogales, gik der tilsammen følgende Værdier:

1895—96.		1896—97.	
Import.	Export.	Import.	Export.
Guld \$.	Sølv \$.	Guld \$.	Sølv \$.
11 431 815	30 913 708	13 258 904	30 295 717

Importen og Exporten (henholdsvis i Guld og Sølv \$) fordeler sig paa nogle af de vigtigste Lande i Fiskalaarene:

	1895—96.		1896—97.	
	Import.	Export.	Import.	Export.
Tydskland	4 363 229	2 968 792	4 003 263	4 416 744
Østerrig-Ungarn . .	116 155	—	128 367	—
Belgien	420 015	1 000 393	479 850	1 134 325
Danmark	4 605	—	3 614	—
Spanien	2 174 298	813 162	1 983 794	1 192 328
De forenede Stater	20 145 763	79 651 695	22 593 860	86 742 951
Frankrige	6 099 183	2 080 802	4 989 082	1 873 522
Holland	134 284	123 955	132 728	57 906
England	7 905 016	16 467 149	6 881 701	14 280 527
Italien	150 369	44 443	184 186	10 765
Norge	70 052	—	41 670	—
Sverige	30 461	—	29 078	180
Rusland	17 789	536 525	31 387	294 165
Schweitz	158 210	—	163 293	720

Hvad der er exporteret fra Norge til Mexico i:

	1896—97.		1895—96.	
	Kg.	\$.	Kg.	\$.
Spirer til Baadmaste	177	50	—	—
Videnskabelige Instrumenter . . .	15	10	—	—
Kjød, røget eller saltet	—	—	2 920	323
Fisk (og Muslinger), tørret, saltet, røget eller saltpresset	89 565	12 098	80 379	11 732
Conserveret Kjød og Fisk	67 951	10 637	45 159	6 816
Smør	—	—	28	8
Ost	85	20	735	114
Fisketran	11 715	710	274	30
Fiskelim og andet Lim	1 098	105	27	15
Medicintran	12 673	4 315	10 624	3 374
Conserverede Grønsager	492	75	—	—
Tjære	3 802	158	1 158	64
Møbler	192	15	104	8
Div. Jern- og Kobbervarer	406	54	802	80

	1896—97.		1895—96.	
	Kg.	\$.	Kg.	\$.
Div. Glas- og Porcelainsvarer . . .	15	4	1 177	324
„ kemiske Producter	355	70	7 930	365
„ Spirituosa	585	180	19 045	475
Avispapir	—	—	16 700	916
Indpakningspapir	248 510	13 169	679 705	45 243
Vaaben	—	—	69	165
Ialt	—	41 670	—	70 052

Hvad der kan exporteres fra Norge til Mexico:

Klipfisk, Conserver af Fisk, Kjød, Vildt og Grønsager, røget og saltet Sild, Træmasse, Papir, flere Slags, men specielt Indpakningspapir, Tagpap, Hestekosøm og Spiger, Baade og Aarer, Tapeter, Lunter, Tran — Medicintran saavel som simplere Sorter til Garvning, Stearinlys, kondenseret Melk, Telefoner og andre elektriske Apparater, Tjære, Vogne, Smør, Nordens Kobberstof, Seildug og Tougværk, Cement, Sæbe, Fyrstikker, færdige Træhuse, Døre og Vinduer, Kassebord, Listeværk, Jernbane-Sleepers, Telefon- og Telegrafstolper, Granit, Maskinremme, Edderdun, billige Møbler, Brynesteene, Bærsaft og andre Sorter Saft, vanligt Lim og Fiskelim, kaustisk Soda og Klorkalk, Ler-, Glas- og Porcelainsvarer, Jernsager, f. Ex. Laase, Hængsler etc., Fabricata af Sprit, Trælast.

Klipfisk. For at faa Rede paa den virkelige Import af denne Artikel, henvendte jeg mig til Tolddepartementet og fik af dette nedenstaaende Opgave der desuden indbefatter Conserver, fra Aaret 1896—97:

Fra	Fisk og Skaldyr, tørrede, røgede, saltede eller pressede.		Conserver af Fisk, Kjød eller Skaldyr.	
	Kg.	\$ Guld.	Kg.	\$ Guld.
Norge	89 565	12 098	67 951	10 637
De forenede Stater	44 376	6 362	622 770	140 387
Spanien	1 998	397	571 728	110 970
Tyskland	25 670	3 618	40 166	12 558
England	5 100	863	11 276	3 724
Italien	—	—	10 884	4 958
Portugal	—	—	13 994	2 498
Belgien	—	—	7 531	2 208
Argentina	—	—	44	69
Uruguay	—	—	11	21
China	579	178	434	87
Holland	695	95	240	137
Sverige	3 571	472	—	—
Columbia	88	24	77	25

Men heller ikke denne statistiske Opgave tilfredsstiller Fordringerne paa absolut Klarhed. Der eksisterer i Mexico to Toldsatser for Fiskevarer: Den ene paa \$ 0.12 pr. Kg. appliceres paa de Varer, der importeres i mere eller mindre aaben Tilstand i Træemballage. Den anden paa \$ 0.15 pr. Kg. er for de Varer, der henregnes under Categorien Conserver, og er behandlede efter den Appert-

ske Metode, og i denne Opgave er første og anden Colonne henholdsvis for de Varer, der har erlagt \$ 0.12 og 0.15.

For Norges Vedkommende er den Ting klar, at de opførte 89 565 Kg. repræsenterer Indførselen af Klipfisk i Trækasser; men under Conserver er optaget 67 951 Kg., der saaledes ikke alene omfatter det, vi i Norge forstaar med Conserver, men ogsaa benløs Klipfisk, der jo her regnes som Conserver. Nøiagtig at faa vide, hvormeget der var af hver Sort, har været mig umulig; men jeg har god Grund til at tro, at Indførselen af Conserver ikke overstiger 10 000 Kg., og er dette Tal rigtig, bliver der igjen en Indførsel af ca. 57 951 Kg. benløs Klipfisk, og alt ialt skulde saaledes Mexico i 1896—97 have indført 147 516 Kg. Klipfisk fra Norge.

Men hermed slutter ogsaa det nogenlunde klare; thi hvad Slags Fisk eller Skaldyr, tørrede, røgede, saltede eller pressede, der er importeret fra Tyskland, England, Spanien og sogar Sverige, har det ikke lykket mig at bringe paa det rene trods megen Anstrengelse. En fornyet Henvendelse til Tolddepartementet ledede heller ikke til noget. (Jeg blev dog nu meddelt, at det var besluttet, at Statistiken herefter skulde føres paa en anden klarere og mere detaljeret Maade, saa den Slags Gaader vil man for Fremtiden undgaa). For Tysklands og Englands Vedkommende er der jo Muligheder for, at det kan være vor norske Klipfisk, der ved Omlastning i en af disse Landes Havne, eller ved Salg til Kjøbmændene i disse Lande, er bleven betragtet som Product fra det Land, hvorfra Varen sidst kom, og derfor opført i den mexicanske Statistik som saadan.

Consulatfacturaen, der skal indeholde Oplysning om Varens Oprindelse, skulde imidlertid forhindre en saadan urigtig Plaseren, men det er jo ikke sikkert, at man i Hamburg eller Liverpool bestandig er saa nøie hermed og muligens opgiver sit eget Land istedetfor Norge.

Men selv om de for disse to Lande tilsammen opførte 30 170 Kg. kan adderes til den fra Norge importerede Klipfisk, saa gjør det intet nævneværdigt Plus til Sagen.

Angaaende Importen fra De forenede Stater er jeg blit meddelt, at den ikke skal overstige 50 à 60 000 Kg. pr. Aar, og er denne Angivelse rigtig, hvilket jeg tror efter de Undersøgelser, jeg har anstillet, da kommer Mexicos aarlige Forbrug af Klipfisk til at dreie sig om 200 000 Kg., eller under alle Omstændigheder ikke over 230 000 Kg.

Selv hvordan man end betragter Forholdet mellem Racerne og den deraf følgende Forbrugsevne (se Afsnit: „Mexicos Forbrugsevne“), maa man ligefrem forbauses over den ringe Consum af Klipfisk. Ja selv om man bare tager Hensyn til det Antal Spaniere (indvandrede eller her fødte af spanske Forældre, skal der i Mexico alt i alt bo lidt over en Million, der kan regnes som Spaniere), der findes, er der god Grund til at forbauses.

Efter de Undersøgelser jeg har gjort, er jeg kommen til det Resultat, at Grunden til den betydningsløse Import ligger i 3 Ting:

- a. Tolden,
- b. at ingen direkte Import finder Sted,
- c. at aldrig nogen har havt Interesse af at drive Salget op.

Jeg skal forklare dette nærmere:

Tolden er meningsløs høi. Der er to forskjellige Satser:

Klipfisk i Trækasser erlægger \$ 0.12 + 10 $\frac{1}{2}$ pCt. deraf pr. Kg.

Benløs i Blikkasser — - 0.15 — „ —

Dette blir i vore Penge henholdsvis: Kr. 0.22 $\frac{1}{2}$ og Kr. 0.28 pr. Kg.

Gaar man saa ud fra en Pris af Kr. 6.00 pr. 18 Kg. i Norge, saa vil man finde, at denne Told udgjør henholdsvis: 67 $\frac{1}{2}$ pCt. og 84 pCt. af Fiskens Værdi; men jo lavere Fiskens Pris i Norge er, desto høiere blir denne pCt., og jeg er bange for, at den mere end et Aar vil naa fulde 100 pCt. — ja muligens derover!

Alle, jeg har talt med om denne Told, siger, at den ikke alene er meningsløs, men til og med virker prohibitiv.

Jeg har tidligere i denne Indberetning (under „Coursen“) berørt, at foruden de Toldsatser, der er dicteret af rene fiscale Hensyn, paalægger Regjeringen gjerne høie Satser, hvor det gjælder at beskytte Landets egen Industri eller Frembringelser.

Med den nuværende Import gaar der hvert Aar ind i Statskassen ca. Kr. 45 000.00, og i en Statshusholdning som Mexicos spiller et saadant Beløb absolut ingen stor Rolle, men selv om det skulde gjøre det, tror jeg sikkert, at om Tolden blev nedsat til f. Ex. \$ 0.05, vilde et lignende, om ikke langt større Beløb indgaa.

Fiskerierne kan heller ikke ophjælpes ved Told paa vor Klipfisk, thi fersk Fisk er saa meget efterspurgt, at den fiskefattige Kyst aldrig vil kunne dække Behovet deraf. Der blir saaledes intet tilbage, der motiverer denne for os saa prohibitive Told, og skal jeg udtale, hvad jeg tænker, saa maa jeg sige, at jeg tror, den er blit til saadan „sans façon“.

Ved en Audients, jeg havde hos Minister José Yves Limantour (Chef for Finans- og Told-Departementet) for nogen Tid siden, kom just Klipfiskimporten paa Bane, og han blev meget forbauset, da jeg fortalte ham, at Mexico i et helt Aar ikke bruger saameget, som f. Ex. Bilbao importerer i en Uge, og jeg dristede mig at tilføie, at jeg frygter, det er den høie Told, der hemmer Importen, saa Klipfisken her ikke blev det, den er andre Steder, nemlig et for Arbeideren billigt og sundt Næringsmiddel, men kun en Luxus for den bedre stillede Klasse, og at det er Grunden til den lille Import. Han spurgte mig da, om jeg syntes 12 à 15 Centavos var saa forfærdelig meget, og herpaa svarede jeg ved at meddele, at disse Satser udgjorde 67 $\frac{1}{2}$ pCt. à 84 pCt. af Fiskens Værdi i Norge. Herover blev han saa forbauset, at han spurgte mig to Gange, om dette virkelig var muligt, og da jeg bekræftede det, tilføiede han, at han da godt kunde forstaa, at vi fandt den mexicanske Toldsats for høi.

Jeg har ikke villet undlade at meddele det ovenanførte, da Minister Limantours Opfatning er forsaavidt af stor Betydning; thi alt, hvad der vedrører hans to Departementer, afgjør han saa at sige paa egen Haand, og jeg tror, at om der i Norge skeede en Henvendelse til den mexicanske Regjering med Anmodning om Nedsættelse af Tolden til f. Ex. \$ 0.05, det da vil blive indrømmet uden nogen Vanskelighed. Jeg vil i denne Forbindelse gjøre opmærksom

paa, at den Handelstractat, De forenede Riger har med Mexico, er udløben den 20de August 1896, og nu kan hvilkensomhelst af de to Parter opsige den med 12 Maaneders Varsel.

Jeg har fundet det min Pligt at meddele det ovenanførte; thi uden at der lempes noget paa Tolden, tror jeg aldrig, at Indførselen af Klipfisk vil naa den Høide, den bør, og sikkert vil komme til at gjøre.

B. og c. skal jeg omtale under ét.

Al Klipfisk, der kommer hertil, kjøbes af de her etablerede en gros Importeurer af Næringsmidler etc., gennem eller hos de i Hamburg værende Commissions- eller Grossererfirmaer. Ingen direkte Forbindelse existerer, saavidt mig bekendt. Jeg har faaet det bestemte Indtryk, at disse Huse (de nuværende Importeurer) saalangtfra omfatter Klipfisken med nogen Interesse, at de hellere synes, det er en ubetydelig Artikel, der skaffer mere Plage end Fortjeneste; men da deres Kunder af og til forlanger nogle Kasser, kan de ikke godt undlade at føre den for ikke at resikere, at deres Kunder gaar til andre. Hermed tror jeg bestemt at kunne paastaa, at disse Folks Interesse for Varen standser.

Saa vel i Hovedstaden som i de andre Byer, jeg har besøgt, har jeg kun seet Klipfisk ført af de Detailhandlere, der har sine Butikker i Byens Centrum eller rigere Kvarterer. Kun en eneste Gang har jeg opdaget et Par af Ældene næsten sorte Fisk i en Butik i Hovedstadens Udkant.

Men det kan jo hælde, at de Detailhandlere, der har Arbeidsklassen, og de, der har Middelklassen til Kunder, ikke finder det lønnende at føre Fisk, da Prisen er saa høi, at deres Kunder ikke vil betale den. Saaledes blir det i Realiteten nu kun den bedrestillede Klasse, der af og til bruger lidt. Jeg tror imidlertid, at det er hos den store Masse — Arbeidsklassen og Middelstanden — vi maa søge vore Kunder, skal vi faa Consumen op; thi nogen større Consum hos den bedrestillede Klasse kan der neppe være Tale om. Men for at faa Arbeidsklassen og Middelklassen til at købe vor Fisk, vil det være nødvendigt, at Prisen stiller sig saa lav, at Detailhandlerne vil føre den. Først da kan de to Klasser daglig i sin Nærhed faa købe den, imod som nu, de maa gaa til Byens Centrum for at faa den. Men foruden Tolden er der endnu en Ting, der ikke alene fordyrer Fisken, men ogsaa giver hele Handelen med den et forkjært og tungvindt Spor. Jeg mener: Salget over Hamburg. Havde vore Exporteurer Forbindelse herude, vilde den Provision og Fortjeneste, der blir paa Agenten og Kjøbmanden i Hamburg, være spart. Jeg tror, dette vil sees bedst, naar jeg anfører, at Prisen, siden jeg kom herud, har varieret mellem \$ 0.60 à \$ 0.65 pr. Kg., medens efter Kr. 6.00 pr. 18 Kg. i Norge og incl. Fragt, Told og andre Udgifter Prisen cif. Mexico By bliver \$ 0.39 pr. Kg.

At Grossisten her nøier sig med 5 pCt., det ved jeg gennem en Ven. Detailhandleren kan umuligt tage mere end høist 15 pCt. Avance, hvorefter Varen skulde kunne sælges for \$ 0.47 pr. Kg. Hvor blir der nu af Differencen, \$ 0.13 à 0.18 pr. Kg. Denne Difference spiller en stor Rolle for Middel- og Arbeidsklassen, og jeg vover at paastaa, at selv om Klipfisken blev detailleret til \$ 0.50, vilde Consumen have været en ganske anden større.

Da jeg antager, det vil være af Interesse at have en Opgave over Detailpriserne for Kjød, skal jeg meddele disse: Det Kjød, Arbeiderne for det meste

kjøber, koster fra \$ 0.30 à \$ 0.40 pr. Kg.; men det er ogsaa en meget tarvelig Kvalitet, der faaes til den Pris. En lidt bedre Kvalitet, der benyttes af Arbeidere i gode økonomiske Kaar og af Middelklassen, koster fra \$ 0.40 à 0.50 og 1ste Klasses Kjød koster fra \$ 0.50 à 0.65.

Som det heraf vil sees, staar vor Fisk i samme Pris som aller fineste Sort Kjød, og det er da intet Under, at den blot er en Luxus for den bedrestillede Classe Mexicanere.

Kunde man derimod ved directe Forbindelse faa Prisen ned til \$ 0.10 pr. Kg., og fik man af Tolden et lignende Beløb, vil vor Fisk kunne detailleres for \$ 0.40, høist 0.45, og da vil enhver Arbejder have Raad til at spise Fisk en à to Gange i Ugen, og at dette vil foraarsage en langt større Consum end nu, kan der da ikke være to Meninger om. Ja, jeg drister mig til at udtale, at efter min Formening vil Mexico da med Tiden blive en af vore bedre Kunder; thi dertil har Landet store Betingelser.

Paa Høisletten staar Klipfisk sig i en meget lang Tid, grundet den tørre Luft man der har. Ved Kysten derimod, hvor Varmen og Fugtigheden er stor næsten hele Aaret rundt, vil den vanskeligt staa sig længe. Som Følge heraf kan man paa Høisletten bruge vanlig Kassefisk — medens ved Kysten udelukkende benløs i Blikboxe anvendes.

Kassefisk til Mexico bør ubetinget, ialfald i Sommermaanederne, gaa den samme Vei, som Habana-Skibningerne i sidste Aar har taget, nemlig over Hull, Liverpool, New-York og saa fra det sidste Sted med „Ward line“ til Tampico eller Veracruz. Paa denne Vei bliver Fisken kun 5 à 6 Dage søndenfor 30^o n. Br., og man vil da omtrent være sikker paa, at den kommer frem i god, ubedærvet Stand, hvis den ved Afskibningen var godt tørret. Benløs derimod kan gaa hvilkensomhelst Vei.

„Prince line“s herværende Generalagent meddeler mig, at hans Linie antagelig vil tage Klipfisk fra de Havne, hvorfra den starter i Europa, til Mexico for 17 sh. 6 + 10 pCt. pr. 1 016 Kg. Jeg tror, ingen anden Linie hverken kan eller vil følge efter med en saa lav Fragt.

Stokfisk. Jeg har havt flere Forespørgsler, om ikke Stokfisk kan sælges herude; men til Dato har det været mig umuligt at constatere nogen Import heraf, og jeg tror, det vil have sine Vanskeligheder med at faa denne Vare ind, paa samme Tid som det maa siges at ville være en meget god Vare for Kystegnene for dens store Holdbarheds Skyld.

Jeg vil derfor gjøre et Forsøg, og skal henvende mig til en norsk Exporteur for at faa ud nogle faa Hundrede Kg. i Consignation.

Conservier. Consumenten heraf er ganske betydelig, og Importen sker fra næsten hvert Land, der producerer.

Mexicanerne har den Fordel fremfor Befolkningen i de andre mere eller mindre spanskeprægede Lande paa denne Side af Atlanterhavet, at de forstaar at sætte Pris paa en god Ret, uden at den skal flyde i Olje.

Totalimporten af Conservier i 1896 – 97 var til et Beløb af \$ 336 444 —

men som under „Klipfisk“ anført, kan jeg kun tilnærmelsesvis jugere, at Importen fra Norge var ca. 10 000 Kg., og Værdien da til ca. Kr. 8 à 10 000. At der imidlertid vil være en hel Del at gjøre i Conserver, derom nærer jeg ikke et Øieblik Tvivl, thi de Prøver, jeg har forevist, har vundet Bifald overalt ikke alene med Hensyn til Kvaliteten, men ogsaa for sin Billighed.

Røget Sild i smaa Dunker vil kunne finde et godt Marked

Saltet Sild i Dunker paa $\frac{1}{8}$ og $\frac{1}{16}$ Td. eller Blikboxer paa 6 à 12 Sild vil der kunne sælges en Del af.

Træmasse. Her findes 2 Papirfabriker, der bruger adskillig Træmasse, men da de selv fremstiller de simplere Sorter, bliver det kun i de finere, at noget kan gjøres fra Norge. Jeg har faaet Ordres paa 12 Tons ialt. I denne Artikel vil Concurrencen fra De forenede Stater være meget følsom.

I Importstatistiken figurerer:

1895—96 imp. 1 529 276 Kg., Værdi \$ 69 635 Guld,

1896—97 „ 669 398 „ — 17 594 —

men for disse Tals Rigtighed vil jeg ei indestaa.

Papir. De ovenfor nævnte Fabriker tilbereder hovedsageligen grovere Sorter, saasom Indpakningspapir og simplere Trykpapir, men de kan dog paa langt nær ikke tilfredsstille Landets Behov, og Importen er som Følge heraf ikke ubetydelig. I Statistiken figurerer en Import i 1896—97 af \$ 1 513 819; men ved nærmere Eftersyn finder jeg deri den ovenfor nævnte Træmasse, Skolebøger, Karter, Musikalier etc., det hele saa pent ordnet sammen, at man omtrent intet kan forstaa af det hele. Jeg skal dog, saa godt som det er muligt, directe oversætte de Ting, som maatte have Interesse for Norge.

Import i Fiscalaaret 1896—97:

	Kg.	Værdi \$.
Papir uden Lim, halvlimet, hvidt, uden Satin for Trykning af Bøger og Aviser	435 522	25 732
Papir uden Lim, halvlimet, hvidt, for Filtrering etc.	115 180	7 242
— „ — „ — satineret, for Trykning eller Indpakning	34 445	3 537
Papir uden Lim, halvlimet, hvidt, satineret, for Trykning af Aviser eller Bøger (Papir fra China)	340 600	56 787
Trykpapir, Pakpapir og Papir, der er tjæret (form. Tagpap?)	1 924 670	133 582
Porøst grovt Papir, Indpakningspapir og Papir ikke specielt classificeret	270 576	15 688

Her af indførtes fra Norge:

Indpakningspapir	248 510	13 169
----------------------------	---------	--------

Den norske Export af Papir til Mexico viser en stærk Synken, og Grunden ligger i, at de herværende to Fabriker specielt lægger sig efter de Kvaliteter, som vi exporterer.

Tagpap bruges i stor Udstrækning, men jeg hører, at vi intet nævneværdigt kan exportere heraf.

Hesteskosøm og Spiger. Det er næsten udelukkende Mærket „Globo“, der her sælges af den førstnævnte Artikel. Jeg modtog en Consignation fra en norsk Fabrik, men havde adskillig Møie med den, da Kjøberne her ikke gjerne kjøber nye ukjendte Mærker. Er imidlertid Kvaliteten af de norske Søm ligesaa god og Priserne ikke dyrere end „Globo“, tror jeg nok, at der kan sælges adskiligt; men Prisen spiller naturligvis en uhyre Rolle, og det vilde lette Indførelsen betydelig, om de norske — til en Begyndelse bare — noteredes lavere.

Efter hvad jeg har bragt i Erfaring, noterer Globo for No. 5, 6, 7 og 8 henholdsvis: 67 sh., 62 sh. 3 d, 59 sh. 9 d, 50 sh. 6 d pr. 100 Kg. f. o. b. transatlantisk Steamer Hamburg ÷ 2 pCt.

Af Spiger tilvirkes der endel inden Landet, Resten importeres; men hvor meget, er det ikke muligt at se. Under Benævnelsen „Clavos“ staar der i Statistikken for 1896—97 en Import af: 3 157 990 Kg. til en Værdi af \$ 254 257.

Baade og Aarer. I Havnestæderne er der stor Efterspørgsel efter Baade. Et af de første Spørgsmaal, de norske Capteiner faar ved sin Ankomst, er somoftest: „Har De nogen Baad at sælge?“ De norske Baade er nemlig anerkjendte som solide og praktiske. Noget Baadbyggeri af Betydning findes ikke, og de Baade, der bygges, er dyre og daarlige. Jeg har nu 2 Baade underveis fra Arendal. Lette norske Aarer vil ogsaa være afsættelige herude.

Tapeter. Heri skulde der være noget at gjøre, og jeg beklager, at den norske Fabrikant, jeg henvendte mig til, meddelte, at han ikke kunde indlade sig paa Export.

Importen var i 1896—97: 126 219 Kg. til en Værdi af \$ 38 284.

Tran. Importen var i 1896—97 af:

Fisketran	198 187 Kg. til en Værdi \$ 23 034
heraf fra Norge	11 715 ” - ” — - 710
Medicintran	30 219 ” - ” — - 10 502
heraf fra Norge	12 673 ” - ” — - 4 315

Af vanlig brun og brunblank Tran til Garvning vil her blive et langt større Marked end for nærværende, da Tilberedelsen og Export af tilberedte Huder tiltager hvert Aar.

Mesteparten af Medicintranen kommer fra New-York, og jeg har Mistanke om, at det er norsk Tran, der i New-York er destilleret og exporteret hertil som amerikansk Vare, men jeg skal senere gaa tilbunds i denne Sag og komme tilbage dertil i min næste Rapport.

Lunter til Minebrug vil der være god Anledning til at sælge meget af, om den Prøvesendelse, jeg nu venter ud, tilfredsstiller.

Lys. Importen af alle Sorter Lys var i 1896—97 129 076 Kg. til en Værdi \$ 179 890.

Jeg har nu sat mig i Forbindelse med en norsk Lysfabrik og antager, at vi maatte kunne concurrere med de daarlige belgiske Lys „Etoile“, der mest sælges.

Condenseret Melk. Importen var i 1896—97 28 494 Kg. til en Værdi \$ 16 192. Foruden „Nestlé's“ sælges af det amerikanske Mærke „Eagle“.

Telefoner fra Electrisk Bureau i Christiania har allerede vundet sig et godt Navn herude. Den værste Concurrent er „Erickson“ fra Stockholm; men da nu Telefonlinier anlægges paa kryds og tvers over hele Landet, saa er Efterspørgselen saa stor, at jeg antager, begge faar solgt tilfredsstillende meget.

Driften af de Telefonselskaber, der er dannede i den sidste Tid, lader dog meget tilbage at ønske. Værst er det i Hovedstaden, hvor Telefonen er saa slet, at den i 9 af 10 Tilfælde ikke kan benyttes, og derfor er det mere et Særsyn at se en Telefon paa et Kontor her. Af den Grund holder flere af de største Firmaer, Bankierer og andre ingen Telefon, og Abonnenternes Antal er ogsaa kun ca. 1700.

Kommer der en anden og bedre Ordning i Telefonen, vil sikkert flere hundrede nye Abonnenter komme til, og da vil der være Anledning til Salg af en hel Del norske Telefontelefoner.

En Ordre paa 50 Telefontelefoner er hjemsendt og ventes herud med det første.

Tjære. Under Navn af „Alquitran de haya ó de Noruega“ viser Statistiken en Totalimport for 1896—97 af 131 690 Kg. til en Værdi af \$ 4 414, medens under „Hvad der er importeret fra Norge“ i samme Tidsrum kun staar: 3 802 Kg. til en Værdi \$ 158.

Det er vel her som andre Steder (i Europa f. Ex.), at svensk og finsk Tjære gives det engang velklingende Navn: „norsk Tjære“ — Goudron de Norvége.

Vogne. Lette Carioler maa kunne sælges, og jeg har sat mig i Forbindelse med en Vognfabrikant for at faa ud en saadan. Tolden paa Vogne erlægges efter Vægten saaledes, at Vogne op til

	100 Kg.	erlægger	\$ 0.60	pr. Kg.	
fra 100 til 250	„	—	- 0.55	-	„
„ 250 - 500	„	—	- 0.50	-	„ o. s. v.

Smør. Der importeres endel dansk Smør i Blikboxe paa $\frac{1}{2}$ Kg., men nogen Betydning har neppe denne Import, da Landet selv producerer endel, og Forbruget ikke er særdeles stort. Jeg skal dog gjøre et Forsøg med norsk Smør.

Nordens Kobberstof. Vil antagelig kunne sælges i Veracruz til den derværende Flydedok, men da jeg først i Oktober faar Tid til at reise didned, kan jeg ikke for Nærværende bestemt udtale mig herom.

Seildug og Tougværk. Trods den store Skibsfart paa de mexicanske Havne findes der ikke en eneste virkelig Skibshandler. Jeg er overbevist om, at hvis en Nordmand vilde etablere sig i Yucatan, vilde han gjøre gode Forretninger som Skibshandler.

Havnene i Yucatan besøges Aar om andet af over 100 norske Seilskibe foruden en hel Masse Dampskibe. Skulde nogen tænke paa denne Sag, skal det selvfølgelig være mig en Fornøjelse at bistaa med Oplysninger etc., og da antager jeg, at norsk Seildug, Taugværk og andre Skibsfornødenheder vil kunne finde god Afsætning.

Cement. Til Havnearbejderne i Veracruz, Salina Cruz og andre Havne samt til den nu overalt foregaaende store Byggevirksomhed bruges der ikke ringe Kvantiteter Cement, men ved Henvendelse til Norge fik jeg vide, at man ikke kunde tilfredsstille Landets eget Behov for Nærværende, saa der indførtes betydelige Kvantiteter.

Sæ b e. Saavel simplere som finere Kvaliteter indføres i store Kvanta, og heri maatte vi sikkert kunne concurrere.

Fyrstikker. Der findes en Fabrik for Tilvirkning af saavel Vox- som Træfyrstikker. De sidste er af en meget daarlig Kvalitet. Overalt paa Høisletten bruges kun Voxstikker, men nede ved Kystegnene bruges der meget Træstikker, da Varmen gjør, at Voxstikkerne blir bløde og upraktiske, ihvorvel ikke ubrugelige. Tolden paa Fyrstikker er \$ 1.50 pr. Kg., og trods denne høie Told, tror jeg dog, det gaar an at importere fra Norge, da Kvaliteteten af vore Stikker er langt bedre, og jeg har derfor sat mig i Forbindelse med en norsk Fabrik.

Parallelt med den amerikanske Grænse gaar der et 25 Km. bredt Bælte, der kaldes „La Zona libre“, hvortil alle Varer, der der indføres, kun erlægges 10 pCt. af den i den mexicanske Toldtarif anførte Sats, og i denne „Zona“ bruges der udelukkende Træstikker af Fabriken „Vulkan“, saa her er det omtrent sikkert, at norske Træfyrstikker — og da helst af de saakaldte Salonstikker — saafremt de ikke er dyrere end de svenske, maatte kunne sælges.

Færdige Træhuse, Døre og Vinduer. For Salg af færdige Træhuse har jeg anstrengt mig meget og havde paa hængende Haar faaet en Ordre paa 100 smaa billige Arbejderboliger til en Klædefabrik. Sagen strandede paa to Ting. Den ene: Man frygtede, at disse Træhuse vilde blive for ildsfarlige; thi her har ikke alene Arbeideren, men sogar den bedrestillede Klasse den Uvane at slænge brændende Fyrstikker og Cigaretter paa Gulvet. I Stenhuse gjør jo dette intet, men i et helt og holdent Træhus vil dette være en meget farlig Ting. Den anden Grund var, at de fandt ud, at de af en composit Steen kunde bygge næsten ligesaa billigt, og da gav de denne Fortrinnet. Jeg har nu i det sidste drevet Underhandlinger med en anden Fabrik, der skal have endel Arbejderboliger, men nærer ikke synderlig Haab om noget godt Resultat, just paa Grund af det ovenfor anførte.

Derimod tror jeg nok, at her maatte kunne sælges Villaer og Jagthytter, men for at faa gjort noget heri, betvivler jeg, det er nok bare at vise frem Tegninger, Overslag etc. Kunde man derimod faa ud et Hus og sætte det op paa et iøjnefaldende Sted i Hovedstaden, tror jeg, at flere da vilde faa Lyst til at købe. Huset kunde jo bagefter sælges, og et Experiment skulde vel ei koste flere Kroner, end at en eller anden norsk Exporteur skulde ville vove det.

Kassebord. En Cigaretfabrik, der aarlig bruger 10 á 15 000 Trækasser til Forsendelse af sit Fabricat, har givet mig Specifikationerne og anmodet

om Anbud. Jeg har sendt til 3 Exporteurer alle nødvendige Detaljer og venter nu Prisopgave. Skulde det vise sig, at vi paa dette Omraade kan concurrere, vil der være meget at gjøre i Frugtkasser etc., men forinden jeg gjør noget mere, vil jeg afvente Resultatet af Cigaretkasserne.

Indførselen af færdiglavede Kassebord var i 1896—97 4 741 582 Kg. til en Værdi \$ 120 266.

Listeværk. Jeg har nu skrevet for nogen Tid siden efter Prøver og Pris, da jeg formoder noget kan gjøres heri.

Jernbane-Sleepers af Træ. Importen heraf stiger hvert Aar, da Jernbane-Nettet udvides meget. I 1896—97 importeredes 20 866 959 Kg. til en Værdi \$ 116 569. De her brugte Sleepers er 8 Fod lange, 6 × 8" og Vægten pr. Styk andrager da til ca. 60 Kg. Den Pris, Selskaberne har betalt, varierer mellem \$ 1.00 og 1.25 (Kr. 1.70 og 2.12) pr. Styk cif. Veracruz eller Tampico. Til min store Forbauselse hører jeg imidlertid, at Norge saalangtfra exporterer, at vi tvertimod selv importerer. Da jeg alligevel ikke kan tro andet, end at der kan exporteres Sleepers, saa har jeg givet de ovenforstaaende nødvendige Oplysninger for det Tilfælde, nogen Exporteur skulde reflectere paa Sagen, at han da kan være istand til strax at afgjøre, om Prisen er regningssvarende eller ikke.

Telefon- og Telegrafstolper importeredes fra Canada i 1896—97 til en Værdi \$ 42 364. Jeg skal senere undersøge, om noget kan gjøres heri fra Norge.

Granit. Til Havnearbeiderne i Veracruz har Pearson & Son anvendt et Par Seilskibsladninger tilhuggen norsk Granit. Samme Firma vil antagelig senere kunne anvende endel til Havnearbeiderne i Salina Cruz. Foruden til disse, og muligens senere lignende Arbeider i andre Havne, vil der neppe være noget Afsætningsfelt for norske Stensorter; thi der findes en Masse billige bløde Stensorter og Marmor inden Landet, og det vil kun være der, hvor absolut haard og fast Sten forlanges, at norsk vil have en Chance. Mexico exporterer en egen billig og blød Sort Marmor, der meget let lader sig polere, og da har pene Farvenuancer. Skal jeg sammenligne dens Kvalitet med noget, saa maatte det blive med en Sort Klæbersten, vi har i Norge.

Maskinremme. Herpaa venter jeg nu Prøve og Pris, og jeg formoder, vi kan concurrere.

Edderdun. Jeg venter ud en mindre Consignation, da jeg har havt et Par Forespørgsler derom.

Møbler. Den hovedsagelige Import er af Egemøbler fra De forenede Stater, og da disse er ganske dyre, har jeg tænkt, at det maatte gaa an at sælge billige norske, hvorfor jeg har skrevet hjem efter illustreret Priscourant. Importen var i 1896—97 \$ 292 576.

Brynestene har vi da nok af i Norge, og af disse vil der kunne sælges endel herude.

Bærsaft vil antagelig finde et godt Marked herude.

Lim og Fiskelim kan importeres, og jeg har nu sat mig i Forbindelse med en norsk Fabrik.

Kaustisk Soda og Klorkalk — vil her kunne finde Anvendelse, om vi kan concurrere med de andre producerende Lande.

Ler, Glas og Porcelainsvarer. Importen var i 1896—97 \$ 803 206, men det lader til, at de norske Fabriker, jeg har henvendt mig til, ikke tror paa Muligheden af Export hertil, og jeg har endnu ikke faaet saadanne Oplysninger om Pris etc. fra Norge, at jeg har været istand til at opgjøre nogen definitiv Mening herom. Et er dog vist, og det er, at de bøhmiske og øster-rigske Fabriker saa at sige har erobret det mexicanske Marked, idet de har trængt alle de andre ud med sine billige Priser. Kan vi concurrere med dem, ja da er der sikkert noget at gjøre.

Jernsager. Billige — men ogsaa daarlige — tyske Sager sælges her. Jeg tror imidlertid, at noget kan gøres i Laase, Hængsler etc., om ikke Prisen er for stiv.

Fabrikata af Sprit. Heri har jeg erholdt en Prøveordre, og vil først afvente Resultatet heraf, inden jeg gjør mere.

Indførselen af alle Sorter Spirituosa var i 1896—97 til en Værdi \$ 2 330 575.

Trælast. Jeg ved ikke, om vi i den Artikel kan concurrere med De forenede Stater. For endel Aar siden kom der regelmæssig hvert Aar flere Ladninger svensk Last til Veracruz. Nu er dette aldeles ophørt, uden at jeg kan angive Grunden dertil; men det ligger jo snublende nær at antage, at den amerikanske Concurrence har udelukket den svenske Vare. Jeg vil imidlertid angive Prisen paa den her mest solgte Specification af uhøvlet Last:

Cr. 18 Fod lang 12"×1" betales med \$ 15 a 16 Guld cif. Veracruz pr. 1 000 Fod, saa vil naturligvis enhver Trælastexporteur strax se, om vi heri kan concurrere.

Fragten hertil spiller naturligvis en stor Rolle, men et Gode er det dog, Seilskibe vil til omtrentlig enhver Tid af Aaret være sikker paa Fragt tilbage til Europa fra Havnene i Yucatan.

Mexicanske Exportprodukter, der kan have Interesse for de norske Importeurer:

Exporteret 1896—1897.		
	Kg.	\$
Kaffe	14 817 662	9 876 532
Sukker	496 184	67 304
Cacao	2 625	6 115
Gummi	64 843	63 126
Krølhaar	157 860	84 205
Peber	115 926	36 608
Bønner	1 322 838	140 519

Exporteret 1896—1897.

	Kg.	\$
Frugter tørrede og friske .	9 052 809	362 847
Garbanzo (en Sort Erter) .	5 112 442	656 734
Træ — forskj. finere Sorter m. ²	65 699	1 330 931
— gult Farvetræ . kg.	11 319 399	242.656
— forskj. andre Sorter		
Farvetræ	72 867 099	1 936 668
Bi-Honning	668 487	72 335
Bomuldsfrømasse	5 558 427	124 602
Huder, tilberedte	256 439	136 655
— af Faar, utilberedte	693	121
— „ Geder, —	1 709 197	1 551 367
— „ Vildsvin	33 484	16 463
— „ en Slags Crocodil		
utilberedte	142 044	52 901
— „ Oxer —	4 298 093	1 033 195
— „ forskj. Hornkvæg	209 808	129 111
— „ ikke specificerede Dyr	41 478	5 663
Zacaton (til at gjøre Børster af)	4 051 136	1 187 700
Tobak, forarbeidet	420 232	1 001 859
— uforarbeidet (i Baller)	1 349 903	1 718 232
Vanille	34 710	997 155
Zarzaparilla	222 367	31 102
Henequen	71 085 535	7 431 852
Ietle	9 143 009	807 162
Mais	546 725	34 063
Cascalote (en Slags Garverbark)	639 092	74 396
Chicle	2 122 337	1 529 047

Angaaende disse Producter kan jeg meddele følgende nærmere :

Kaffe. Dyrkningen er tiltaget rent colossalt i de sidste 2 a 3 Aar, men Virkningen heraf paa Exporten vil ikke kunne sees før om 5 Aar, da Kaffe-busken bruger 5 Aar, fra den er plantet og til den bærer den første Frugt. Kvaliteten af Kaffen skal være særdeles god, og den er meget efterspurgt i De forenede Stater, der tager $\frac{9}{10}$ af hele Exporten.

Iaar kalkuleres Exporten til at naa 19 à 20 Mill. Kg.

Sukker. Dyrkningen heraf synes ikke at ville naa stort længere end til at dække Landets eget Behov.

Cacao. Kvaliteten skal være udmærket, men Mesteparten af det Producerede consumeres inden Landet. Det formodes dog, at denne Artikel senere vil afgive en større Export, da Dyrkningen tiltager for hvert Aar.

Gummi (Cautchuck). Exporten har endnu ikke antaget nogen Betydning, men da Dyrkningen af det Træ, der frembringer denne Artikel, stiger hvert Aar, maa Exporten for hvert Aar tiltage. Et engelsk Syndicat med en Capital af £ 600 000 er nylig dannet ikke alene for Dyrkning af Træet, men ogsaa for Fabrication af Produktet.

Træ. De finere Træsorte, der exporteres, er: Mahogni, Ceder, Acajou o. fl.

Huder. Exporten er, som det vil sees, ganske betydelig. Et Selskab tænker nu paa at anlægge et større tidsmæssig Garveri for at kunne exportere tilberedte Huder.

Zacaton er en paa de mexicanske Høifjelde voxende Plante, der i de senere Aar har faaet en stor Anvendelse til billige Børster.

Tobak. Dyrkningen, Forarbejdelsen og Export af Tobak har i de sidste Aar steget noget ganske kolossalt. Da Opstanden paa Cuba i 1895 antog alvorlige Dimensioner, forlod mange Plantageeiere Øen, reiste til Mexico, købte Jord og gav sig her ifærd med at anlægge Tobaksplantager efter cubansk Mønster, og da Forholdene paa Cuba siden 1895 blev værre og ikke bedre, kom ikke alene flere Plantageeiere, men sogar Tobaksarbejderne, og idag siges der at over 50 pCt. af de, der nu dyrker og tilbereder Tobak i Mexico, er Cubanere. Jordbunden i Mexico skal være aldeles udmærket for Dyrkning af Tobak, og jeg har selv hørt Cubanere paastaa, at de i Mexico kan faa finere og gennemgaaende bedre Kvaliteter, fordi at Jordbunden her er ny for denne Dyrkning, medens den cubanske Jord var udpint og overdyrket i flere Aartier.

En Ting er sikkert, og det er, at der nu vil vare 2 à 3 Aar, inden Tobak fra Cuba igjen vil komme i Markedet — og selv da i mindre Kvantiteter —, og da Filipinerne ogsaa vil være ude af Markedet i nogen Tid, er Mexico nu alene om Leverancen af de Kvaliteter, der kan erstatte den før saa berømte Habana-Tobak. Efterspørgselen er derfor nu saa stor, at det flere Gange skal hælde, at Ordres ikke kan effectueres, og som Følge heraf stiger naturligvis Prisen jævnt opad, og trods at Produktionen af Tobak stiger ganske enormt hvert Aar, vil neppe Efterspørgselen i de Par første Aar kunne dækkes; thi efterhvert som de gamle Lagre med Habana- og Filipin-Tobak i Europa tømmes, bliver den naturligvis større, og allerede iaar færdes mange Opkøbere fra Europa her.

For Nærværende findes der i Mexico 4 à 5 større Cigarfabriker og 3 Cigaretfabriker, hvoraf kun den ene af de sidste har noget nævneværdigt tilovers for Export, da Consumenten af Cigaretter inden Landet er ganske stor, medens omtrent alt, hvad der fabrikeres af Cigarer, exporteres.

Vanille. Kvaliteten er særdeles god, men Prisen ogsaa af den Grund meget stiv. Da imidlertid Dyrkningen tiltager, er det jo ikke usandsynligt, at Prisen falder.

Zarzaparilla er et blodrensende Middel, der benyttes meget i Medicinen.

Henequen voxer i Yucatan. Det er en Slags Manilla Hamp og benyttes som denne til Taugværk. En større Del af Exporten gaar til De forenede Stater.

Ietle. Baade Henequen og Ietle tilhører begge samme Plantefamilie (Maguy), men sidstnævnte er betydelig finere. Den voxer i det nordlige af Mexico og exporteres over Tampico til Europa, hvor den anvendes til Sække, finere Taugværk og lignende.

Mais. Dyrkningen heraf var for nogle Aar siden betydelig større end nu. Mais er den fattige Befolknings Brødkorn, saa Consumen inden Landet er betydelig.

Cascalote — Rhus carriaria benyttes til Garvning.

Chicle er en egen Sort Gummi, der exporteres til De forenede Stater, og efter der at være tilberedt. kommer i Handelen under Navnet „Chewing gum“.

De kommercielle Forholde maa i det Hele taget ansees som ganske gode, sunde og betryggende. Selvfølgelig er der i et saa stærkt og hurtigt udviklende Land en ganske stor Efterspørgsel efter Penge, og dette har foraarsaget, at Discontoen fra 6 pCt. nu er gaaet op til 7 pCt. — men selv til denne og hos Privatbankierer til endnu højere Rate er Efterspørgselen større og større for hver Dag, og kommer saa en uventet Afskibning af myntede Dollars eller Sølvbarrer, kan der sogar opstaa en Pengeknaphed, saa selv de solideste Huse har ondt for at klare sig.

Bankforholdene er paa langt nær ikke tidsmæssige, og de tilfredsstillende paa langt nær ikke de Fordringer, man nutildags kan stille til en Bank, men forinden der blir flere Banker og mere Concurrence dem imellem, blir vel heller ikke Sagerne anderledes.

a. De vigtigste Banker er:

Banco Nacional de Mexico, med Capital 20 Mill. Pesos, hvoraf 40 pCt. indbetalt. Den har en ved Lov begrænset Seddeludstedelsesret.

Banco de Londres y Mexico, — med en fuldt indbetalt Actiecapital af 10 Mill. Pesos. Den har ogsaa Seddeludstedelsesret. Har Forbindelse med: London Bank of Mexico and South America lim. — 144 Leadenhall Street, London E. C.

Banco Hipotecario, med fuldt indbetalt Actiecapital paa 3 Mill. Pesos. Den har ikke Seddeludstedelsesret, og er ikke egentlig, hvad man efter Navnet skulde tro, en Hypothekbank; ihvorvel den ogsaa befatter sig noget dermed, saa er dog dens vigtigste Forretninger vanlig Disconto & Kjøb og Salg af fremmed Valuta etc.

b. Betalingsvilkaarene vil jeg tage med under dette Afsnit.

Den vanlige Betingelse, den norske Exporteur opstiller, er: „Bekræftet Bankrembours i Europa paa solid Bank“. Ja, det er let nok at forlange dette — men desvære ligesaa vanskeligt at opnaa i de fleste Tilfælde; thi Sagen er den, at kun de Firmaer, der er Filial af et europæisk Hus, eller selv har Filial i Europa, eller de, som har Bankforbindelse i Europa, aabner Rembours. Alle de andre kjøber kun paa Betingelse: „Contant ved Varernes Ankomst“, eller man kan ogsaa ofte faa: „Contant mod Overleverelsen af Dokumenterne“. Har man da en ubetinget respectabel Agent, eller hvis man har gjort Forretningen directe, har undersøgt, om vedkommande Firma er solid og respectabelt, saa er man ligesaa sikker paa at faa sine Penge, som om man havde Rembours; thi det kan jeg med Tryghed sige, at de herværende Kjøbmænd er absolut hæderlige Folk, saa man uden Frygt kan indlade sig paa de ovenanførte Betingelser, og skal vi for Alvor optage Concurrencen, faar vi nok finde os i at sælge paa samme Betingelser som vore Concurrenter.

Naar jeg meddeler, hvilke Udgifter, Besvær og Resico der er forbundet ved at aabne Rembours for de, der ikke har Forbindelse i Europa, tror jeg enhver vil indrømme, at Sagen næsten er uoverkommelig. Jeg tager som Exempel et Firma, der arbejder med egen Capital og ingen Forbindelse har i Europa, og her kun betydningsløse Forbindelser har. Remboursen skal f. Ex. være paa \$ 5 000.00. Herfor maa der da ved Ordrens Indsendelse sendes en Cheque til et Bankierfirma i London f. Ex. Chequen maa her kjøbes efter Dagens Cours.

Foi sit Besvær beregner Bankieren i London — foruden at han ingen Renter giver — $\frac{1}{2}$ pro mille	\$ 2.50
Fra Chequens Afgang til Varernes Modtagelse vil der som Regel hengaa mindst 3 Mdr. à 7 pCt. Rentetab	- 87.50
	\$ 90.00

altsaa en directe Udgift af 1.8 pCt. af de kjøbte Varers Værdi! Dette er dog overkommeligt, men værre er det at have en saadan Død Capital i 3 Mdr.; thi, som sagt, Bankforholdene her er af den Art, at enhver fornuftig Kjøbmand ikke regner stort paa Bankerne, men kun, hvordan han kan klare sig selv uden dem, og da kan det manges Gang være ondt, selv for de mest solide Huse at have saadanne Død-Capitaler staaende ude. Men bortseet fra disse Ting er der endnu en Ting til, og den er vel den værste, nemlig Coursen. Hvilken Cours-difference kan der ikke opstaa i hele 3 Mdr! Den kan jo være til Fordel, men ligesaalet til Skade. I ethvert Tilfælde hører Coursspil til de Ting, som den serieuse Kjøbmand kun ugjerne indlader sig paa. Heri har han ogsaa fuldstændig Ret; thi Coursen har i de sidste Aar kun vist nedadgaende Tendens, idet den jo gaar parallel med Sølvets Falden i Værdi. En Coursdifference paa $\frac{1}{2}$ d — ja sogar mere — er der intet rart i at se paa nogle faa Dage. Sæt nu f. Ex., at vedkommende Kjøbmand taber $\frac{1}{2}$ d paa Coursen desforuden, saa vil Affairen med at aabne Rembours ialt have kostet ham \$ 202.00 eller lidt over 4 pCt. af de indkjøbte Varers Værdi, og i Tilfælde han havde opnaaet „Contant ved Varernes Modtagelse“, saa havde dette Beløb været spart. Lægger man nu sammen alle disse Ting, vil det maatte indrømmes, at det ikke er nogen behagelig eller let Sag at aabne Rembours, og det er derfor, efter min Formening, en aldeles naturlig Sag, naar Kjøbmanden hertil siger categorisk „nei“; thi vil ikke et Firma sælge paa de Betingelser, han opstiller, findes der 10 andre, der med Glæde accepterer dem.

Anderledes forholder det sig med de Firmaer, der gennem sine Forbindelser i Europa kan aabne god Rembours uden først at hehøve at remittere; thi de har ligesaa meget Fordel af denne Affære, som den anden før anførte har Vanskeligheder og Udgifter. Først og fremst nyder han en Credit og det til den i Europa billigere Rente — Differencen kan vel anslaaes til 3 pCt., som han altsaa tjener —, men han har ogsaa den Fordel, at han kan passe paa det beleilige Øieblik, naar Coursen pludselig for nogle faa Dage er fordelagtig, at købe Valuta og dække i Europa, og paa saadanne Kjøb kan der mangengang tjenes godt. Disse Firmaer kjøber aldrig Varer i Europa, uden at de selv stipulerer Rembours. Kun Skade, at deres Antal er svært limiteret.

Et Gode har man dog her: Der er aldrig Tale om andet end at stipulere Prisen i £ eller Mk.

De andre Nationers Concurrence i Mexico er ikke saa farlig, som

man tror. Den værste er fra De forenede Stater, men siden den amerikansk-spanske Krig begyndte, skal der være en betydelig Afgang i Ordres til Staterne, og Grunden hertil skal være den, at de største og fornemste Kjøbmænd i Mexico er Spaniere eller Efterkommere efter i sin Tid hertil Indflyttede, og disse har naturligvis — ihvorvel mange af dem, og da specielt de, som er fødte Mexicanere, sympathiserer med „Cuba libre“ — en stærk Kjærlighed for Moderlandet, og den har steget for hver Gang, Moderlandet er blit rammet af Krigsuheld, og disse Folk placerer nu sine Ordres, hvor de kan, blot ikke i Staterne. Ja, enkelte større spanske Forretningshuse har sogar nægtet at tage imod den Reisende fra de amerikanske Huse, hvor de i Aarrækker har havt Forbindelse. Men hvor længe denne Boycotting vil existere, er umuligt at sige. Jeg for min Del tror, at naar Krigen vel er over, er ogsaa den slut.

Den værste Factor for den norske Handel paa Mexico er den lange og kostbare Transport. Kunde der etableres en nogenlunde regulær, hurtig og ikke for dyr directe Linie, kunde vi sikkert fuldt ud concurrere med de andre europæiske Nationer paa det herværende Marked.

Efter det Indblik, jeg har faaet i det herværende Forhold og Marked, føler jeg mig overbevist om, at her findes et stort og godt Afsætningsfelt for nær sagt de fleste norske Exportproducter. I den Forbindelse skal jeg meddele, at jeg nu har foranstaltet en Prøveudstilling af norske Exportproducter i Hovedstaden. Samlingen omfatter ialt 18 forskellige No., og den har vakt adskillig Opmærksomhed. Naar jeg har gjort, hvad gjøres kan i Hovedstaden, er det min Hensigt at reise til de største Byer, udstille den, og saa se, hvad der kan gjøres.

At der er flere norske Ting fra Smaaindustrien, der her vil kunne sælges, derom er jeg sikker, men det ser ud, som om ingen har Interesse for Export af Smaaindustriens Producter.

Dampskibslinjer, der kan benyttes af Exporteurer og Importeurer i Norge er:

Hamburg-Amerikanische Packetfahrt Actien Gesellschaft (forkortet: Hamburg-Amerika-Linie) med Afseiling hver 10de og 25de i Maaned fra Hamburg.

Prince Line med Afseiling den 25de i hver Maaned fra Tynen og anløber Antwerpen (30te) og London (5te).

Harrison Line med Afseiling fra Liverpool hver 14de Dag.

Af disse Linier har „Prince Line“ de laveste Fragtsatser, og hvis man enten har et større Parti Varer eller regulære Afskibninger, indrømmer de sogar Moderation i de paa Forhaand meget rimelige Satser. Af den Grund har man egentlig denne Linie at takke for, at Fragtsatserne til Mexico er saapas rimelige, som de er; thi de andre Selskaber tvinges nu, paa Grund af denne Concurrence, til at sætte sine Fragter ned, ihvorvel de dog aldrig gaar saa lavt som „Prince Line“.

Jernbaner. Alt i alt er der nu aabnet for Drift 11364 Km., men da flere Linier skal udvides, vil dette Tal om faa Aar voxe meget.

De mest betydningsfulde Selskaber er:

Ferrocarril Central Mexicano, der forbinder Hovedstaden med Tampico, har Tilslutning til De forenede Staters Jernbanenet gennem Eagle-pass, og har en Linie under Bygning fra Hovedstaden til San Blas paa Pacific-Kysten.

Ferrocarril Interoceanico forbinder Hovedstaden med Veracruz.

Ferrocarril Mexicano forbinder ogsaa Hovedstaden med Veracruz, men har en langt anden og betydelig kortere Linie end den, det foregaaende Selskab har.

Ferrocarril nacional Mexicano forbinder Hovedstaden med det Jernbanenet, der fra De forenede Stater kommer ned til Grænsestationen Laredo. Ad denne Vei bruger man fra Hovedstaden til New York eller vice versa 4 Dage og 17 Timer.

Ferrocarril nacional de Tehuantepec forbinder Coatzacoalcos med Salina Cruz og danner saaledes et mægtigt Bindeled mellem Atlanterhavet og det stille Ocean. Afstanden mellem de to Byer er 310 Km.

Ferrocarril de Mexico á Cuernavaca y el Pacifico, der nu er halvt færdig, vil blive en directe Linie fra Hovedstaden til Acapulco paa Pacific-Kysten.

Consulatfacturaen. Paa alle Varer, der indføres til Mexico, forlanges der Consulatfactura, o: en af den mexicanske Consul underskreven Factura i en af den mexicanske Regjering paabudt bestemt Form. Denne Factura skal underskrives af Consulen paa det Sted, hvorfra Varerne skibes. Findes der ingen Consul, kan Consulen i en Naboby gjøre det; men skulde heller ikke der Consul findes, er det bedst bare at skibe Varerne til Hamburg, London, Antwerpen eller Liverpool. Derfra kan man saa tage nyt Connossement med den transatlantiske Damp, og naar man saa opgiver de nødvendige Detaljer til sin Expeditur der, saa vil han kunne faa Consulatfacturaen gennem det derværende Consulat.

For dens Udstedelse maa der paasees nøiagtig at opgive følgende: Mærkerne, No., Varernes Art og Oprindelse, Bruttovægt, Nettovægt, Maal i Cm. (Længde, Høide og Bredde) paa hvert Colli, Colliernes Antal og Værdien. Mangler de til Mexico indførte Varer denne Consulatfactura, erlægger de dobbelt Told. Modtageren maa da gjøre en Declaration om Indhold og Vægt, og skulde der da vise sig ved Toldbodens Undersøgelse, at han heri har gjort en Feil, saa ansees dette for saa graverende, at han desforuden maa betale en Mulkt, hvis Høide er afhængig af Feilens Størrelse. Findes der en Feil i de Angivelser, Consulatfacturaen indeholder, da ansees ogsaa dette for saa graverende, at der blir Mulkt, og denne retter sig efter Feilens Art og Størrelse.

Det vil heraf sees, at den største Nøiagtighed med Consulatfacturaen er nødvendig, thi Exporteuren er naturligvis fuldt ansvarlig for, at den er i Orden; skulde den ikke være det, da er han naturligvis pligtig til at bære alle de Udgifter, som opstaar.

Det lovbefalte Schema for disse Consulatfacturaer faaes tilkjøbs hos Firmaet Schacht & Westrich i Hamburg.

Tilslut maa jeg under dette Afsnit omtale en anden for Exporteurer til Mexico meget vigtig Sag: I Mexico betragter man ikke Connossementet, men Consulatfacturaen som det Dokument, der giver en Retten til et Vareparti. Sagen er nemlig den, at al Fragt fra Europa til Mexico maa forudbetales i Europa. Naar saa Skibet ankommer til den mexicanske Havn, losses Varerne paa Toldboden, og Agenten for Selskabet har praktisk talt intet mere med Varen at gjøre, thi Selskabet har jo alt faaet sin Fragt i Europa.

For Toldboden er kun Consulatfacturaen af Betydning, og præsenterer man sig med den, vil man, uden at have Connossementet, faa Varerne udleveret. Har saa Afskiberen sendt Connossementet til sin Agent eller til en Bank til Indløsning, kan det let hælde, at Vedkommende undlader at indfri det; thi har han faaet Consulatfacturaen direkte sendt, saa kan han jo herpaa faa sig Varerne udleverede. Selvfølgelig gjør intet respectabelt Firma noget saadant; men da der har forekommet saadanne Tilfælde, vil jeg ikke undlade at tilraade Exporteurer til Mexico at behandle Consulatfacturaen præcis paa samme Maade som Connossementet, og da udstede den til Ordre, endossere den in blanco og lade den gaa sammen med Connossementet og Assurancepolicen. Først ved at handle paa denne Maade kan Afskiberen være sikker paa, at Modtageren maa indløse Papirerne, førend han kan komme i Besiddelse af Varerne.

Maal, Vægt og Mynt. Metrisk Maal og Vægt blev for nogle Aar siden indført ved Lov. Man ser dog fremdeles den gamle Vægt benyttet ved Stipulering af Prisen paa enkelte Varer, som f. Ex. Kaffe, Henequen etc., og jeg vil derfor anføre, at

$$\begin{aligned} 1 \text{ Arroba} &= 11.5 \text{ Kg,} \\ 1 \text{ Quintal} &= 46 \text{ „} \end{aligned}$$

Landet har Sølvmyntfod. 1 Peso (skrives \$) er delt i 100 centavos. Den skulde egentlig være lig De forenede Staters Dollar i Værdi, men grundet Sølvets Fald er den idag kun værd Kr. 1.70.

Postsager — fra som til Mexico — gaar hurtigst og sikrest, naar de har Paategningen: Via New York. I sin Almindelighed bruger da Posten fra 15 til 20 Dage. Mexico er Medlem af Verdenspostforeningen.

Telegrammer bør bestandig paategnes: Via Galveston, thi det er den hurtigste og sikreste Linie fra og til Mexico. Mærkelig nok koster hvert Ord fra Norge til Mexico Kr. 2.75, medens fra Mexico til Norge \$ 0.58 Guld = Kr. 2.15.

Mexicos Forbrugsevne er langt større, end man i sin Almindelighed tror, og den stiger hvert Aar, saa det Land, der ellers tager op Concurrencen i Verdenshandelen, men ignorerer Mexico, gjør en Feil.

Mange sagde mig, forinden jeg reiste hid, at de neppe kunde tro, der var noget i Mexico at gjøre, da Mesteparten af Landets Indbyggere jo var Indianere, der absolut intet brugte. Dette hørte jeg paa mere end et Sted i Europa ogsaa, men intet feilagtigere kan der siges om det nuværende Mexico, og saadanne Udtalelser røber en complet Mangel paa Kjendskab til Forholdene og Landets Udvikling i de sidste Aar.

Naturligvis kan man ikke trække Paralleller mellem Mexico og europæiske Lande med samme Indbyggerantal; thi skal man lægge en Maalestok paa Landet for at bedømme Forbrugsevnen, da bør man fra Landets $12\frac{1}{2}$ Mill. Indbyggere trække ca. 40 pCt. med rene Indianere og blandede Racer, der er Folk, som ingen Fordring har hverken paa gode Klæder, Mad, Bolig eller anden Comfort. Tilbage blir der altsaa 60 pCt. (19 pCt. Europæere, 10 pCt. rene Indianere og 31 pCt. blandede Racer) eller $7\frac{1}{2}$ Mill. Indb.

Kun efter dette Indbyggerantal maa man for nærværende bedømme Landet og dets Forbrugsevne.

For nogle Aartier siden udgjorde Indianerne en langt større pCt. af Landets Befolkning, og ikke det alene, men de var da en Race, der levede paa sit gamle Sæt -- uden Spor af Fordringer paa bedre Levemaade. Det er vel siden den Tid, at den feilagtige Bedømmelse af Mexico daterer sig. Forholdene har imidlertid hurtigt forandret sig, thi idag udgjør Indianerne kun 38 pCt. af Landets Indbyggerantal, og af disse regnes over en Fjerdepart at leve paa fuldt europæisk Vis, og maa saaledes tages med, naar en Beregning af Landets Forbrugsevne skal opstilles.

Ved Ordet „Indianer“ forstaar de fleste i Europa en uciviliseret og degenereret Race, der er viet sin Undergang. Dette er en stor Feiltagelse. Vistnok findes der saadanne Racer, men paa den anden Side findes der mange, der i Intelligence og Dannelse trygt kan staa ved Siden af flere europæiske Nationer, og naar jeg tilføier, at baade Benito Juárez og Porfirio Diaz begge er Fuldblods-Indianere af Oaxaca-Racen, behøves vel intet bedre Bevis for det ovenanførte, og denne Race er ikke den eneste, der har frembragt Mænd, hvis Navne ikke alene er kjendte paa dette Continent, men ogsaa over i Europa, uden at man der egentlig ved eller aner, at de er fuldblods Indianere, og jeg tænker, mange vil læse det ovenfor meddelte om Juárez og Diaz med stor Forbauselse — ja muligens med Mistro.

Jeg har hørt en herværende Professor sige, at om 15 à 20 Aar herefter vil Indianerne kun bestaa i Navnet, idet de Racer, der ikke er levedygtige, da vil være forsvundne, eller ialfald snart forsvinde, og de andre levedygtige og intelligente vil da enten være „bandede“ eller — om de endnu er „fuldblods“ — være paa et saa udviklet og dannet Stadium, at de kan regnes for fuldgode med den indfødte spansk-mexicanske Race.

Dette er imidlertid en god Del overdrevet; thi før om ca. 50 Aar vil neppe en saa complet Forandring kunne foregaa.

Min Brev-Adresse er: Avenida Juarez 6 — Mexico.

„ Telegram „ - : Schjetnan — Mexico.

A. B. C. Code, 4de Udgave benyttes.

Chr. Schjetnan.

Indberetning

**fra Johannes Scharffenberg, kommerciel Stipendiat i Matadi,
Congofristaten.**

Matadi, 5te August 1898.

Handelsforholde i Congo. Det første, en Fremmed vil lægge Mærke til ved Handelen herude, er den Maade, hvorpaa Varen betales, nemlig ved saakaldte „Bons“, en gammel Slendrian fra den Tid, da her omtrent ikke fandtes Penge i Cirkulation for os Hvide, og de Indfødte hverken kjendte eller vilde modtage Penge som Betalingsmiddel.

Af „Bons“ er der to Slags, den første, de af Statens Agenter givne, udfyldte paa de af Staten til sine Agenter udstedte Bonbøger, der skulde være betalbare ved Slutningen af hvert Trimester, den anden Slags, de af private Folk paa en Lap Papir skrevne, og som ifølge Meningen skulde betales hver Maaned. Jeg skal tillade mig at gjøre nærmere Rede for disse 2 Sorter Bons.

Statens Bons Hver i Staten ansat faar, naar han skal reise op til øvre Congo, udleveret en trykt Anvisningsbog og har ifølge Loven Tilladelse til at udstede ligesaa mange „Bons“, han ønsker, og betalbare til hvem som helst; dog, vel at mærke, skulde Hovedsummen af alle disse „Bons“ ikke overskride den Sum, han har Lov til at disponere over pr. Trimestre; hvis dette blev overholdt, var denne Sort Bons i Orden, men desværre Erfaring viser, at denne Regel langtfra overholdes, og det værste er, at vi Handlende umulig kan kontrollere, hvormange Bons Vedkommende har ude, og hvornaar en os tilsendt Bon bliver betalbar. Nægte at modtage Bons fra Statens Agenter er en Umulighed, og en Gang inden 3 Aar bliver de ogsaa betalte, hvis Vedkommende da ei dør, forinden han har saameget tilgode.

Er det en nyankommen, der allerede før Afreise fra Bryssel, har erholdt et større Beløb i Forskud, hvilket som Regel de fleste faar, der ved sin Ankomst hertil rekvirerer Varer for at tage med til øvre Congo, og som Betaling give en „Bon“, er Chancerne for at faa denne „Bon“ betalt temmelig smaa, og er man desværre nødsaget til at acceptere denne Betalingsmaade. Naar jeg siger, at Chancerne er smaa, mener jeg, hvis Vedkommende skulde blive syg, dø eller af andre Grunde blive hjemsendt, forinden han har tilbagebetalt med 3 eller 5 pCt. Rente det modtagne Forskud, er de af ham udstedte „Bons“ værdiløse, og Staten ikke ansvarlig.

Den anden Sort „Bons“ er de Privates. For at bevise, hvor indgroet Bonsystemet er herude, skal jeg meddele, at 2 à 3 Handelshuse udleverer trykte Bonbøger til sine Kunder for at sikre sig deres Søgning; ja det gaar endog saa vidt, at der drikkes mod Betaling pr. Bon.

At et saadant System er aldeles ødelæggende for al sund Handel er selvfølgelig, for der er desværre alt for mange, der ei betaler sine „Bons“ regelmæssig. Nægter man saa disse Herrer yderligere Kredit, gaar de til andre Handelshuse og begynder Spillet forfra der igjen; den, der saa først gav dem

Kredit, maa vente endnu længere paa sine Penge og maa være glad til, hvis han tilslut faar dem. Men ved en Sammenslutning af flere af os største Handlende ser det ud til, at vi nu endelig, efterat vi samtlige har faaet betale vor Erfaring billigere eller dyrere, skal faa sat en Stopper for dette Uvæsen derved, at der nægtes Kredit til en, der ei har betalt sine „Bons“ inden Udløbet af paafølgende Maaned.

Med de Indfødte og andre „coloured gentlemen“, som Kystnegrene kaldes her i Congo, foregaar al Handel pr. Contant, naar man da ei driver Tuskhandel; thi endnu kjøbes alt Elfenben, Cautschuck, Caffé, Copal etc. med Varer som Krudt, Geværer, Salt, Tøier, Jernhakker, store Knive etc.; dog vinder Kjødeskabet til Penge blandt de Indfødte betydelig Dag for Dag, og varer det vistnok ikke længe, inden man hernede i Matadi begynder at købe de Indfødtes Varer pr. Contant.

Hvad Ind- og Udførsel angaar, skal jeg tillade mig at give et Uddrag af den offentlige Statistik for Aaret 1897:

		Udførsel.		
		Kilogram netto.	Værdi. Fres.	Hovedsum. Fres.
Caffé fra nedre Congo	. .	1 005.00	1 809.00	
— „ øvre Congo	. .	5 585.00	10 053.00	
Tils.		6 590.00	11 862.00	11 862.00
Cautschuck fra nedre Congo	. .	103 974.00	519 870.00	
— „ øvre Congo	. .	1 558 406.00	7 792 030.00	
Tils.		1 662 380.00	8 311 900.00	8 311 900.00
Copal, rød og hvid nedre Congo	—	—	—	
— „ - „ øvre Congo		39 176.00	66 630.00	
Tils.		39 176.00	66 630.00	66 630.00
Palmeolie nedre Congo	. .	1 250 397.00	650 206.44	
— øvre Congo	. .	—	—	
Tils.		1 250 397.00	650 206.44	650 206.44
Elfenben nedre Congo	. .	19 851.00	397 020.00	
— øvre Congo	. .	225 973.00	4 519 460.00	
Tils.		245 824.00	4 916 480.00	4 916 480.00
Palmenødder nedre Congo	. .	4 395 516.00	1 098 879.00	
— øvre Congo	. .	—	—	
Tils.		4 395 516.00	1 098 879.00	1 098 879.00
Cacao nedre Congo	. . .	—	—	
— øvre Congo	. . .	983.00	1 228.00	
Tils.		983.00	1 228.00	1 228.00
Tils.				15 057 185.44

	Kilogram netto.	Værdi Frcs. Transport	Hovedsum. Frcs.
		15 057 185.44	
Bønner, Mais og Ris nedre Congo	3 053.00	694.00	
Do. øvre Congo	25.00	12.50	
Tils.	3 078.00	706.50	706.50
Colanødder nedre Congo . .	1 345.00	2 017.00	
— øvre Congo . .	—	—	
Tils.	1 345.00	2 017.50	2 017.50
Jordnødder nedre Congo . .	4 307.00	796.79	
— øvre Congo . .	—	—	
Tils.	4 307.00	796.79	796.79
Tørrede Huder nedre Congo	2 241.00	1 916.05	
— — øvre Congo	—	—	
Tils.	2 241.00	1 916.05	1 916.05
Tobak nedre Congo . . .	3 875.00	9 687.50	
— øvre Congo . . .	42.00	105.00	
Tils.	3 917.00	9 792.50	9 792.50
Trælast nedre Congo . . .	737 510 m ³	73 751.00	
— øvre Congo . . .	8 m ³	800.00	
Tils.	745 510 m ³	74 551.00	74 551.00
		Ialt	15 146 965.78

Indførsel.

	Værdi. Frcs.	Anmærkninger.
1. Fyrstikker	21 752.48	
2. Levende Kvæg	46 958.00	Kjør, Heste, Æsler, Faar.
3. Fourage	3 380.35	Hø, Havre etc.
4. Geværer for Sorte . .	301 590.37	Flintelaas og Tændhætter.
5. Geværer for Hvide . .	1 254.14	
6. Geværer for Armeen . .	82 950.92	Hovedmængden af disse Vaaben benyttes til Befæstningen ved Bomafortet „Chinka-Kasa“ og kan saaledes ikke medregnes i den almindelige Indførsel.
7. Pistoler og Rovolvere .	5 171.73	
8. Canoner & Reserve dele	56 113.66 46 737.65	
9. Patroner	255 192.11	
10. Befæstningsdele . . .	65 062.03	Emballage Blikboxer fra 1 Kg. til 15 Kg.
11. Krudt for Sorte . . .	228 339.54	

	Værdi. Frcs.	Anmærkninger.
12. Minerkrudt	5 182 38.	
13. Dynamit og andre Spræng- stoffer	105 519.95	Hovedmængden af disse Spræng- stoffer har været til Jernbane- anlægget.
14. Knaldhætter	24 369.52	
15. Patroner for Hvide . . .	10 000.00	
16. Dampskibe og Dele for samme	589 218.36	
17. Ro- og Seilbaade . . .	212 804.23	Jeg gjorde i min forrige Rapport udtrykkelig opmærksom paa, at der var et godt Marked for Baade, men tiltrods for gjentagne Opfor- dringer til norsk Firma har jeg ei kunnet faa norske Baade hidud.
18. Seildug	4 088.59	
19. Uhre med Tilbehør . . .	22 130.40	Uhrkjæder, Lommeuhre, Vækkeruhre Bord, Planker, Møbler, Vinduer, Døre og Huse.
20. Trælaster	238 761.40	
21. Øl	231 005.75	
22. Spirituosa under 50 pCt.	186 880.84	Rum og Genever for Sorte, dels pr. Fad, dels pr. Damejeanne.
23. — over 50 pCt.	164 571.16	
24. — for Hvide	163 414.14	Absinth, Cognac, Liqueur etc.
25. Vine	577 798.75	Portugisiske og franske røde og hvide Vine.
26. Lys	31 622.21	
27. Caffe	38 113.14	Hovedmængden brændt og malet (Emballage 1 Kg. tins).
28. Telte, Senge etc.	125 695.45	
29. Taugværk, Fiskegarn og andre Fiskeredskaber . . .	23 015.22	
30. Maling	45 243.81	Maling, Fernis, Malerolie, Pensler etc.
31. Kul	404 733.67	
32. Conserver	1 759 095.90	Fiske-, Kjød- og Grøntsager, Smør, Ost, Melk.
33. Mel og Melvarer	635 344.87	
34. Tør- og Klipfisk	472 568.00	Mel, Korn, Biscuits, Stivelse.
35. Poteter og Løg	46 474.31	
36. Ris	635 825.80	
37. Salt for Sorte	69 041.30	Grovt Salt i Sække à 30 Kg.
38. Diverse, The, Krydderier etc.	63 624.54	
39. Apothekersager	205 668.10	
40. Fajance, Glas- og Lervarer	1 243 825.68	Perler, Kauris, Glas, Porcelain og Kunstvarer.
41. Beklædningsgjenstande . .	971 989.91	
42. Petroleum	33 594.24	Heri indbefattet Under- og Ydertøi.
43. Maskinolie, Tjære, Fedt etc.	89 000.49	
44. Instrumenter etc.	27 146.35	
45. Sæber	38 412.02	
46. Tobak, Cigarer, Cigaretter	121 764.55	

	Værdi. Frcs.	Anmærkninger.
47. Tøier	5 029 362.25	} Bomulds-, Uld-, Lin-, Silke-, Fløiel-, Gulvtæpper, Schawls etc.
48. Lokomotiver, Jern, Staal, Metaller, Jernbaneskiner, Sleepers etc.	ca. 7 000 000.00	
49. Spiger og Skruer	65 621.73	} Da Jernbanen nu er færdigbygget, vil denne Post omtrent udgaa ved næste Statistik. Hovedsagelig benyttes saakaldte „Points de Paris“ eller, som vi kalder dem, „Kassespiger“, runde med flade Hoveder.
50. Frø og Sædekorn	6 727.92	

Den hele Værdi af Indførselen beløber sig ifølge Statistiken til Frcs. 22 181 462.49, Udførselen til Frcs. 15 146 965.78.

Jeg skal tillade mig lidt nærmere at omtale de Artikler, der er bedst skikket for den norske Handel.

Artikel 1. Fyrstikker indført for Frcs. 21 752.48.

Ved et flygtigt Øiekast paa de herude mest brugte Sorter skulde man tro Hovedmængden at være svensk Fabrikat, men ved nærmere Eftersyn ser man nederst paa Æsken (Made in Belgium) eller „Swedish Tändsticks Patent“ eller „Best Swedish safety Match“ og som Fabrikmærke „Dobbeltørnen“.

Undersøger man lidt nøiere Kvaliteten af disse Fyrstiksorter, opdages let at det blot er Efterligninger, for det første er der blot 10 Æsker pr. Pakke dernæst er Tændstikkerne af daarlig Ved, mange brukne, og ofte kan man faa, stryge af 4 à 6 Stikker, før man finder 1, der brænder. Salgsprisen herude er Frcs. 0.50 pr. Pakke. En for det herværende, hovedsagelig i Regntiden fugtige Klimat praktisk Emballage er Blik- eller Zinkkasser, indeholdende 28 à 30 Kilo Fyrstikker. Den almindelige Indkjøbspris, Emballage fraregnet, fra Belgien eller Tyskland er Frcs. 1.18 à 1.23 pr. Gros.

Artikel No. 4. Geværer for Sorte, Indførselsværdi Frcs. 301 590.37. Disse Geværer er for Nærværende mest Tændhættegeværer, og mange af dem er gamle Armegeværer. Indkjøbspris ifølge Tolddeclaration fra Frcs. 7.50, 8.00, 9.00 pr. Gevær. Salgspris herude fra Frcs. 15.00 til 20.00 pr. Gevær.

Artikel No. 11. Krudt for Sorte, Indførselsværdi Frcs. 228 339.54. Dette Krudt (simpleste Sort) pakkes i Bliktins fra 1 Kg. Vægt op til 15 Kg. Salgspris herude Frcs. 1.40 à 1.50 pr. Kg. Declarationspris Frcs. 0.66 à 0.71 pr. Kilo uden Pakning.

Artikel No. 14. Knaldhætter for de Sortes Geværer, Indførselsværdi Frcs. 23 369.52. Salgspris herude Frcs. 1.00 pr. Æske af 100 Stkr. Declarationspris Frcs. 2.50 pro mille.

Artikel No. 17. Ro- og Seilbaade, Indførselsværdi Frcs. 212 804.23. Til herværende Lods- og Havnevæsen trænges her aarlig flere og flere Baade saavel til 4 Par Aarer som til 2 Par, og den første Sort med tilhørende Seil; desforuden til Handelshusene Lastebaade, der kan tage ca. 1½ à 2 Tons. Desuden tiltrænges der til øvre Congo nu, naar Banen er færdig, en hel Del Baade;

disse kan nu sendes fuldt færdige fra Europa, tages paa Jernbanevogn her i Matadi og bringes ud til Leopoldville (Stanley Pool), og uden Tvivl burde Norge kunne levere Mesteparten af de her fornødne Baade.

Artikel No. 20. Træløst indført for Frcs. 238 761.40.

Under Træløst har jeg medregnet saavel Huse som Vinduer, Døre, Møbler, og Raamaterialet. At der herude er et godt Marked for norsk Træløst, er sikkert nok, isærdeleshed hvis man lod et Seilskib komme hid direkte fra Norge med Træløst; derved undgik man den temmelig dyre Fragt fra Antwerpen og hid samt ligeledes Omlastningen. Jeg er underhaanden bleven underrettet om, at Staten i de kommende 6 à 8 Maaneder vil tiltrænge store Kvantaa Bord og Planker til nye Bygninger og til den nye Jernbane, som Staten bygger mellem Boma og Majombe, en Bane ca. 270 Km. lang. For Tiden findes her omtrent ikke en Planke at faa kjøbt.

Mest benyttede Dimensioner er:

Beklædningsbord — Weatherboards,
almindelige uhøvlede Bord 1"×8" à 10",
høvlede Bord 1"×6",
uhøvlede — 2"×4",
— — 4"×4" og 6"×6".

Artikel No. 21. Øl indført for Frcs. 231 005.75.

Omtrent alt Øl, der sælges herude, er tysk; dog har Belgien i de sidste Aar begyndt at exportere forskellige Ølsorter hidud. Norsk Øl er meget afholdt og da særdeles blandt de herværende Skandinavere; dog synes mange, at vort Øl er for stærkt.

Salgsprisen herude er Frcs. 40.00 pr. Kasse à 48 Flasker. Declarationspris for tysk Øl 0.45 pr. Flaske, Emballage ikke medregnet.

Salgspris pr. Flaske i Banana-Boma og Matadi Frcs. 1.00, i Fumba Frcs. 2.50, i Leopoldville Frcs. 4.00.

Artikel No. 22. Spirituosa under 50 pCt., Indførselsværdi Frcs. 186 880.84.

Under denne Paragraf er indbefattet Genever og Rum paa smaa firkantede Flasker, pakket i Kasser a 12 Fl. samt den Genever og Rum, der sendes hidud paa Damejeanner a 3, 5, 8 og 10 Liters Indhold. Den almindelige Styrke er 37 pCt., Deklarationspris Frcs. 0.22 pr. Liter, Salgspris hernede mellem 0.75 og 0.80 pr. Liter.

Artikel No. 23. Spirituosa over 50 pCt., Indførselsværdi 164 571.16.

Hovedmængden er Rum paa Fad, Declarationspris Frcs. 0.33 pr. Liter. Denne Rum, der bliver billigere end den 37 pCt., derved at der indspares paa Fragten mellem Europa og her, opblandes herude med Vand, til den forønskede Styrke opnaaes. Under denne Paragraf er ogsaa indbefattet saakaldt „Liqueur“, en Drik, specielt tillavet for Sorte, sælges paa 1/2 og 1/4 Flasker (hvide) antagelig er det Alkohol tilsat med Sukker og forskellige Farver (røde, grønne, gule) og kaldes saa „Liqueurs assorties“, sælges i massevis, Styrke ca. 60 pCt.

Artikel No. 26. Lys. Indførselsværdi Frcs. 31 622.21. Declarationspris Frcs. 0.80 pr. Kilo, mest efterspurgt Pakning.

5 Lys pr. Pakke — 4 Pakker pr. Kilo. Salgspris for disse Pakker 0.50,

disse Lys specielt for Sorte, for de Hvide benyttes Pakker af 6 Lys pr. Pakke — 2 Pakker = kg. 0,9. Salgspris for disse Pakker Fr. 1,00.

Artikel No. 29. Tougværk og Fiskegarn. Indførselsværdi Fr. 23 015,22. Af Tougværk benyttes almindelig Skibstougværk fra $\frac{3}{4}$ " til 2" i Diameter samt Toug til Flagliner.

Fiskegarn fra 10 M. lange og 1,5 M. brede op til 40 M. lange og 3,5 M. brede med tilhørende Korkeflydere og Lodde, Glasflydere bliver vistnok for let ituslaaede.

Artikel 30. Malervarer. Indførselsværdi Frs. 45 243,81.

Hovedsagelig her benyttet Maling er perlegraa, hvid, sort og rød. Salgspris gennemgaaende Frs. 2.00 pr. Kilo. Malerolie Salgspris 1,50 á 1,75 pr. Liter. Malerpensler 2,00 á 5,00 pr. Stk.

Artikel 32. Conserver. Indførselsværdi Frs. 1 759 095.90.

Her er et storartet Marked for Norge, men Størrelsen paa vore Conserve-tins maa forandres og gøres betydelig mindre. Hvad vi kalder en 2 Rations Tin er for Sydlændere tilstrækkelig for 3 á 4 Mand; thi hernede forlanges til et Maaltid 3 á 4 forskellige Retter, derfor kan selvfølgelig ikke Tinnerne være store; hvad vi isærdeleshed kunde gjøre en Mængde i, er Fiskeretter.

Artikel 34. Tørfisk og Klipfisk. Indførselsværdi Frs. 472 568,00.

For at undersøge, hvorfra denne Masse Tørfisk og Klipfisk blev exporteret, anmodede jeg Toldvæsenet om hvis muligt at erholde en specificeret Opgave over de Lande, som exporterede Fisk hidud og Mængden for hvert Land, og stor blev min Forundring ved at modtage nedenanførte Opgave.

Belgien	Frs. 300 333.80
Holland	" 26 070.73
England	" 15 822.80
Portugal	" 14 987.89
Tyskland	" 8 021.42
Norge og Sverige	" 7 973.93
Portugisiske Territorium (afrikanske)	" 98 771.71
Frankrige	" 586.20

Frs. 472 568.00.

Den eneste Forklaring jeg fik var, at Fisken først maatte være solgt t. Ex. i Belgien, og altsaa være tolddeklareret, derefter exporteret som belgisk Vare hidud; at saadan Fisk maa blive dyrere end Fisk sendt direkte hid fra Norge, er indlysende, dog haaber jeg inden Udløbet af dette Aar at have skaffet Hovedmængden af denne Klipfiskhandel direkte i norske Firmaers Hænder, og haaber jeg de norske Firmaer, der faar denne Leverance, vil drage Omsorg for, at saavel Kvalitet som Kvantitet bliver strengt overholdt efter den Aftale, der bliver truffet; thi den Tid er forbi, da man kunde sende hidud, hvad det skulde være, og alligevel faa det solgt.

Artikel 45. Sæber. Indførselsværdi Frs. 38 412.02. Declarationspris Frs. 0.25 á 0.29 pr. Kilo. Salgspris herude Frs. 0.50 pr. 2 Pd.s Stang.

Den mest benyttede er enten blaa og hvid eller ogsaa gul Stangsæbe à 2 Pd. og 4 Pd.s Stænger; pakkes i smaa Trækasser à 14. 2 Pd. Stænger eller ogsaa 8. 4 Pd.s Stænger; i kassevis er Prisen hernede Frcs. 6.00.

Artikel 47. Tøier. Indførselsværdi Frcs. 5 029 362.25.

Jeg tillader mig i Anledning af denne Post at henvise til den Kollektion af Tøiprøver, jeg har tilsendt det ærede Departement for det Indre, og er det min fulde Overbevisning, at norske Væverier med Fordel maatte kunne konkurrere hernede, i ethvert Fald, hvad enkelte Tøisorter angaar.

Artikel 49. Spiger og Skruer. Indførselsværdi Frcs. 65 621.73.

De herude mest benyttede Spiger er saakaldte „Points de Paris“, Kassespiger, det ser ud som de sorte Tømrere foretrækker disse fremfor de almindelige firkantede, der fabrikeres i Norge. Om der findes nogen Spigerfabrik hjemme, der leverer disse Kassespiger, ved jeg ikke, men tillader jeg mig at henlede Opmærksomheden paa denne Artikel. Salgspris herude ca. Frcs. 1.50 pr. Kilo.

De af mig her udpegede Varer ere de, som efter min Erfaring ligger nærmest for norsk Industri. Naturligvis er der mange flere, og der bliver flere Dag for Dag, i Særdeleshed nu, naar Banen er færdig op til Stanley-Pool (N. Dolo og Leopoldville), derved er jo det Indre af Afrika aabnet for direkte Forbindelse med Europa, der er nu af Congostaten oprettet regelmæssig Dampskibsforbindelse saavel ad hele øvre Congoflod, som ad alle Bifloder, endvidere Landpostforbindelse mellem Stanley-Falls og Kibongi, herfra gaar der Dampskibe ned til Kasongo, eller med andre Ord, Passagerer og Gods kan nu, i Løbet af 3 Maaneders Tid, komme fra Antwerpen til nogle faa Dagsreiser fra Indsøen „Tanganika“. Transporten pr. Banen Matadi—N. Dolo—Leopoldville er endnu temmelig høi, nemlig Frcs. 1.00 pr. Kilo for almindeligt Gods, Salt fraeregnet, der kun koster Frcs. 0.75 pr. Kilo, underhaanden er jeg fra Jernbanekompagniet blevet underrettet om, at en ny og billigere Tarif er under Arbejde og formodentlig fra 1ste Januar 1899 vil blive taget i Brug.

Om en Uges Tid havde jeg haabet at kunne reise op til N. Dolo, for at anlægge et Handelshus deroppe, og skal jeg tillade mig, naar jeg paa Stedet har undersøgt, hvordan Forholdene nu er, at indsende en Rapport deroppefra.

Angaaende Sundhedstilstanden hernede skal jeg meddele, at der i den sidste Maaned har raset en Epidemi af Kopper blandt de Sorte; værst har det været her i Matadi, og for at faa Epidemien stoppet, er Matadi belagt med Kvarantaine, og i de sidste 15 Dage har al Dampskibsforbindelse været stoppet, Epidemien er nu begrænset, og formodentlig ophæves om nogle faa Dage Kvarantainen.

Scharffenberg.

Indberetning

til Indredepartementet fra Gerhard Stolz-Petersen, kommerciel Stipendiat i Buenos Ayres.

Buenos Ayres den 14de September 1898.

Aaret 1898 blev i Almindelighed fra alle Hold imødeseet med de lyseste Forhaabninger. Udsigterne for den nye Hvedehøst var de bedste, og saafremt disse ikke slog feil, antog man for. sikkert, at Forretningslivet vilde komme ud af den Stagnation, som det i længere Tid havde befundct sig i paa Grund af de sidste to Aars totalt mislykkede Kornhøst. Disse Forhaabninger er imidlertid hidtil desværre ikke gaaet i Opfyldelse, og ser det ud til, at der vil tiltrænges mere end et enkelt gunstigt Kornaar til at opveie Virkningerne af de tidligere Aars Uheld. Rigtignok har Exporten som Følge af det store Udbytte af Aarets Hvede og Maishøst taget sig betydeligt op, men Importen, der er den Maalestok, som bedst kan lægges til Grund for Bedømmelsen af et Lands økonomiske Evne, er ikke alene ikke tiltaget, men er endogsaa gaaet noget tilbage. Denne Importens ugunstige Stilling har imidlertid ikke alene en økonomisk Aarsag, men ogsaa en politisk, idet den for en ikke ringe Del maa tilskrives det truende Udseende, som Spørgsmaalet angaaende Fastsættelsen af Grændserne med Chile paany har antaget og den almindelige Følelse af Usikkerhed, som heraf har været Følgen.

Som det muligens vil erindres fra en af mine tidligere Indberetninger, blev der i Begyndelsen af 1896 mellem Argentina og Chile afsluttet en Traktat, hvori bestemtes, at alle Uoverensstemmelser, som muligens kunde opstaa under Arbeidet med at fastslaa Grændserne mellem de to Lande, skulde afgjøres ved Voldgift. Denne Traktat blev særlig her i Argentina hilset med stor Glæde, idet man troede, at dette langvarige Spørgsmaal, som havde kostet Landet saa store Ofre, nu endelig var bragt definitivt ud af Verden, og at man for Fremtiden i Fred og Ro skulde kunne anvende hele sin Kraft paa Landets indre Udvikling. Heri skulde man imidlertid blive skuffet. Det viste sig nemlig snart, at Traktaten ikke var affattet i saa utvetydige Udtryk, at den ikke kunde være Gjenstand for Fortolkninger, og ved den ubetydeligste Anledning blussede Striden op igjen paany. Argentinas Standpunkt er, at Andeskjæden danner den naturlige Grændse mellem de to Lande, og at Traktatens Bestemmelse om Voldgift kun kan finde sin Anvendelse paa Tvistigheder, som muligens kan opstaa angaaende Fastsættelsen af Grændsen inden selve Andesbjergene. Chile derimod hævder, at det kontinentale Vandskjel skal være Grændsen, og forlanger, at ogsaa dette Tvistepunkt skal afgjøres ved Voldgift. Herved vil imidlertid Spørgsmaalet om Eiendomsretten til betydelige Landstrækninger paa den østlige Side af Andesbjergene blive underkastet Voldgiftsdommerens Afgjørelse, men denne Fortolkning er Argentina, som det synes, fast bestemt paa af al Magt at modsætte sig. Imidlertid har man saavel her som i Chile i længere Tid været i feberagtig Virksomhed med at sætte sine Forsvarskræfter i iorden, og begge Lande har derved paadraget sig Udgifter, som ikke paa nogen Maade staa i Forhold til deres Evne.

Chile, som ikke paa langt nær har de Ressourcer at raade over som Argentina, har først faaet føle Følgerne af sine finantsielle Extravaganter i Form

af en meget alvorlig Pengekrise, men ogsaa her i Landet er Stillingen bleven mere og mere uholdbar.

Budgettet er i de sidste Aar bleven opgjort med betydelige Underskud — alt i alt omkring 60 Millioner Pesos Papir, og at dette Beløb iaar vil faa en betragtelig Forøgelse, kan man gaa ud fra som givet. Rigtignok lykkedes det Regjeringen for nogen Tid siden at opnaa et indenlandsk Laan paa næsten 40 Millioner Pesos Papir, men da ogsaa disse Penge for Størsteparten blev anvendt til Anskaffelse af Krigsmateriel, er Stillingen derved ikke i nogen væsentlig Grad bleven forbedret.

Denne Tingenes Tilstand har imidlertid medført det Gode, at man mere og mere er kommen til Erkjendelse af, at den Vei, man nu er inde paa, fører til sikker Ruin, hvorfor der i begge Lande er opstaaet et stærkt Ønske om saa snart som muligt at se det gamle Stridsspørgsmaal løst paa en fredelig Maade. Det er, at haabe, at dette Ønske snart maa gaa i Opfyldelse, da der ikke er Udsigt til, at Forretningslivet vil gjenvinde sit normale Udseende, førend den Uvished, hvori man for Nærværende befinder sig, ophører.

Argentinas Handel med Udlandet i den første Halvdel af indeværende Aar har som tidligere nævnt for Importens Vedkommende været mindre tilfredsstillende, idet Værdien af denne er gaaet tilbage med noget over 150 000 Pesos Guld sammenlignet med forrige Aar. Exporten derimod viser en betydelig Fremgang — omkring $17\frac{1}{2}$ Million Pesos Guld — hvilket for Størstedelen maa tilskrives den forøgede Udførsel af Kornvarer.

Exporten fordeler sig saaledes som vil sees af nedenstaaende Oversigt: Tallene i anden Række betegner Differentsen i Værdierne sammenlignet med det samme Tidsrum af 1897:

Pastorale Produkter	Guld	£	48 942 449	+	3 814 761
Agerbrugs-	"	"	31 043 896	+	13 431 392
Skov-	"	"	1 019 359	+	127 545
Mineralier	"	"	103 893	+	12 888
Vildt	"	"	108 715	÷	86 808
Forskjelligt	"	"	414 513	÷	159 883

Tilsammen Guld £ 81 632 825

Importen sammenfattes saaledes:

Animalske Substantser	Guld	£	1 062 133	÷	61 185
Vegetabiliske	"	"	6 370 263	+	997 673
Drikkevarer	"	"	4 129 104	+	536 901
Tekstiler	"	"	14 681 764	÷	1 141 891
Mineralske og andre					
Oljer	"	"	1 332 838	+	43 936
Chemiske Substantser	"	"	1 556 663	+	42 742
Tinkturer	"	"	450 552	+	106 164
Trælast	"	"	3 066 241	+	433 312
Papir	"	"	1 426 158	+	83 803
Læder	"	"	439 650	÷	21 846
Jern	"	"	8 239 055	÷	1 318 790
Andre Metaller	"	"	1 662 137	+	308 919

Tilsammen Guld £ 44 416 558

	Transport Guld	£ 44 416 558		
Sten, Glas etc.	" "	4 266 429	÷	135 018
Forskjelligt	" "	870 388	÷	26 124

Tilsammen Guld £ 49 553 375

Argentinas samlede udenrigske Handel fordeler sig saaledes paa de forskjellige Lande:

		Import fra	Export til
Tyskland . . .	Guld £	5 703 359	£ 13 159 974
Vestindien . . .	" "	15 515	95 139
Belgien . . .	" "	4 700 491	9 719 564
Bolivia . . .	" "	26 325	351 195
Brasilien . . .	" "	2 493 410	3 057 577
Chile . . .	" "	33 873	1 095 498
Spanien . . .	" "	1 719 396	142 684
Forenede Stater .	" "	4 431 998	2 818 987
Frankrig . . .	" "	4 949 982	15 859 150
Italien . . .	" "	6 424 922	2 884 947
Holland . . .	" "	50 454	296 934
Paraguay . . .	" "	875 247	80 279
Portugal . . .	" "	29 305	11 597
England . . .	" "	17 800 137	11 284 252
Uruguay . . .	" "	257 961	2 244 374
Andre Lande . .	" "	41 301	3 969 008
For Ordre . . .			14 061 666

Tilsammen Guld £ 49 553 375 £ 81 632 825

Det herværende Fragtmarked har iaar af forskjellige Aarsager holdt sig usædvanlig ustabilt og fluktuerende.

Belært af tidligere Aars slette Erfaringer, viste Exportørerne, da den nye Hvedesæson nærmede sig, liden eller ingen Tilbøielighed til at sikre sig Tonnage paa Forhaand, hvorfor Fragtmarkedets Udseende til en Begyndelse var temmelig mat.

Saasnart man imidlertid havde faaet fuld Sikkerhed for, at Hvedehøsten var reddet, og den nye Hvede var begyndt at komme i Markedet i større Kvantiteter, indtraadte der pludselig en yderst livlig Efterspørgsel efter Skibsrum, og da den disponible Tonnage paa denne Tid ikke var saa særdeles betydelig, foranledigedes herved en stærk Stigning af Fragtsatserne. En kort Tid betales der saaledes for passende Dampskibe lige op til 26 á 28 Shillings for prompt Lastning.

De lyse Forhaabninger om endnu høiere Fragter, som man nu begyndte at hengive sig til, satte straks Liv i Spekulationslysten, hvorefter der synes at være et rigt Fond tilstede paa det herværende Fragtmarked, og der opstod en formelig Kappedstrid om at sikre sig Tonnage paa Spekulation for Lastning senere ude i Sæsonen.

Uheldigvis indtraadte der i Begyndelsen af Februar en længere Periode med fugtigt Veir, som foreløbig satte en Stopper for Hvedeafskibningen, og under disse Omstændigheder varede det ikke længe, inden man begyndte at

føle Trykket af den Mængde Spekulationstonnage, som nu maatte forceres ind paa Markedet. Fragterne faldt imidlertid med stor Hurtighed, og Spekulanterne saa sig snart nødsaget til at acceptere Fragtsatser, som knapt naaede op til det halve af, hvad de selv havde betalt.

Markedet vedblev nu i længere Tid at holde sig flaut, ogsaa efterat Veirforholdene havde bedret sig, idet det viste sig ugjærligt at faa Fragterne iveiret, saalænge der fandtes Spekulationstonnage i Markedet. Det var derfor ogsaa først efterat denne helt og holdent havde fundet Sysselsættelse, at der viste sig Tegn til Bedring. Omtrent paa denne Tid indtraadte der pludselig en stærk Stigning af Kornpriserne paa de europæiske Markeder, som straks satte nyt Liv i Hvedeafskibningen. Herved opstod der en yderst livlig Efterspørgsel særlig efter Dampskibstonnage for prompt Lastning, og da det disponible Kvantum heraf nu var betydelig reduceret, havde Rederne ingen Vanskelighed ved at sætte igjennem sine Fordringer angaaende højere Fragter, og disse kom derfor snart op igjen i 25 á 26 Shillings.

Den almindelige Antagelse var nu, at Markedet skulde have holdt sig fast for en længere Tid fremover, delvis paa Grund af de store Hvedebeholdninger, som endnu fandtes i Landet, og dels fordi man vidste, at Maishøsten iaar vilde give et usædvanlig stort Overskud for Export. Denne Antagelse holdt imidlertid ikke Stik. Kornpriserne begyndte igjen at falde i Europa, og Farmerne, som allerede havde solgt saa meget af sin Hvede, at de ikke længere havde noget tvingende Behov for Kontanter, var uvillige til at gjøre tilsvarende Indrømmelser med Hensyn til Hvedeprisen, idet de haabede paa, at denne atter skulde stige.

Hertil kom, at Veiret hele Vinteren igjennem har holdt sig fugtigt, saaledes at man har havt vanskeligt for at skaffe Maisen saa tør, at den har kunnet exporteres.

Disse Omstændigheder bevirkede, at Kornexporten stoppede omtrent ganske op, og Fragtmarkedet blev som Følge heraf igjen fuldstændig demoraliseret med Fragter, som nominelt blev holdt i 8 á 10 Shillings, men som i Virkeligheden var langt lavere, da Rutebaadene og „Tramps“ som var anbragt paa „Berth“, accepterede hvilkensomhelst Fragtsatser, for at faa kompletteret sine Ladninger, saaledes som disse altid gjør, naar der er lidet Last i Markedet. I den senere Tid har Fragtmarkedet, efterat Veirforholdene har bedret sig, atter faaet et fastere Udseende. For Øieblikket betales der saaledes for Dampskibe omkring 12 á 14 Shillings henholdsvis for Lastning nedenfor Martin Garcia Bar og i Flodhavnene. Imidlertid er der endnu ikke kommen synderlig Liv i Kornexporten, idet Farmerne vedblivende synes at have vanskeligt for at forsone sig med de lave Exportpriser; men da den nye Sæson ikke er langt borte, kan det ikke vare længe, inden Farmerne bliver nødsaget til at sælge ud sine Beholdninger, og der synes derfor at være god Grund til at antage, at man i en nær Fremtid vil blive Vidne til en større Aktivitet paa Fragtmarkedet.

Seilskibe har der i de sidste Par Maaneder været adskillig Efterspørgsel efter, og da Tilførselen af Seilskibstonnage har været ringe, har disse gjenemgaaende opnaaet bedre Fragter end Dampskibene. Det er fremdeles hovedsagelig Quebracho, Ben, Huder og Høfragter, Seilskibene maa lade sig nøie med; dog har i den senere Tid ogsaa enkelte Fragtslutninger for Korn fundet Sted.

Kvægfragterne til Europa har i Lighed med de øvrige Fragter været underkastet betydelige Fluktuationer. Medens der saaledes i Begyndelsen af Sæsonen betaltes lige op £ 5. 15/- og 10 sh. henholdsvis for Okser og Faar, har der i de sidste Par Maaneder gjennemsnitlig ikke været opnaaet mere end £ 3. 10/- og 6 sh. Det argentinske Kvæg er i Vintermaanederne af temmelig daarlig Kvalitet og kan af den Grund vanskelig konkurrere med det kanadiske og nordamerikanske Kvæg paa det engelske Marked. Udførselen har som Følge heraf i længere Tid været ringe, hvilket for Størstedelen er Aarsagen til de lave Fragtsatser.

I den allersidste Tid er Kvægfragterne atter blevne noget fastere: £ 3. 15/- og 6 sh. til London og til Liverpool 10 sh. og 6 d. mere.

Exporten til Sydafrika har hidtil ikke paa langt nær havt den Betydning, som man i Begyndelsen af Sæsonen almindeligvis antog, den vilde faa. Aarsagen hertil er antagelig for en stor Del at søge i de høie Kornpriser, som har været fremherkskende her. Efterat der i flere Maaneder omtrent ikke var bleven gjort Forretninger paa Sydafrika, er der i den sidste Tid atter bleven sluttet enkelte Seilskibe med Korn til Fragter, der har dreiet sig om 16 og 18 Shillings efter Lossepladsen.

Fragtfarten paa Brasilien, som i lang Tid har ligget fuldstændig nede, er begyndt at vise Tegn til at ville tage sig op, idet der udenfor Rutebaadene har været anbragt et Par Dampskibe paa „Berth“, hvilke uden Vanskelighed har opnaaet fulde Ladninger. Der betales 12 Shillings fra Buenos Ayres til Rio og Santos for Korn og Mel og saa meget som 24 Shillings for Korn og Talg til Bahia. For Hø betales fra \$ 1. 80 til \$ 2.00 amerikansk Guld pr. 40 Kubikfod.

Exporten af levende Kvæg til Brasilien er man ligeledes efter en længere Stands saa smaat begyndt at gjenoptage. Fragterne stod til en Begyndelse i 20 Shillings pr. Hoved af Okser, men er siden steget til 30 Shillings.

Klipfisk og Stokfisk. Den egentlige Sæson for tørret Fisk her i Argentina er Tiden fra Indtrædelsen af Fasten og til Paasken. I dette Tidsrum konsumeres der omtrent lige saa meget Klipfisk og Tørfisk som i hele den øvrige Del af Aaret tilsammen. Ifjor importerodes der saaledes i Aarets første tre Maaneder omkring 850 000 Kg., medens Importen for hele Aarets Vedkommende kun beløb sig til ca. 1 680 000 Kg.

Den norske Klipfisk er, saaledes som jeg allerede har gjort opmærksom paa i tidligere Indberetninger, omtrent eneraadende paa det herværende Marked. Skal denne imidlertid ikke tabe den gunstige Position, den har opnaaet, er det nødvendigt, at de norske Exportører er mere omhyggelige med Tilberedningen af den Klipfisk, som er bestemt for oversøiske Markeder, end de hidtil har været. Det hænder nemlig hvert eneste Aar, at betydelige Kvanta norsk Klipfisk, hovedsagelig den almindelige Kassefisk, fremkommer i en mere eller mindre beskadiget Tilstand, grundet paa, at den ikke har været tør nok til at kunne udholde den lange Transport i et varmt og fugtigt Klima. Herved paaføres ikke alene Exportørerne i Norge, men ogsaa Importørerne her Ubehageligheder og Tab, og jeg kjender flere Importfirmaer, som af den Grund er ophørt med at befatte sig med norsk Kassefisk; herfra og til at forsøge Klipfisk af anden Tilvirkning er, som det vil indsees, Skridtet ikke langt.

Jeg er ikke blind for, at det i kolde og fugtige Somre, saaledes som man ofte har dem paa Vestlandet, kan have sine Vanskeligheder at fremstille et gjennemtørt og holdbart Produkt med den nu brugelige Tørringsmethode; men tror jeg, at Exportørerne under disse Omstændigheder vil staa sig paa at forsøge kunstig Tørring af Fisk for oversøiske Markeder.

Forbruget af Tørfisk er ikke meget betydeligt her i Argentina, og Importen heraf er omtrent udelukkende i Hænderne paa italienske Firmaer, som tager sin Forsyning fra Italien. Jeg har gjort Forsøg paa at vække Interesse for en direkte Import af Tørfisk fra Norge, men har dette vist sig at være meget vanskeligt, grundet paa, at de herværende Importfirmaer for Størstedelen er Filialer af Huse i Italien, som importerer Tørfisk for det italienske Marked. De store Indkøb, disse gjør — ved hvilke ogsaa Fragspørgsmaalet spiller en Rolle — sætter dem istand til at kunne konkurrere herude med Tørfisk, som er importeret direkte fra Norge.

Træl原因. Importen af Træl原因 har iaar været noget større end ifjor; i de første 6 Maaneder af Aaret er den nemlig gaaet fremad med noget over $\frac{1}{2}$ Million Pesos Guld.

I Begyndelsen af Mai Maaned iaar indtraadte der pludselig en stærk Stigning af Træl原因priserne herude, og da jeg antog, at denne muligvis stod i Forbindelse med Prisstigninger paa de nordamerikanske Træl原因markeder, foranlediget ved Udbruddet af Krigen mellem Spanien og de forenede Stater, henvendte jeg mig til forskellige Træl原因importører for at forsøge, om det skulde kunne lade sig gjøre under disse Omstændigheder at faa istand Import af norsk Træl原因 igen. Det viste sig imidlertid, at Prisstigningen kun var lokal — den var forårsaget ved, at de herværende Træl原因beholdninger var bleven næsten ganske oprømmet — og jeg overbeviste mig endnu engang om, at der intet er at gjøre, saalænge det nuværende Misforhold i Priserne paa den norske og den nordamerikanske Træl原因 vedvarer.

Træmasse. Heraf har der i Aarets første Halvdel været importeret et betydeligt større Kvantum (ca. 2 700 Ton) end i det tilsvarende Tidsrum ifjor. Af norsk Træmasse er der iaar endnu ikke ankommen nogen direkte Ladninger; enkelte Partier har dog efter al Sandsynlighed ad indirekte Vei været solgt herude.

Da det fremdeles ikke er lykkedes mig at formaa norske Træmasseexportører til at forsøge en direkte Handelsforbindelse med det herværende Marked, har jeg ikke havt Leilighed til at udrette noget i denne Branche.

Papir. Importen af Papir viser ligeledes nogen Fremgang sammenlignet med forrige Aar, idet Værdien af denne er steget med omkring 78 000 Pesos Guld.

Der har fra forskellige Hold været sendt mig Prøver af norsk Papir, i hvilken Anledning jeg har sat mig i Forbindelse med en Del af de herværende større Importører, Trykkerier og Aviser. Det har imidlertid vist sig at være meget vanskeligt at bringe Forretning istand, dels fordi Priserne har været temmelig høje, men hovedsagelig paa Grund af, at de norske Fabrikker har været utilbøielige til at akceptere de Betalingsvilkaar, som Importørerne her er vant til at arbejde med.

Tran. I Anledning af, hvad jeg i tidligere Indberetninger har oplyst angaaende Markedet for Tran, har jeg modtaget forskellige Henvendelser fra norske Exportører, og da en af disse var ledsaget af Prøver, lykkedes det mig at faa anbragt et Parti til et af de største Importhuse i denne Artikkel her paa Pladsen.

De herværende Importører ønsker i Almindelighed ved sine Indkjøb at blive forelagt Prøver, for ved en kemisk Undersøgelse af disse at overbevise sig om, at Tranen ikke er forfalsket. Hvis norske Exportører derfor vil tilstille mig Prøver af sine forskellige Medicintransorter — dette har de hidtil ikke vist sig synderlig villige til — antager jeg med Bestemthed, efter de Erfaringer jeg har gjort, at jeg vil kunne afsætte forholdsvis betydelige Kvantiteter Medicintran herude.

Andre Artikler som Fiskekonserver, Sild, Røgesild, Ansjovis, Punsch samt kondenseret Melk har jeg vedblivende gjort Forretninger i dels for egen Regning og dels pr. Kommission.

En af de væsentligste Hindringer for at faa istand et frugtbringende Arbejde for Indførelsen af norske Produkter her i Argentina har jeg fundet at være den Uvillighed, norske Firmaer har lagt for Dagen, til at lempe sig efter Forholdene, saaledes som de arter sig herude med Hensyn til Betalingsvilkårene.

Den herværende Importhandel er næsten uden Undtagelse baseret paa en meget lang Kredittid; de vanlige Betingelser er, at der trasseres fra tre til seks Maanedes Sigt mod Dokumenter.

I Modsætning hertil gjør de norske Exportører i de fleste Tilfælde enhver Forretning afhængig af, at der stilles europæisk Bankgaranti og anser — hvad jeg har havt Eksempler paa — end ikke en Ordning med Trassering mod Dokumenter for at være betryggende nok.

Rembours er imidlertid en Betalingsmaade, som er omtrent ukjendt herude, eg som det derfor kun i de færreste Tilfælde er muligt at opnaa, men ogsaa Trassering mod Dokumenter et et Arrangement, som er meget vanskeligt at bringe istand.

Da Importørerne nemlig selv maa tilstaa op til seks Maanedes Kredit, konvenerer det disse ved sine Indkjøb at benytte sig af de lempeligst mulige Betalingsvilkåar; hertil har de saa meget større Opfordring paa Grund af de herværende høie Diskontosatser. Forsaavidt derfor Importørerne idetheletaget indlader sig paa at betale kontant, er de kun villige hertil i Tilfælde, hvor Vareprisen gjør en saadan Betalingsmaade tilstrækkelig fordelagtig.

Af foranstaaende Bemærkninger vil indsees, at skal Norges Exporthandel paa Argentina nogensinde opnaa et betydeligere Omfang, er det nødvendigt, at de norske Exportører i høiere Grad end hidtil indretter sig med det herværende Markeds Krav for Øie.

Gerhard Stoltz-Petersen.

Indberetning

til Indredepartementet fra Geo. Bonnevie, kommerciel Stipendiat i Fremantle.

Fremantle 27de August 1898.

Der er to Sorter Hardwoods, som er Gjenstand for Export fra Vest-australien, nemlig Jarrah og Karri. Disse Træsorter vokser i Koloniens syd-vestlige Distrikt eller mellem omtrent 31° og 35° s. Br. og 115° og 119° ø. Lg. og optager et Fladeindhold af ca. 10 Millioner Acres. Den store Efterspørgsel som disse Træsorter, specielt Jarrah, i den senere Tid har faaet fra snart sagt alle Kanter af Verden, har sin Grund i Vedens store Varighed og Modstands- evne mod Angreb af Jord og Vand, og de benyttes derfor til Gadebrolægning, til Bolværker og Broer, til Jernbanesleepers osv.

Der udførtes af Jarrah og Karri i 1897 47 866 Loads á 50 Kubikfod med en antaget Værdi af £ 192 451. Af de med saadan Last i samme Tidsrum afgaaede Fartøier var 18 norske med en samlet Drægtighed af 10 836 Register-Tons.

Lasten skibes nu væsentlig i Form af $3'' \times 9''$ Planker, der kan maale op til 30 Fod, medens Gjennemsnitslængden er ca. 10 Fod, samt som Sleepers. Større Tømmer skibes i mindre Kvantaler enten som Rundtømmer, der kan maale op til 55 Fod i Længde og 20 Tommer i Diameter eller som firskaarent Tømmer op til 18 Tom. i Firkant. Lasten skibes altid mere eller mindre raa, og veier da fra $1\frac{1}{2}$ til $1\frac{3}{4}$ Ton pr. Load.

De vigtigste Udskibningssteder er Albany, Hamelin, Rockingham og Fremantle samt Bunbury, Quindalup og Basselton, der er af mindre Betydning.

I alle vestaustralske Havne, undtagen Hamelin, er et Fartøis faste Ud-gifter 10 d pr. R-Ton, naar Last havnes ind og ud, nemlig Tonnageafgift 6 d (3 d ind og 3 d ud), Fyraftgift 4 d. (2 d ind og 2 d ud). Et Skib i Ballast betaler ingen Tonnageafgift. Faste Lodse findes kun i Albany og Fremantle. At engagere Stuver til Lastning af Hardwoods er som Regel ikke nødvendigt; en saadan benyttes dog gjerne, hvor det gjælder stort Tømmer.

Albany. Denne By ligger paa Vestaustraliens Sydkyst og har ca. 3 000 Indbyggere. Den har en meget god naturlig Havn, Princess Royal Harbour kaldet, der overalt er beskyttet mod Havet. V. og S.V-Vind kan sætte nogen Søj inde paa Havnen, men aldrig saa meget, at Fartøierne behøver at flytte fra Pieren, eller at Lastningen af den Grund afbrydes. Havnen er rummelig og har en Dybde af fra 24 til 30 Fod, med god Holdebund. Skibene laster fra Jernbanepieren, ved hvilken der er fra 27 til 30 Fod Vand. Fire Skibe kan samtidig laste ved denne og Lasten bringes til Siden i Jernbanevogne. Her er 3 Kraner, nemlig en Dampkran, en Dampwinch (Donkey) og en Haandkran, for Brugen af hvilke der henholdsvis beregnes 5 sh., 4 sh. og 2 sh. 6 d pr. Time. Af Planker og Sleepers kan der lastes op til 70 Loads pr. Dag; stort Tømmer ca. 30 Loads pr. Dag. Er Fartøierne bundne til Afladernes Stuver, beregnes i Albany henholdsvis for Sleepers, Planker og stort Tømmer 2 sh. 6 d., 3 sh. og 3 sh. 6 d. pr. Load. Billigere Betingelser kan dog opnaaes, om Skibene har Frihed til selv at enga-gere Stuver. Lodspenge beregnes efter Dybgaaende. Med 18 Fod betales for

Lodsning fra Søen til Princess Royal Harbour eller omvendt £ 4. 15. 0. Lod-sene gaar som Regel ikke længere ud end til Bald Head. Der er for nær-værende 2 konkurrerende Slæbebaade i Albany og for £ 15 eller midtre vil et Fartøi kunne faa al nødvendig Bugsering udført. Sandballast kan kastes paa den ydre Red, Frenchmans Bay i King Georges Sound, hvor der ligeledes er god Holdebund og Beskyttelse mod nordlige og vestlige Vinde. Stenballast derimod maa tages ind til Pieren i den indre Havn, og maa der betales 2 sh. pr. Ton for at blive den kvit. Skibsproviant og godt Vand kan erholdes.

Hamelin Harbour ligger paa $34^{\circ} 12' 40''$ s. Br. og $115^{\circ} 1' 30''$ ø. Lg. Havnen tilhører M. C. Davils' Karri and Jarrah Company Limited, der herfra udskiber sin Last. Compagniet har forpagtet store Skovstrækninger i de om-liggende Distrikter og har sine Sagbrug og sit Kontor i Karridale, 3 miles fra Hamelin. Disse to Steder er forbundne ved en saakaldt Steam Tramway Line, paa hvilken Lasten føres ned til Skibene. I Hamelin bor der neppe over 50 Mennesker, medens Karridale har 200 á 300 Indbyggere, der alle paa en eller anden Maade er interesserede i ovennævnte Compagnis Bedrift. Hamelin og Karridale har kun liden Samfærdsel med den øvrige Del af Kolonien. En Gang om Maaneden anløbes Hamelin af et af de paa Kysten gaaende Gods-dampskibe, medens nærmeste Jernbanestation er 60 miles fjernt. Post og Tele-graffkontor findes i Karridale.

Hamelins ydre Red er aaben og ubeskyttet mellem Nord og Vest og i Vintermaanederne Mai til November er nordlige og vestlige Storme med høj Sø almindelige paa denne Del af Kysten. Bunden paa den ydre Red bestaar af ujevnt Fjeld afvexlende med Sand. Her er nedlagt Mooringer for et Fartøi i 6 Favne Vand (2 Ankere 28 og 25 cwt., Kjettingens Tykkelse $2\frac{1}{4}$ "). Det er ikke ualmindeligt, at Fartøierne i Vintertiden kommer i Drift paa Reden, enten de er fortoiede i Mooringerne eller de ligger for sine egne Ankere, derved, at Ankerstokke og Ankerklør brækker. De fleste Havarier, der har fundet Sted i Hamelin, har havt sin Aarsag heri.

En smal Rende eller Kanal forbinder Reden med den indre Havn. Renden, hvori der er fra 18 til 25 Fod Vand, er afmerket med fire Bøier, 2 sorte paa Styrbord og 2 røde paa Bagbord, naar man seiler ind i Havnen. Distancen fra den ydre Ankerplads til Mooringerne i Havnen er ca. $\frac{1}{2}$ Sømil, og Fartøierne maa enten seile eller varpe op denne Distance. I den indre Havn der i betydelig Grad er beskyttet mod Søen af omliggende Rev, er der bygget en Pier ca. 1900 Fod lang, ved hvis ydre Ende, der er fra 16 til 18 Fod Vand. To Skibe kan samtidig laste ved Pieren, der er forsynet med Springpæle paa begge Sider. Springtouge udlaanes af Compagniet. To Sæt stærke Mooringer (Ankrenes Totalvægt $10\frac{1}{2}$ Tons) er nedlagt i en Afstand fra Pierhovedet af respective 75 og 90 Favne. Mooringerne er forsynede med swivel shackles, hvortil Skibenes Ankerkjettinger fastgjøres unders deres Henliggen ved Pieren. Der er ogsaa Mooringer paa begge Sider af denne, saa at Fartøierne her, omendskjønt der altid gaar en Del Underdønning ved Pieren, alligevel maa ansees at kunne ligge taalelig trygt under alle Veirforholde, forudsat at Skibenes egne Fortøiningsredskaber er i god Orden. Ved Pieren kan der imidlertid kun lastes ned til $16\frac{1}{2}$ Fod, saa Fartøier, der gaar dybere, maa komplettere Lastningen fra Lægtene paa Reden.

Der er ingen faste Lodse i Hamelin, men naar Fartøier nærmer sig Stedet med Lodsflag oppe, sender Compagniet Kjendtmænd ud, der vel vil bringe dem til Ankerpladsen.

De faste Skibsudgifter i Hamelin er 6 d pr. R-Ton, indbefattende Lods-assistance og Brug af Compagniets Springtoug. Dampwinch med Mand kan erholdes for 25 sh. pr. Dag. For Udklarering ved nærmeste Toldsted beregnes £ 3. 3. 0. Ferskt Vand samt Skibsproviant kan erholdes.

Sandballast kan kastes paa Reden. Stenballast derimod maa tages ind til Pieren, losses der og bortbringes paa Skibenes Bekostning

Compagniet har nylig anskaffet sig en mindre Bugserhaad, der om kort Tid vil blive stationeret i Hamelin. En betydelig Lettelse for Skibene i Navigeringen af det krappe og urene Farvand i Hamelin Harbour maa derfor, naar dette Arrangement kommer i Orden, kunne paaregnes. En extra Betaling af 6 d pr. R-Ton vil blive afkrævet Skibene for Brugen af Slæbebaaden.

Compagniet har yderligere til Hensigt i Fremtiden at gjøre Flinders Bay paa Kap Lemwins Østside til dets Udskebningshavn i Vintermaanederne, og man er i Gang med Bygningen af en Jernbanelinie, der vil forbinde Flinders Bay med Karridale. En rummelig Pier vil blive bygget paa et bekvemt Sted i Bugten, og stærke Mooringer vil blive udlagte. Flinders Bay er beskyttet mod Nord og Vest, men aaben mod Syd.

Basselton ligger i Bunden af Geographe Bay paa 33° 58 s. Br. og har ca. 400 Indbyggere. Stedet har hidtil havt liden Betydning for Skibsfarten, men da det ligger i et skovrigt Distrikt, har en taalelig god Red og en god Pier, skulde det i en nær Fremtid faa en betydelig Export af Hardwoods.

Skjønt Geographe Bay er ganske aaben for nordlige og vestlige Vinde, ansees den ikke destomindre af Kystfarere for en ikke daarlig Ankerplads. Bugten er, efterat Naturaliste Reefs er passerede, fuldstændig ren. Holdebunden er god og bestaar af Lere og Sand. Bunden er bevoxet med et tykt Søgræs, samtidig som den falder langsomt og jævnt mod Søen. Disse Omstændigheder i Forening ansees som Aarsag til, at Vandet i den indre Del af Bugten er forholdsvis smult selv under en Storm.

Her er bygget en Pier, ca. 4000 Fod lang, ved hvilken der samtidig er Plads for 2 større Skibe; den ydre Ende er forsynet med Springpæle, og er der 19 Fod Vand ved Lavvande i en Længde af 160 Fod. Lasten bringes til Skibssiden i Traller.

Skibe, der ankommer til Basselton i Ballast, bør, naar denne bestaar af Sand, ankre godt ud fra Pieren i ca. 6 Favne Vand, hvor Ballasten kan kastes uden yderligere Flytning af Skibet. Har man Stenballast inde, bør man ankre ca. $\frac{1}{3}$ Mil fra Pieren, til hvilken Ballasten maa losses. Saavel her som i Bunbury vil man i Almindelighed kunne sælge Stenballast. Der er ingen Mooringer paa Reden og ingen Kraner paa Pieren.

Quindalup ligger $2\frac{1}{2}$ Sømil vestenfor Basselton. Herfra skibes leilighedsvis Hardwoods, der bringes til Skibene i Lægtene. En mindre Pier er bygget for disse. Der ankres i ca. 5 Favne Vand, Sandbund, i en Afstand fra Pieren af $1\frac{1}{3}$ Mile med denne i SV. $\frac{1}{2}$ V. og Basselton Fyrtaarn i Ø. t. S. $\frac{1}{2}$ S.

Fartøjerne maa i Quindalup gjøre Regning paa sen Lastning, da Lægtene kun kan komme langs Siden under gunstige Veirforholde.

Bunbury. Bunbury med ca. 800 Indbyggere ligger paa 30° 18 s. Br. Koombanah Bay, der danner Bunburys Red, yder ingen Beskyttelse mod nordlige og vestlige Storme, der er almindelige i Vintermaanederne, og som sætter et svært Hav ret ind i Bugten. Dertil kommer, at Holdebunden er daarlig; den bestaar næsten overalt af Fjeld, overdækket med et tyndt Sandlag.

Hardwoods udskibes fra Bunbury i Sommermaanederne, men Stedet vilde blive en anselig Exportplads, om Havnen havde ydet bedre Beskyttelse.

Bunbury har en Pier, 2660 Fod lang, ved hvis ydre Ende et Fartøj ad Gangen kan ligge og indtage Last, der bringes til Siden i Traller. Der er 17 Fod Vand ved Pieren, og to Mooringer er nedlagte for Skibene at gjøre fast til, naar de ligger her, nemlig en tvers af Pieren, et 35 cwt. Anker med 90 Favne 2" Kjetting, samt en for Agterfortøjningerne.

Omtrent $\frac{1}{3}$ Mil fra Pieren og østenfor denne er der nedlagt stærke Mooringer (outer moorings), hvori et Fartøj ad Gangen kan ligge. Mooringerne bestaar af to 4 Tons Ankre med 120 Favne 3" Kjetting og er beregnede paa at skulle kunne holde et Fartøj sikkert under alle Veirforholde.

Der er ingen faste Lodse i Bunbury, men Fartøier, der ankommer did, vil finde den bedste Holdebund i Nærheden af den ovennævnte ydre Mooringsoe.

Ifjor paabegyndtes i Bunbury Bygningen af en Molo, der vil strække sig fra Casuarina Point i NNO. Retning i en Længde af 3 000 Fod. Moloen vil blive færdig i Løbet af indeværende Aar og vil give Havnen delvis Beskyttelse. Pieren forbliver imidlertid fremdeles usikker for Seilskibe i Vintertiden, idet Moloen med en Længde af 3 000 Fod ingen Beskyttelse kan yde mod Nordnordvest-Sø. Kan imidlertid de nødvendige Pengemidler tilveiebringes, agtes Moloen forlænget yderligere 3 000 Fod.

Rockingham. I Tilslutning til mine ærbødige Meddelelser angaaende dette Sted i Skrivelse af 18de Febr. d. A. kan oplyses, at Forbedringer med Hensyn til Havneforholdene i Rockingham paagaar stadigt. Tre nye Mooringer er nu nedlagte her, nemlig en for den lille Pier, Anker 35 cwt. og 60 Favne $17\frac{7}{8}$ " Kjetting og to for den store Pier; Ankrenes Vægt respective 2 Ton 7 cwt., og 2 Ton 13 cwt. hvert med 70 Favne $21\frac{1}{16}$ " Kjetting. En ny Pier, der antagelig vil være færdig førstkommende Oktober, er under Bygning. Ved den ydre Ende af denne i en Længde af 160 Fod vil der blive fra 18 til 47 Fod Vand ved lav Vandstand, og Pierens Bredde bliver 50 Fod.

Nordenvind staar som tidligere nævnt ret ind Bugten til Rockingham, og ved den nuværende større Pier, hvoraf kun ca. 100 Fod kan benyttes, kan Fartøier af nogen Størrelse i Vintertiden neppe ansees at ligge sikre. Med Nordstorme staar Søerne ret ind, og omendskjønt de tildels brækkes paa Success- og Parmelin-Bankerne, kræves der alligevel de solideste Fortøjningsmaterialier til at holde Skibene til Pieren. Forholdene vil imidlertid blive langt bedre, naar den nye Pier bliver færdig.

Bugsering fra Fremantle til Rockingham og tilbage til Gage Roads kan erholdes udført for £ 10 eller mindre.

Steamwinch kan leies i Rockingham for 2 sh. 6 d pr. Time.

Sandballast kan kastes paa Reden, medens Sten tages til Pieren.

Ind- og Udklarering foregaar ved Fremantle Toldsted.

Med 10 Fods Dybgaaende kan Fartøier passere over Bankerne mellem Gage Roads og Rockingham, men dybere Skibe maa gaa gennem Challenger Passet mellem Garden og Carnac Islands. Over Baren her har Lodsene Tilladelse til at tage Skibe med op til $16\frac{1}{2}$ Fods Dybgaaende. I Sommermaanederne kan man imidlertid gaa over med betydelig større Dybde. Eventuel Komplettering og Lastning foregaar paa Gage Roads ved Hjælp af Lægtene, og Prisen for Lægtringen er for nærværende 4 sh. 9 d à 5 sh. pr. Load.

Fremantle. Fartøier, der ankommer hid, kan nu gjøre Regning paa at erholde øieblikkelig Bryggeplads i Floden. Arbeidet paa Udvidelsen af Havnen her er imidlertid standset, men da Farten paa Fremantle har aftaget en god Del, og da der nu samtidig er Plads for 8 Seilskibe i Floden, vil det i Fremtiden kun rent undtagelsesvis blive nødvendigt for disse at losse i Lægtene eller at vente paa Tørn.

Dampkraner (Donkeys) kan altid erholdes leiet her, og er Prisen 27 sh. 6 d pr. Dag. Ballast koster 3 sh. pr. Ton.

Saavel Sten- som Sandballast kan kastes paa Ballastgrunden, Gage Roads.

Her er to konkurrerende Slæbebaade, der vil udføre al den Bugsering, som et Fartøi tiltrænger, for £ 8 à 10.

Geo. Bonnevie.

Indhold: **Indberetning fra kommerciel Stipendiat Geo. Bonnevie S. 833.** — **Indberetning fra kommerciel Stipendiat Johannes Scharffenberg S. 818.** — **Indberetning fra kommerciel Stipendiat Christian Schjetnan S. 789.** — **Indberetning fra kommerciel Stipendiat Gerh. Stoltz-Petersen S. 826.**

Beretninger om Handel og Skibsfart.

Uddrag af Aarsberetninger fra de forenede Rigers Konsuler
for 1897 m. M.,

No. 20.

udgivet ved Departementet for det Indre.

1898.

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

New York.

Norske Skibe.	Med Ladning.		I Ballast.		Tilsammen.				Brutto- fragter. i £ Sterl.
	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Deraf Dampskibe.		
							Ant.	Tons.	
I. Ankomne.									
Fra Norge til Hovedsta- tionen	-	-	2	3 092	2	3 092	-	-	-
- Norge til Vicekonsuls- stationerne	-	-	6	7 695	6	7 695	-	-	-
- Sverige til Hovedstatio- nen	2	2 176	2	1 730	4	3 906	-	-	80
- Sverige til Vicekonsuls- stationerne	-	-	1	799	1	799	-	-	-
- andre Lande til Hoved- stationen	219	183020	55	67 011	274	250031	-	-	14 748
- andre Lande til Vice- konsulsstationerne . . .	595	332949	526	486344	1121	819293	-	-	34 918
Ialt	816	418145	592	566671	1408	1084816	907	674 539	49 746
II. Afgaaede.									
Til Norge fra Hovedsta- tionen	1	317	1	428	2	745	-	-	380
- Norge fra Vicekonsuls- stationerne	7	7 756	-	-	7	7 756	-	-	1 738
- Sverige fra Hovedsta- tionen	9	8 567	-	-	9	8 567	-	-	8 735
- Sverige fra Vicekonsuls- stationerne	8	4 940	-	-	8	4 940	-	-	8 099
- andre Lande fra Hoved- stationen	186	186875	86	64 511	272	251386	-	-	51 357
- andre Lande fra Vice- konsulsstationerne . . .	949	707376	163	104448	1112	811824	-	-	655 007
Ialt	1160	915831	250	169387	1410	1085218	916	682 729	725 316

For Havari eller Ordre ankom til Distriktet 27 norske Fartøier dr. 25 898 Tons.

Af svenske Fartøier ankom 59 dr. 44 227 Tons, deraf 6 dr. 3 952 Tons med Ladning; 54 Fartøier dr. 41 100 Tons afgik med Ladning, og 1 Fartøj dr. 403 Tons afgik i Ballast. Samlet Bruttofragt £ 62 475.

Erlagte Konsulatafgifter: norske ved Hovedstationen \$ 3 684.98, ved Vicekonsulsstationerne \$ 11 676.58, svenske ved Hovedstationen \$ 45.97, ved Vicekonsulsstationerne \$ 660.55.

Aarsberetning dateret 31 Oktober 1898.

I de ovenfor angivne Bruttofragter indgaar ikke de af norske Dampskibe optjente Maanedsfragter. For saavel Ind- som Udgaende antages disse Fragter at have udgjort: i Newyork £ 138 890, Baltimore £ 23 464, Boston £ 16 507, Charleston £ 2 647, Galveston £ 6 757, Mobile £ 42 385, New Orleans £ 53 387, Norfolk £ 10 164, Pensacola £ 3 834, Philadelphia £ 37 144, Wilmington £ 387, tils. £ 335 566. De af norske Fartøier paa Distriktet optjente Bruttofragter skulde saaledes opgaa til ialt £ 1 118 628 mod £ 1 116 822, hvoraf i Maanedsbefragtning £ 249 122, i 1896.

Den norske Skibsfart fordeler sig paa følgende Havne:

New York 289 dr. 265 078 T., Apalachicola 42 dr. 24 766 T., Baltimore 89 dr. 62 660 T., Beaufort 3 dr. 4 989 T., Boston 44 dr. 36 251 T., Brunswick 52½ dr. 36 434 T., Charleston 28 dr. 18 541 T., Darien 33 dr. 33 030 T., Galveston 22 dr. 18 772 T., Mobile 236 dr. 149 031 T., New Orleans 224 dr. 113 184 T., Norfolk 12 dr. 25 419 T., Pascagoula 13 dr. 12 312 T., Pensacola 123 dr. 119 977 T., Philadelphia 83 dr. 89 886 T., Portland 2 dr. 2 394 T., Savannah 143 dr. 103 237 T., Wilmington 24 dr. 13 919 T., tils. 1 462 dr. 1 129 880 mod i 1896 1 441 dr. 996 627 T., i 1895 1 384 dr. 843 612 T., i 1894 1 416 dr. 872 600 T., i 1893 1 452 dr. 954 708 T.

Af de norske Fartøier kom til Newyork 202 Dampsk. dr. 172 448 Tons med Ladning og 41 dr. 52 865 Tons i Ballast, samt 19 Seilfart. dr. 12 748 Tons med Ladning og 18 dr. 18 968 Tons i Ballast. Af de afgaaede norske Fartøier indehavde 161 Dampsk. dr. 166 221 Tons og 33 Seilfart. dr. 29 538 Tons Ladning; 87 Dampsk. dr. 64 939 T. afgik i Ballast. Med Undtagelse af 2 — 1 fra Huelva med Jernmalm og 1 fra London og Swansea med Mahogny — gik de med Ladning til Newyork ankomne norske Dampskibe i Maanedsbefragtning. Flertallet af disse gik i Traden paa Vestindien, Sydamerikas Nordkyst og nærliggende Farvande, og af disse hidkom med Fragt 111, med Sukkerladning 52, med Hamp, Tobak, Mahogni etc. 12. De vendte i Almindelighed tilbage herfra med Stykgods eller i Ballast. Men ogsaa for Vareførselen mellem de Forenede Stater og Europa og andre fjernere Lande anvendes nu ret ofte denne Befragtningsmaade. Saaledes kom i Maanedsbefragtning med Stykgods fra Hamburg 9, Havre 4, Calais 1, Dunkerque 2, Falmouth 1, Singapore 1 og Tientsin 1, og afgik med Stykgods til Havre 11, Leith 2, Hamburg 9, Rotterdam 3, Dunkerque 1, Limerick 1, Shields 1, Stettin 1, China 2, Yokohama 1, Cape Town 2, Aden 1 og Jeddah 1, med Korn til Havre 1, Rotterdam 3, Antwerpen 2, Harluis 1, London 1. Af de med Ladning afgaaede 10

Dampskibe, som ikke var maanedsbefragtede, gik: med Olje til Hongkong 1, Yokohama 1, Londonderry 1 og Gefle 1, med Korn og Stykgods til Bayonne 1, Cette 2, Havre 1 og London 1.

Af de med Ladning ankomne norske Seilfartøier kom 6 fra Padang med Kaffe etc., 2 fra Pernambuco og 1 fra Ponce med Sukker, 2 fra London og 1 fra Dunkerque med Kridt, 1 fra Algoa Bay med Uld, 1 fra Marseille med Stykgods, 1 fra Trinidad med Asphalt, 1 fra Zanzibar med Krydderier, 1 fra Punta Arenas med Cedertræ samt 2 fra Gøteborg med Filler.

Med Undtagelse af 4 med Stykgods til resp. Port Natal, Dunedin, Wellington og Fremantle førte de afgaaede lastede norske Seilfartøier fra Newyork Petroleum eller Nafta, nemlig til Storbritannien og Irland 11, Danmark 5, Sverige 8, Norge 1, Havre 1, Livorno 1, Gibraltar 1, Molukkerne 1 og Zanzibar 1.

Skibsfarten paa Newyork i Aaret 1897 og den Del, de forskjellige Nationers Fartøier tog deri, fremgaar følgende Tal:

Indklarerede Fartøier:

Fartøiernes Nationalitet.	Fartøiernes Antal.			Fartøiernes Tonnage.		
	Seilsk.	Dpsk.	Tils.	Seilsk.	Dpsk.	Tils.
Belgiske	—	59	59	—	193 828	193 828
Brasilianske . . .	2	1	3	1 668	767	2 435
Britiske	576	1 580	2 156	364 964	3 406 499	3 771 463
Danske	11	31	42	5 760	54 967	60 727
Franske	4	113	117	1 676	293 824	295 500
Forenede Stater .	536	322	858	262 287	825 645	1 087 932
Græske	—	1	1	—	1 501	1 501
Haytiske	2	—	2	370	—	370
Havaiiske	3	—	3	3 050	—	3 050
Hollandske	9	135	144	14 152	309 670	323 822
Italienske	63	3	66	48 881	4 384	53 265
Nicaraguanske . .	—	1	1	—	1 347	1 347
Norske	33	222	255	28 033	217 999	246 032
Portugisiske . . .	3	23	26	1 111	42 798	43 909
Spanske	4	55	59	1 255	74 302	75 557
Svenske	2	—	2	1 396	—	1 396
Tyske	68	444	512	82 202	1 238 712	1 320 914
Østerrigske . . .	—	18	18	—	35 303	35 303
Tils. 1 316	3 008	4 324	816 805	6 701 546	7 518 351	

Udklarerede Fartøier.

Fartøiernes Nationalitet.	Fartøiernes Antal.			Fartøiernes Tonnage.		
	Seilsk.	Dpsk.	Tils.	Seilsk.	Dpsk.	Tils.
Belgiske	—	58	58	—	193 852	193 852
Brasilianske . . .	1	—	1	834	—	834
Britiske	956	1 533	2 489	389 738	3 366 005	3 755 743
Danske	11	33	44	5 554	56 774	62 328

Fartøiernes Nationalitet.	Fartøiernes Antal.			Fartøiernes Tonnage.		
	Seilsk.	Dpsk.	Tils.	Seilsk.	Dpsk.	Tils.
Franske	4	105	109	1 691	282 499	284 190
Forenede Staters .	612	326	938	240 454	826 572	1 067 026
Haytiske	3	—	3	555	—	555
Hawaiiske	4	—	4	4 589	—	4 589
Hollandske	13	133	146	20 169	304 844	325 013
Italienske	55	3	58	46 864	4 384	51 248
Norske	34	230	264	30 013	204 834	234 847
Portugisiske . . .	4	22	26	1 355	40 387	41 733
Spanske	3	55	58	654	83 414	84 068
Svenske	4	—	4	2 701	—	2 701
Tyske	61	393	454	72 203	1 138 094	1 210 297
Østerrigske . . .	—	8	8	—	15 623	15 623
Ialt	1 765	2 899	4 664	817 374	6 517 273	7 334 647

Sammenlignet med det foregaaende Aar viser 1897 en Forøgelse i de indklarerede Fartøiers Antal af 98 og i Tonnagen af 558 426 T., og i de udklarerede Fartøiers Antal af 682 og i Tonnagen af 636 139 T. De engelske Fartøier ere forøgede i Henseende til indgaaende Fartøier med 69 dr. 331 226 Tons. De amerikanske viser en Nedgang af ca. 30 000 Tons. Den tyske Skibsfart er tiltaget med ca. 112 200 Tons, den norske med ca. 65 000 Tons, den belgiske med ca. 14 000 Tons, den hollandske og den franske med ca. 8 000 Tons hver.

Fragtmarkedets Stilling var i det Hele taget god i 1897. Uagtet Forholdene i Ostindien, Australien og La Platalandene frigjorde endel Tonnage, som ellers pleier der at finde Sysselsættelse, og som nu turde være bleven udbudt for amerikanske Fragter, og tiltrods for den stedse forøgede Drægtighed hos de regulære Liniers Fartøier, steg de Forenede Staters Export tilstrækkeligt til at holde Efterspørgselen oppe for de fleste Slags Fartøier og de fleste Trader. I enkelte Tilfælde naaedes maaske ikke Maximumsnoteringerne fra det foregaaende Aar; men Middelfragterne antages at have stillet sig noget høiere.

Kornexporten var livlig den største Del af Aaret, og Fragterne kunne ikke betegnes som utilfredsstillende, skjønt de ikke nogensinde naaede nogen exceptionel Høide. De stod i Begyndelsen af Aaret ved 3 sh. 3 d fra atlantiske Havne til Cork f. O., 3 sh. 6 d à 3 sh. 7½ d til Danmark og sank saa til sit laveste Punkt, 2 sh., i Juni, men steg snart atter, indtil de i Oktober—November noteredes 4 sh. à 4 sh. 1½ d til Cork f. O. med proportionelt Tillæg for Østersø- og Middelhavshavne, samt holdt sig i Nærheden af dette Punkt indtil Aarets Udgang. Ligesom de sidste foregaaende Aar er Kornexporten fra Newyork aftaget til Fordel for Havne i Virginia, Baltimore og Philadelphia, hvilket Forhold tilskrives Jernbanernes Fragtsatser, de høie Omkostninger ved Losning og Lastning i Newyork samt Forskjellen i den Lastningslinie, som for Vintermaanederne gjælder for Fartøier fra Newyork og fra de sydligere Havne. Kornskibningerne herfra foregik udelukkende med Dampskibe.

Bomuldsfragterne holdt sig til en Begyndelse noget lavere end de nominelle Noteringer, hvormed det foregaaende Aar sluttede. I Februar noteredes

fra Savannah 34 sh. 6 d til Middelhavet, 32 sh. 6 d til Liverpool; i April fra Charleston til Genua og Barcelona 36 sh. à 37 sh. 6 d pr. Reg. Ton netto. I den sidste Halvdel af Aaret steg disse Fragter til et Maximum af 45 sh. fra Golfhavn til Kontinentet og 40 sh. fra atlantisk Havn til do. Ved Aarets Udgang stod de i 42 sh. 6 d fra Golfhavn til Liverpool, 43 sh. 9 d til Bremen og fra atlantiske Havne 37 sh. 6 d til 38 sh. 9 d. Blot undtagelsesvis skibedes Bomuld i Seilfartøi.

Petroleumsfragterne stillede sig for Seilfartøier omtrent saaledes: for raffineret Olje i Kasser: til Japan 20—23 Cents, Calcutta $17\frac{1}{2}$ — $19\frac{1}{2}$, Padang 23, Hongkong $19\frac{1}{2}$ — $21\frac{1}{2}$, Shanghai 23—26; i barrels til London 2 sh. 3 d (Febr.), 2 sh. 6 d (Nov.) 2 sh. $1\frac{1}{2}$ d (Decbr.), til Østersøhavne 2 sh. 6 d (April—Mai), Marseille 2 sh. $10\frac{1}{2}$ d (Jan.), Neapel 2 sh. 9 d (Aug.). Om Vaaren og Forsommeren skibede Standard Oil Company store Kvantiteter i Kasser pr. Dampskibe til Indien, China etc.; men senere befragtedes herfor betydelig Seilskibstonnage til forhøiede Fragter. For Europa reguleres Petroleumsexporten af nævnte Bolags „tank“-Dampskibe, og Befragtninger for Olie i barrels maatte sættes lavt for at komme i Betragtning ved Siden af Skibninger i „bulk“.

Tømmerskibningen var ret livlig, og Dampskibe fandt heri Sysselsættelse om Vaaren, men da bedre Fragter beholdtes for Korn- og Bomuldsladninger, gik Tømmerbefragtningerne atter over til Seilfartøierne. Fragterne var fra Pensacola og nærliggende Havne til England og Kontinentet 95—100 sh. for Seil- og for Dampskibe op til 110 sh. Fragterne for Seilfartøi for „lumber“ til Syd-Amerika var fra Pensacola etc. til Rio \$ 13, Montevideo og Buenos Ayres \$ 11.75—12.00, Rosario \$ 13, fra atlantiske Havne til Buenos Ayres \$ 7.50—8.00, til Rosario \$ 7.50—9.00.

Fra Sydhavne befragtedes endel norske Seilfartøier med „Naval stores“ til noget høiere Satser end det foregaaende Aar. For Harpix betaltes fra 2 sh. 3 d til 2 sh. 6 d og for Terpentinsprit ca. 1 sh. 3 d extra, til Cork f. O. eller bestemt Havn i England eller paa Kontinentet.

For norske Fartøier paa- og afmønstredes der og anmeldtes der Rømninger i følgende Antal:

	Afmønstrede.				Paamønstrede.				Rømte.			
	Nordmænd.	Svensker.	Udlændinger.	Summa.	Nordmænd.	Svensker.	Udlændinger.	Summa.	Nordmænd.	Svensker.	Udlændinger.	Summa.
Newyork . .	490	95	129	714	672	183	98	953	107	76	24	207
Apalachicola . .	4	2	3	9	3	1	3	7	—	—	—	—
Baltimore . .	37	15	29	81	59	22	106	187	11	6	7	24
Boston . .	31	15	13	59	31	10	15	56	5	—	—	5
Brunswick . .	8	—	—	8	14	5	7	26	14	4	7	25
Darien . .	—	—	—	—	—	1	1	2	5	5	3	13
Galveston . .	3	—	—	3	5	—	—	5	—	—	—	—
Key West . .	18	—	—	18	—	—	—	—	—	—	—	—
Mobile . .	—	—	—	214	—	—	—	310	—	—	—	40
New Orleans . .	—	—	—	229	—	—	—	179	—	—	—	—
Norfolk . .	1	—	1	2	5	1	2	8	—	—	—	—

	Afmønstrede.				Paamønstrede.				Rømte.			
	Nordmænd.	Svensker.	Udlændinger.	Summa.	Nordmænd.	Svensker.	Udlændinger.	Summa.	Nordmænd.	Svensker.	Udlændinger.	Summa.
Pascagoula . .	6	8	10	24	4	2	17	23	—	2	—	2
Pensacola . .	95	71	91	257	136	32	150	338	28	6	31	65
Philadelphia . .	96	30	16	142	107	26	34	167	10	5	5	20
Savannah . .	38	10	31	79	63	30	92	185	48	14	35	97
Wilmington . .	10	2	2	14	4	2	10	16	7	3	8	18

Fra Newyork hjemsendtes i 1897 gennem Konsulatet af 24 svenske Sømænd \$ 1 681 og af 32 norske Sømænd 2 198.65. Gennem „Scandinavian Sailors Temperance Home“ i Brooklyn hjemsendtes til Sverige \$ 1 697.60 og til Norge \$ 13 549.98. I nævnte Sømandshjem boede 1 277 Sømænd, hvoraf 916 norske, 250 svenske, 63 danske, 17 russiske, 15 tyske, 14 engelske og 2 spanske.

Ved et almindeligt Overblik over Forretningsvirksomheden og de økonomiske Forhold i de Forenede Stater maa Aaret 1897 betegnes som i det Hele taget godt og i flere Henseender afgjort bedre end 1896. Udsigterne ved Aarets Begyndelse var dog ikke synderlig lovende. Bomuldsaffærer var f. Ex. langt fra blomstrende; Jern og Staalpriserne stod lavt; Kombinationer for at holde Priserne oppe medførte ikke det tilstræbte Resultat; i Januar indtraf et stærkt Prisfald for Hvede; Jernbanernes Trafikindtægter og Dividende var nedslaaende, og Forventningen om en ny Toldtarif ledede til Usikkerhed i flere Forretningsgrene. Men allerede efter det første Kvartals Forløb mærkedes et Omslag, og da man i Juli Maaned var kommen paa det Rene med Forskjellen mellem den gode Høst i de Forenede Stater og Høsten i Europa og andre kornproducerende Lande, tiltog Velstand og Livlighed i Forretningerne over hele Landet med Undtagelse dog af de sydligste Stater. Beholdningerne af Hvede var ikke synderlig store, og da Efterspørgselen blev usædvanlig stor, steg Priserne hurtig. Jordbrugerne i Vesten fandt Afsætning for Alt, hvad de førte paa Markedet, og det til Priser, som i mange Tilfælde var dobbelt eller endog tre Gange saa høje som de tidligere beholdte. Som en Følge heraf begyndte de at afbetale Gjæld paa sin Jord og at forøge sine Indkjøb af Forraad, Redskaber etc. De industrielle Distrikter i de østlige Stater fik sin Del af Virkningerne af den forøgede Kjøbeevne. Den voxende Trafik forøgede Jernbanernes Indtægter. Tiltrods for en stor Kularbeiderstreike i Pensylvanien, Ohio, Indiana og Illinois, som varede fra Juli til Midten af September, var Industrien i det Hele taget meget mindre forstyrret af Arbeidstvistigheder end det foregaaende Aar. Forhandlingerne i Kongressen angaaende de nye Toldsatser blev mindre langvarige, end man havde befrygtet; den nye Tarif blev Lov den 24 Juli, og dermed var en Aarsag til Usikkerhed i Forretningslivet fjernet.

Syden dannede imidlertid som sagt en Undtagelse fra det almindelige Opsving. Om Vaaren foraarsagede vidtstrakte Oversvømmelser stort Tab af Liv og Eiendom. Derpaa udbrød i Septbr. gul Feber, og i to Maaneders Tid lagde strenge Karantæneforholdsregler Hindringer iveien for Samfærdsel og Handel.

Angaaende Høsten meddeles følgende almindelige Opgaver:

Hvedehøsten beregnedes til over 530 000 000 Bushels eller ca. 100 000 000 mere end i 1896. Maishøsten var ca. 1 900 000 000 Bushels, vistnok noget mindre end i 1896 og 1895, men dog ingenlunde en daarlig Høst. Af Havre høstedes 689 000 000, hvilket var noget mindre end det foregaaende Aar, men dog mere end en Middelhøst. For alle disse Kornsorter var Prisen højere end det foregaaende Aar og for Hvede højere end de sex foregaaende Aar.

Bomuldshøsten antoges først at ville blive ringe; men den blev større, end man formodede: over 8 700 000 Baller mod 7 100 000 i 1896. Det økonomiske Resultat for Plantageeierne blev desuagtet ikke større, da Priserne var yderst lave.

Ifølge Agerbrugsdepartementets Statistik betaltes til Producenterne — „farmers“ og „planters“ — følgende Middelpriis:

		1897.	1896.	1895.	1894.	1893.	1892.
		Cents.	Cents.	Cents.	Cents.	Cents.	Cents.
Hvede	pr. Bushel	80.8	72.6	50.9	49.1	53.8	62.4
Rug	—	44.7	40.9	44.0	50.1	51.3	54.8
Havre	—	21.2	18.7	19.6	32.4	29.4	31.7
Byg	—	37.7	32.3	33.7	44.2	40.6	47.2
Mais	—	26.3	21.5	26.4	45.7	36.5	39.4
Bomuld . . .	pr. lb.	5.0	6.6	7.59	4.6	6.99	8.4

De Forenede Staters Metalproduktion var i 1897:

Af Guld . .	2 975 067	Unzer eller omkr.	407 000	Unzer mere end i 1896
- Sølv . .	56 117 000	— „ —	2 300 000	— mindre „ —
- Kobber .	217 000	Tons „ —	12 000	Tons mere „ —
- Bly . .	194 000	— „ —	20 000	— „ —
- Zink . .	100 000	— „ —	22 000	— „ —
- Rujern .	9 652 680	— „ —	1 029 500	— „ —

For Rujerntilvirkningen var ved 1897 Aars Udgang 188 Smelteovne igang med en Produktion af 226 608 Tons pr. Uge mod 154 Ovne og 159 700 Tons pr. Uge ved Slutningen af 1896. Denne Produktion, som tiltog uagtet lave Priser, synes ikke at have oversteget Konsumtionen; thi Beholdningen ved Aarets Udgang, omkr. 875 000 Tons, var blot 37 000 Tons større end ved dets Begyndelse. Den indenlandske Produktion har altsaa i høj Grad vundet Terræn paa den udenlandske Imports Bekostning. I Aarets Løb importeredes blot ca. 155 000 Tons Jern og Staal, betydelig mindre end i de nærmest foregaaende Aar og en iøjnefaldende Formindskelse mod for 10 Aar siden. I 1887 var Importen 1 783 000 Tons. Middelpriisen for „Bessemer pig-iron“ var for 1897 \$ 10.13 mod \$ 12.14 i 1896. „Steel-billets“, hvis Middelpriis i 1896 var \$ 18.83, noteredes \$ 15.75—\$ 16.00 i Begyndelsen af Aaret, \$ 13.70—14.50 i Mai, \$ 16.45—17.50 i Oktober og \$ 15.00—15.50 ved Aarets Udgang. Efterat en Sammenslutning til Prisens Opretholdelse i \$ 25.00 var gaaet overstyr i Februar, sank Prisen paa Staalrails til \$ 16.00 og steg ikke i Aarets Løb til højere end \$ 19.00. Men betydelige Kvantiteter Staalrails solgtes til Ostindien, og foruden Export til Sydney, Mexico og Japan omtaltes — bemærkelsesværdigt nok — en Ordre fra selve England paa 1 000 Tons. Totalproduktionen af „tinplate“ og „terneplate“ var ca. 447 000 000 lbs.;

det aarlige Forbrug anslaaes til 552 000 000 lbs.; men da de ved 1897 Aars Udgang arbejdende eller under Bygning værende Værksteder antoges at besidde en Produktionskapacitet af tilsammen 650 000 000 lbs., synes det, som om ogsaa her Importen skulde komme til at ophøre. En lignende Tilbagegang i Importen har fundet Sted med Hensyn til et Flertal af herhen hørende Artikler, saaledes som det fremgaar af følgende Importziffre for de tre sidste Aar:

De Forenede Staters Import af Jern og Staal:

		1895.	1896.	1897.
Rujern	Tons	53 232	56 272	19 212
„Scrap“, Jern og Staal	—	6 066	8 250	1 549
Stangjern	—	20 049	16 276	13 968
„Railway bars“, Jern og Staal	—	1 447	7 796	415
Baand til Bomulds- baller	—	3 485	7 157	105
Staal-„plates, bands & scrolls“	—	15	26	27
„Steel-blooms“	—	26 255	20 356	17 232
„Sheets & Plates“, Jern og Staal	—	14 535	6 786	2 616
„Tin & terne-plates“	—	219 545	119 171	83 851
„Wire Rods“	—	26 834	18 977	16 414
Traad og Kabler	—	5 773	3 674	2 544
Ambolte	—	502	413	317
Kjettinger	—	474	346	232
Tils. Tons		378 212	265 500	158 483
Værdi i Dollars		16 637 170	12 041 348	8 392 829

I Forbindelse hermed maa nævnes, at de Forenede Staters Import af Jernmalm i 1897 opgik til 489 970 Tons, Værdi \$ 678 912 mod respektive 682 806 Tons og \$ 1 036 917 i 1896 samt 524 153 Tons og \$ 786 207 i 1895.

Samtidig viser der sig en tiltagende Export af Jern- og Staalvarer.

De Forenede Staters Export af Jern og Staal:

	Kvantitet i gross Tons.		Værdi i Dollars.	
	1896.	1897.	1896.	1897.
Jernmalm	11 016	7 583	38 916	24 612
Rujern, Ferromanganese	62 071	{ 5 158*) 257 501 }	943 022	{ 209 295 3 059 715 }
— andet Slags				
„Scrap“	1 290	42 469	15 806	408 185
Stangjern	3 505	4 493	168 680	150 897
„Bars“ & „Rods“ af Staal, (ikke Traad)	8 855	38 167	281 569	1 066 083

*) For disse Artikler, som ikke var særskilt opførte i Statistiken for den 1 Juli 1897, repræsenterer det i Tabellen meddelte Ziffer blot Exporten i Aarets sidste Halvdel.

	Kvantitet i gross Tons.		Værdi i Dollars.	
	1896.	1897.	1896.	1897.
Rails, Jern	628	5 413	18 581	95 520
— Staal	72 503	142 808	1 712 716	2 949 901
„Billets“, „Ingots“ & „Blooms“	—	6 356*)	—	108 333
„Hoop“, „Band“ & „Scroll“	268	1 424	12 303	44 754
„Wire Rods“	—	10 484*)	—	240 737
„Sheets“ & „Plates“, Jern . .	767	4 045	48 905	175 799
Do. Do. Staal	1 850	5 029	96 508	173 567
Bygningsjern og Staal	—	15 072*)	—	604 786
Traad	37 864	53 075	1 788 095	2 353 829
Nails, klippet	10 584	15 076	458 758	670 709
Do. Traad	4 269	{ 5 793 }	362 291	{ 255 543 }
Do. andre Sorter og „tacks“ }		{ 3 167 }		{ 295 172 }

Exporten af Petroleum gik op til 924 167 248 Gallons i 1897 mod 885 648 425 i 1896. Af den i 1897 exporterede Kvantitet var 13 344 804 Gall. Naphta, 123 001 890 Gall. raa Olie og 787 820 554 Gall. raffineret Olie. Den fornemste Exporthavn er Newyork og dernæst Philadelphia; raa Olje hovedsagelig fra Philadelphia, raffineret fra Newyork.

Skibningerne i 1897 udgjorde:

	Raaoлие.	Raffineret Olie.	Naphta.	Tils.
	Gall.	Gall.	Gall.	Gall.
Fra Newyork	3 866 090	491 933 904	6 348 904	502 148 898
„ Philadelphia	119 117 950	249 888 400	6 995 900	376 002 250
„ Baltimore	17 850	45 177 050	—	45 194 900
„ Boston	—	821 200	—	821 200
Ialt	123 001 890	787 820 554	13 344 804	924 167 248

Af det fra Newyork exporterede Kvantum gik direkte til Sverige og Norge 7 255 111 Gallons raffineret Olie og til Sverige 122 997 Gallons Naphta.

Den forøgede Export har imidlertid foregaaet til saa reducerede Priser, at Exportværdien stiller sig lavere end de foregaaende Aars. I Begyndelsen af 1896 noteredes Standard hvid Olie paa Fad til 8 Cents pr. Gallon, og ved Aarets Slutning var Prisen sunket til $6\frac{1}{4}$ Cents; 1897 medførte et yderligere Prisfald og sluttede med en Notering af 5.40 Cents. I Løbet af 2 Aar var Prisfaldet altsaa over $2\frac{1}{2}$ Cents pr. Gallon eller \$ 1.25 pr. Barrel. Prisen for Raaoлие ved Borehullet var i 1897 gennemsnitlig $78\frac{3}{4}$ Cents pr. Barrel. En Reduktion af ikke mindre end 40 Cents pr. Barrel i 1896 Aars Notering. En naturlig Følge af dette Prisfald blev, at Exploiteringen af nye Felte ophørte, og at Borehullenes Antal indskrænkedes fra 13 450 i 1896 til 9 249. Ikke destomindre steg Produktionen i Stedet for at formindskes. Alene Pensylvanien forøgede sin Produktion med 1 200 000 Barrels. Dette bemærkelsesværdige

*) For disse Artikler, som ikke var særskilt opførte i Statistiken for den 1 Juli 1897, repræsenterer det i Tabellen meddelte Ziffer blot Exporten i Aarets sidste Halvdel.

Forhold godtgjør, at det gamle Produktionsomraade langt fra er udtømt, saaledes som forudsagdes for nogle Aar siden.

Exporten af Hornkvæg og andre Dyr steg i Aarets Løb, saavel hvad Antal som Værdi angaar. I de to sidste Aar udførtes:

		1896		1897.	
		Antal.	Værdi i \$.	Antal.	Værdi \$.
Hornkvæg		394 772	36 576 412	447 469	39 379 532
Svin		33 785	367 917	16 841	150 814
Heste		28 632	3 601 137	45 642	5 617 265
Mulæsler		6 534	475 106	7 753	631 904
Faar		323 576	1 948 841	218 427	1 331 712
Alle andre Slags og					
Fjærkræ		—	49 840	—	187 710
Ialt		—	43 019 253	—	47 298 937

Af denne Export gik den overveiende Del til Storbritannien, i 1897 af Hornkvæg 396 371 St., Heste 21 579 St. og Faar 159 646 St. Den vigtigste Exporthavn for Kreaturer er Boston og dernæst Newyork med ikke synderlig lavere Tal.

Blandt „Provisions“, hvortil regnes alle Slags Slagteri- og Meieriprodukter, har der i enkelte Henseender vist sig Nedgang; men Totalværdien af Exporten er dog for 1897 over \$ 10 000 000 høiere end for 1896. Udførselen udgjorde nemlig:

		1896.		1897.	
		Kvantitet i lbs.	Værdi i \$.	Kvantitet i lbs.	Værdi i \$.
Oxekjød i Blik . . .		61 168 927	5 335 283	42 804 831	3 728 607
— ferskt . . .		282 925 463	22 498 251	279 882 590	22 298 328
— saltet, røget . . .		85 893 296	4 787 094	43 865 317	2 244 568
Talg		85 449 086	3 336 111	55 524 696	2 027 506
„Bacon“		436 859 660	31 057 506	578 082 722	39 820 382
„Hams“		156 912 852	15 224 842	178 956 663	16 581 659
„Pork“, ferskt og					
saltet		63 859 513	3 223 147	72 949 589	3 853 182
Svinefedt („lard“) .		526 320 203	29 821 308	630 060 611	32 622 409
„Cottolene, Lardine etc.“		9 068 255	493 898	15 308 065	788 725
Faarekjød		342 431	27 173	519 986	41 456
Oleo, Oleomargarin,					
kunstigt Smør . . .		120 686 267	8 255 849	122 055 911	7 391 091
Vildt etc.			51 981	—	66 316
Alle andre Kjødpro-					
dukter		—	2 413 281	—	3 243 189
Smør		27 220 213	3 909 900	30 914 783	4 497 878
Ost		44 530 234	3 846 703	60 180 651	5 432 371
Melk		—	397 181	—	635 370
Ialt		—	134 599 500	—	145 273 037

Meierivæsenet er i jevn Udvikling, og Smørets Kvalitet i det Hele taget forbedres. Heraf følger en tiltagende Evne til paa det engelske Marked at konkurrere med det europæiske Smør. Men ogsaa af de simplere Kvaliteter exporteres adskilligt til Europa, hvoriblandt ogsaa til de skandinaviske Lande, især Danmark, antagelig for der at møde det Behov, som efter det dyrere og finere indenlandske Smørs Afsætning til England kræver prisbillig Vare. Af den i 1897 exporterede Totalkvantitet gik til England 19 312 724 lbs., værd \$ 2 906 621, til Tyskland 2 228 799 lbs., værd \$ 253 805, og til det øvrige Europa 1 483 228 lbs., værd \$ 168 362. Efter disse Værdiopgaver skulde det til England exporterede Smørs Middelværdi være 15.5 Cents pr. lb., det til Tyskland og det øvrige Europa exporteredes ca. 11.4 Cents. Middelværdien af det i England konsumerede Smør turde dog maaske være noget højere, idet vel antagelig endel billigere Sorter blot have transiteret England paa Veien til andre Markeder. Newyork driver omfattende Smøraffærer; Tilførselen did udgjorde i 1897 ikke mindre end 2 109 503 Kjørler af gennemsnitlig 55 lbs. Vægt, og Exporten derfra var 18 795 153 lbs. eller 60 % af den hele Udførsel fra de Forenede Stater. Prisnoteringerne paa Newyorks Marked var i Cents pr. lb.:

1897.	Extra fresh Creamery.	Extra State Dairy.	Best State.
Januar	20 à 21	14½ à 17	14 à 15
Februar	19—21½	14½—19	14
Marts	19—22	17—20	13½—14
April	17—22	16—21	13—14
Mai	14½—17½	13½—16	12—13½
Juni	15	14—14½	—
Juli	15	14	—
August	15—19	14—17	—
September . . .	18—20	16—19	—
Oktober	22—21½	18½—20	17—18
November . . .	23—21	20	17—18½
December . . .	22—21½	19—21	18—19
Middelpris . . .	17⅞	16⅞	15½

1897.	Imitation Creamery.	Fresh Factory.	Held Factory.
Januar	15 à 16	13 à 14	11 à 12
Februar	15—16	12—14	11—11½
Marts	15—17	11½—13	9½—11
April	14—18	11—13	11—12
Mai	11½—14½	10—11½	10—11
Juni	12—12½	10—10½	10
Juli	12—12½	9½—10½	10½
August	12—13	9½—11	10½—12
September . . .	13—16	11—12½	12—13
Oktober	15—17	12—12½	13
November . . .	16—18	12—13	13—14
December . . .	17—18	13—17	14—15
Middelpris . . .	14⅝	12	11⅝

Middelprisen for Aaret var i Almindelighed 1 Cent eller noget mere høiere end i 1896.

Totalværdien af de i 1897 fra de Forenede Stater udførte indenlandske Produkter og Varer opgik til \$ 1 079 863 018 mod \$ 986 830 080 i 1896. Denne Forøgelse af over \$ 93 000 000 i Exportværdien hidrører hovedsagelig fra Prisforhøielsen for Hvede og den forøgede Export af Korn og Mel; 175 000 000 Bushels Hvede og Mel mod 155 000 000 i 1896 samt 188 500 000 Bushels Mais mod 132 000 000 i 1896. Uagtet Bomuldsexporten 6 458 622 Baller med næsten 428 000 Baller oversteg det foregaaende Aar, var dog Exportværdien paa Grund af de ovenomtalte lave Priser for denne Artikel ca. \$ 20 000 000 lavere. Lignende er Forholdet med Hensyn til Petroleum. Men for Flertallet af de under Rubrikerne „provisions“, „manufactures“ og „andre Artikler“ i Statistiken opførte Varer viser der sig en Forhøielse i Exportværdien.

Totalværdien af Importen var \$ 742 631 350 mod \$ 681 579 556 i 1896. Importen var særlig livlig i det første Halvaar og især i April Maaned, i Paavente af høiere Toldsatser i den nye Tarif.

I disse Totalværdier indgaar ikke ud- og indført Guld og Sølv, for hvilke Zifferne var:

	1896.	1897.
Guld, Import . . .	\$ 104 731 259	34 020 592
— Export . . .	- 38 256 890	34 276 401
Sølv, Import . . .	- 30 279 740	33 082 302
— Export . . .	- 64 056 741	38 661 292

I en af Bradstreet publiceret Tabel over de komparative Værdier af 98 Stapelvarer gives følgende Totalziffer eller „index number“:

	1896.	1897.	1898.
For 1 Januar . . .	—	75 044	80 149
„ 1 April . . .	67 189	74 915	—
„ 1 Juli . . .	67 182	72 999	—
„ 1 Oktober . . .	72 179	79 111	—

Dette viser en Tendens til Fasthed og Prisforhøielse i det Hele, og omend Tallet for 1 Juli 1897 er forholdsvis lavt mod de øvrige Tal for samme Aar, er det dog betydelig høiere end Tallet for samme Dag 1896. For at finde et Tal modsvarende det for 1 Januar 1898, maatte man gaa tilbage til Januar 1895. Ved en Jevnførelse mellem Priserne den 1 Januar og den 1 December 1897 viser af disse 98 Artikler 27 en Prisstigning, 23 et Prisfald og 48 have holdt sig uforandrede. Prisen er gaaet op for Kreaturer, Provisions, friske og tørrede Frugter, Huder og Læder, Textilvarer og disses Raamateriale (med Undtagelse af Bomuld og Bomuldsvarer, Hamp og Jute), Kemikalier, Bly og Tin (andre Metaller vise et Prisfald).

Hvad angaar Betalingsindstillinger inden Forretningsverdenen viser Aaret 1897 sig afgjort bedre end det nærmest foregaaende baade i Henseende til Konkursernes Antal og Slutningssummen af Passiva. For de forenede Stater i sin Helhed var Antallet 13 090 med et Gjældsbeløb af \$ 156 100 000 mod

i 1896 respektive 15 112 og 247 000 000. Men medens Aktiva i Konkursmasserne i 1896 udgjorte 59.9 % af Gjælden, var den tilsvarende Procent i 1897 ikke mere end 54.4. Paa Newyork kommer 1871 Falliter med tilsammen \$ 30 900 000 Passiva mod respektive 2173 og \$ 46 600 000 i 1896.

M. Améen,
fung. Konsul.

Lima.*)

Perus Indførsel opgik i 1897 til en Værdi af Soles 18004 048.77, Udførselen til S. 31 025 382.17 (1 Sole nominelt = 24 d). Den samlede Omsætning er i de sidste 5 Aar steget ca. 43 pCt. Udførselen bestod hovedsagelig af Sukker og Sirup, Mineralier, Ris, Coca og Cocain, Kakao, Kaffe, Huder, Uld, Straahatte og Tobak. Indførselstolden opgik i 1897 til Soles 6 108 270.16.

*) Kfr. Hefte 12, Side 460.

Danzig.

Norske Skibe.	Med Ladning.		I Ballast.		Tilsammen.				Brutto- fragter. Kr.
	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Deraf Dampskibe.		
							Ant.	Tons.	
I. Ankomne.									
Fra Norge til Hovedstationen	9	3 180	1	479	10	3 659	-	-	34 325
- Sverige til Hovedstationen	6	3 723	3	1 843	9	5 566	-	-	47 848
- andre Lande til Hovedstationen	43	21 562	15	11 409	58	32 971	-	-	118 232
Ialt	58	28 465	19	13 731	77	42 196	65	38 201	200 405
II. Afgaaede.									
Til Norge fra Hovedstationen	-	-	3	728	3	728	-	-	-
- Sverige fra Hovedstationen	4	579	11	7 662	15	8 241	-	-	3 258
- andre Lande fra Hovedstationen	42	27 064	17	6 162	59	33 226	-	-	412 567
Ialt	46	27 643	31	14 552	77	42 195	65	38 201	415 825

For Havari anløb 2 Skibe dr. 173 Ton.

Af svenske Skibe ankom 181 dr. 46 620 Ton.

Erlagte Konsulatgifter af norske Skibe ved Hovedstationen Kr. 2 530.75.
Af svenske Skibe Kr. 2 210.27.

Odessa.

Norske Skibe.	Med Ladning.		I Ballast.		Tilsammen.				Brutto- fragter. Kr.
	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Deraf Dampskibe.		
							Ant.	Tons.	
I. Ankomne.									
Fra fremmede Lande til Hovedstationen	1	1 258	15	21 763	16	23 021	-	-	33 000
- fremmede Lande til Vicekonsulsstationerne .	-	-	17	24 320	17	24 320	-	-	-
Ialt	1	1 258	32	46 083	33	47 341	33	47 341	33 000
II. Afgaaede.									
Til Norge fra Hovedstationen									
- — - Vicekonsulsstationerne	4	7 625	-	-	4	7 625	-	-	62 400
- — - Vicekonsulsstationerne	4	7 625	-	-	4	7 625	-	-	93 100
- andre Lande fra Hovedstationen	11	14 138	1	1 258	12	15 396	-	-	599 200
- andre Lande fra Vicekonsulsstationerne . .	15	16 695	-	-	13	16 695	-	-	369 800
Ialt	32	46 083	1	1 258	33	47 341	33	47 341	1 124 500

Af svenske Skibe ankom 1 dr. 1 602 Ton.

Valparaiso.

Fra fremmede Havne ankom til Hovedstationen med Ladning 3 norske Seilskibe dr. 4 714 Tons og i Ballast 1 dr. 1 170 Tons, og til Vicekonsulsstationerne med Ladning 2 dr. 2 515 Tons, alt Seilskibe. Bruttofragt £ 6 603.

Til fremmede Havne afgik fra Hovedstationen med Ladning 3 Skibe dr. 3 717 Tons og i Ballast 1 dr. 2 167 Tons og fra Vicekonsulsstationerne med Ladning 2 dr. 2 515 Tons. Bruttofragter £ 3 550.

For Havari eller Ordre ankom 2 Skibe dr. 3 642 Tons.

Af svenske Skibe ankom 2 dr. 825 Ton.

Erlagte Konsulatafgifter af norske Skibe ved Hovedstationen £ 24. 18. 4.
Af svenske Skibe £ 2. 17. 9.

Fiume.

Fra Norge ankom med Ladning et norsk Dampskib dr. 350 Tons og fra Udlandet med Ladning 2 dr. 2459 Tons og i Ballast 3 dr. 1953 Tons, ialt 6 dr. 4762 Tons. Bruttofragter M. 117117.

Til fremmede Havne afgik med Ladning 4 Dampskibe dr. 2307 Tons og i Ballast 2 dr. 2459 Tons. Bruttofragter M. 80700.

Et svensk Skib ankom dr. 1181 Tons.

Erlagte Konsulatafgifter af norske Skibe Kr. 302.67, af svenske Kr. 74.99.

Indhold: **Danzig** S. 851. — **Fiume** S. 853. — **Lima** S. 851. — **New York** S. 839. — **Odessa** S. 852. — **Valparaiso** S. 852.

Beretninger om Handel og Skibsfart.

Uddrag af Aarsberetninger fra de forenede Rigers Konsuler
for 1897 m. M.,

No. 21.

udgivet ved Departementet for det Indre.

1898.

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

Indberetning

til Indredepartementet fra Mentz Rynning, kommerciel Stipendiat
i Brasilien.

p. t Kristiania den 31 Decbr. 1898.

Brasiliens økonomiske Stilling har i Løbet af de to forløbne Aar været uheldig paavirket af flere samvirkende Omstændigheder, der i de væsentligste Punkter vil belyses ved følgende Uddrag af den forrige brasilianske Finantsminister, Hr. Bernardino de Campos' Indberetning af 31 Mai d. A. til Republikernes Præsident:

„De Aarsager, der bestemte vor finansielle Perturbation, kulminerede under nærværende Præsidentiat og i Særdeleshed gennem Aaret 1897:

De Vanskeligheder, der er forbundet med vor begyndende økonomiske Organisation, der, skjønt den rigtignok nu befinder sig i fremadskridende Udvikling, ikke har formaaet at sikre os en Produktion, der staar i Forhold til de naturlige Hjælpekilder eller paa Høide med Kravene paa Konsumptionsfor nødenheder og deraf følgende forholdsvis Nedgang i Exportværdien; de hyppige af forskellige Aarsager hidførte Forstyrrelser, utøilede Lidenskaber og Partimanøvrer, der overskred alle Grændser, Svækkelse af Krediten og Afvigelse i Administrationen fra den normale Kurs, hvilket hæmmede alle Forretninger og forstyrrede den Ro og Støhed, der er uomgængelig nødvendig for Opretholdelsen af Tillid og Foretagelseslyst;

Fastholden ved og Forværrelse af et uregelmæssigt og lunefuldt Cirkulationsmiddel, til hvis Bedring de nødvendige Elementer ikke kunde tilveiebringes;

Trykket af Pengemangel og Underballance, der bebyrdede og stagede Handelen, Agerbruget og vor spirende Industri, og som fremskyndede den største Værdiforringelse, vi endnu har seet i vor Hovedexportartikel, Kaffe;

de graverende Mangler ved vort Skattesystem, der næsten udelukkende hviler paa Importtolden, der atter er udsat for Vilkaarlighederne ved en

varierende Kurs, som enten ved at reducere Importen eller ved at forringe Værdien af det Omsætningsmiddel, hvori Taxerne inkasseres, stadig udøver en skadelig Indflydelse paa Statens Interesser;

Kapitalens Uvillighed til at strømme ind og anvendes i indenlandske Foretagender, og tvertom Tendenserne til at trække ud af Landet allerede indskudt Kapital; den stadige Remittering af optjente Summer af i Landet anbragt Kapital og Lønninger;

de lammende Virkninger af Liquidationen af de enorme Statsudgifter, Byrden af tyngende Forpligtelser, hvis Ophavsmænd nu ikke længere kan trækkes til Ansvar;

hele den forudgaaende Perodes Omdannelsesforsøg og Experimentering, Kampe og Revolter med Had, Intolerance, Repressalier og Mistillid i sit Følge;

Deficit i Budgetoverslagene, opstaaet ved utilstrækkelige Overslag, ekstraordinære Krediter og Kurstab;

irriterende, lidenskabelige og farlige Spørgsmaal, der afficerede den internationale gode Forstaaelse, forstyrrede og nedsatte den offentlige Mening;

som Følge heraf Stigning i Guldpræmien, Grunden til saa uendelig mange Onder, der absorberede de offentlige Indkomster og tildels privat Formue, og hvis skjæbnesvangre Indflydelse blot endnu mere nærer den Ruin, den selv skaber;

Mangel paa social Disciplin og paa Følelsen af Borgerpligt og det Samhold, der udkræves til Overvindelsen af Vanskeligheder, som enkeltstaaende Kræfter, hvor stærke de end er, umulig kan magte;

Lykkespekulationer, Væddemaal, særlig udøvede i Statspapirer, og som afficerede Landets Kredit ved Anvendelsen af de unobleste Methoder og Midler; Lammelsen af en Mængde uheldige Foretagender og ulykkelige Forretningstransaktioner, der havde sin Oprindelse i den foregaaende eventyrlige Spekulation, — den samvirkende Indflydelse af alle disse Aarsager har bidraget til Landets Finantstilstand i de sidste Aar og har holdt det i en Tilstand af uopløslig Krisis.

Heraf den ulykkelige Situation, i hvilken ikke alene Regjering, men Agerbrug, Handel, Industri og paabegyndte Foretagender nu befinder sig.

Disse Onder har følelig paavirket Markedet i Rio de Janeiro, som ogsaa hele Resten af Brasilien, og har, kulminerende i det foregaaende og i Begyndelsen af nærværende Aar, paalagt de største Ofre, skjønt de har mødt den mest heroiske Modstand fra de rammede Klassers Side, hvis moralske Elevation, ærlige Stræben og Pligthengivenhed det skyldes, at der endda er Mulighed for at begrænse deres farlige Konsekvenser“. — — „De alvorlige Begivenheder i Marts 1897, Forstyrrelserne i Mai, Canudos Togtet*), den skammelige Forbrydelse af 5te Novbr. (cfr. ndfr.) lægger hver sit tunge Lod i de kommercielle og finansielle Forholdes Vægtskaal. — — —“ — — — „Den hele Plan

*) Canudos er en Landsby i Nærheden af Balsia, hvor en fanatisk Opvigler, Antonio Conselheiro, der havde hypnotiseret store Dele af Befolkningen paa de Kanter, og opflammet dem til Opstand for at kæmpe for Religionens Sag og indsætte A. C. som Kristus No. 2 her paa Jorden, efter langvarig Bekjæmpelse af Regjeringstropperne, store Opofrelser af Penge og Folk, blev besejret og dræbt.

til Regulering af vore Finantsforholde, der var bygget paa den foreslaaede Bortforpagtning af Central-Jernbanen, røg — ved Ikke-Istandkommelsen af dette Arrangement — istykker, hvad der blot yderligere forøgede Skuffelsen og forværede den allerede precære Tilstand. — — —“

Ved Kursforskjel opstaaet Deficit i 1897 af 120—130 Tusen Contos (ca. 70 Millioner Kroner) (istedetfor et budgetteret Overskud af 30 Tusen Contos) maatte dækkes ved et nyt 6 % indre Laan paa 60 000 000 \$ og et 5 % ydre Laan paa 2 Millioner £.

Al udestaaende Deficit og flydende Gjæld var hermed liquideret, og alt forberedt for et korrekt Overslag for 1898, hvilket heller ikke undlod at virke heldigt paa Pengekursen; imidlertid neutraliserede de efter 5te Novbr. 1897 følgende Forstyrrelser (Snigmordet paa Marschal Bittencourt og Attentatet mod Præsidenten) atter Fordelene ved disse Forholdsregler.

Forslaget om Indtægtsskat gik ikke igjennem i Nationalforsamlingen; den nye Toldtarif virkede ved sine i Forhold til Kjøbeevnen altfor protektionistiske Satsers mod sin Hensigt.

Disse Omstændigheder og den svære Nedgang i Exportværdierne forarsaget ved det hurtige Fald af Kaffepriserne, bevirkede saaledes, at Pengekursen, istedetfor at bedres, sank til hidtil ukjendte Rater.

Selv den enorme Mængde af Papirpenge var med den lave Kurs ikke tilstrækkelig til at betale for Handelens og Regjeringens samlede Behov for Remisser paa Europa.

Handelsbevægelsen i 1897 havde, efter de Data, man havde kunnet indhente (Finansministeren indrømmede selv i sin Indberetning, at disse vanskelig kunde blive paalidelige) tilnærmelsesvis været som følger:

Exportværdier	
(Excl. Mynter og Værdisendinger) . . .	Rs. 831 806 918 \$ = £ 26 752 224
Importværdier (do. do.)	- 671 603 280 - = - 21 567 660
Balance i Favør af Export	Rs. 160 203 638 \$ = £ 5 184 564
fratrullet fra den tilnærmelsesvise Gjennemsnitssum remitteret af Regjeringen	
og Private	- 300 000 000 - = - 9 644 614
Giver en endelig Balance af Betalingerne	
mod Landet af	Rs. 139 796 362 \$ = £ 4 460 050

Saaledes saa det ud i Begyndelsen af 1898. Landet havde lidt meget, og alle sukkede efter en Løsning af Krisen.

Der var tænkt paa forskjellige:

Overgang til metallisk Mynt. Dette Betalingsmiddel maatte imidlertid kjøbes, og hvormed? Og selv om det var tilveiebragt ved Laan, hvorledes beholde det i Landet og afværge en ny Pengekrise, hvis Betalingsbalancen ogsaa i Fremtiden gik imod Landet? Denne Udvei, saa eftertragtelig den end kunde være, maatte allerede ved ovenstaaende Opstilling betragtes som dødsdømt.

Masseforhøielse af Toldsatserne. Den foregaaende Forhøielse

havde allerede virket til at formindske Toldintraderne, der blot ved den skjærpede Maade, hvorpaa de nu inddreves, kunde holdes oppe paa en nogenlunde Høide.

Udskrivning af en Masseskat til Betaling af hele den udenlandske Statsgjæld.

Det kunde gjøres i Øieblikket, og Opofrelsen vilde, udlignet paa hver Mand i Brasilien, tilsyneladende ikke været saa stor alligevel; Mand og Mand imellem taltes der om denne Løsning, og ingen var uvillige; — men om det tilsvarende Milreisbeløb til Dagens Kurs kunde skaffes tilveie, hvorfra skulde man faa et saa enormt Beløb i udenlandsk Mynt (hvori Gjælden er betalbar), hvem skulde sælge de offervillige Brazilianere et saadant Vekselbeløb, der vilde repræsentere Værdien af den samlede Export for mere end $1\frac{1}{2}$ Aar? Landet havde i Øieblikket ingen realisable Værdier, der kunde benyttes til en saadan Betaling; i samme Øieblik, som Regjeringen traadte i Markedet for at købe et saadant Vekselbeløb, vilde Guldagioen naa til en Høide, der ruinerede alle Forretninger, der skyldte noget til Udlandet.

Imidlertid virkede hver ny Betaling af Afdrag og Renter paa Statsgjælden knugende paa hele Vekselmarkedet; Aprilterminen 1898 var skrabt isammen med svære Opofrelser, og bare Tanken paa en ny Betaling i Juli tyngede som en Mare over Sindene.

Den brasilianske Stat, der altid til Punkt og Prikke har efterkommet sine Forpligtelser, forberedte sig til ogsaa at møde denne Forpligtelse; men selve den Omstændighed, at Regjeringen traadte i Markedet, at den betalte sin Gjæld, ødelagde den Mulighederne for at gjøre det paa en fordelagtig Maade, idet Kursen som Følge deraf stadig forværredes.

Paa denne Basis at fortsætte Betalingerne vilde derfor være ensbetydende med at fortsætte at ruinere Staten og Landet.

Dr. Campos Salles, der som Præsident i Staten Sao Paulo med enestaaende og anerkjendt Dygtighed havde fremhjulpet denne Stats Industri og Velstand, var i Marts med overveiende Vælgerflertal udseet til den 15 Novbr. 1898 at overtage Præsidentværdigheden efter Prudente de Moraes. Fra det Øieblik af har han været Drivkraften i brasiliansk Politik. Den 22de April reiste han som Regjeringens Repræsentant til Europa for med Landets Banquierer, N. M. Rothschild & Son i London og andre europæiske Banker at arrangere en modus vivendi, der kunde give Landet og Pengekursen Chancer til atter at komme sig op.

Rygterne om Afslutningen af et saadant bragte allerede i Slutten af Mai efter hans Ankomst til London Kursen op fra $5\frac{5}{8}$ til $7\frac{1}{2}$ d pr. Milreis.

Den 15de Juni afsluttede Campos Salles med londonske Banker paa den brasilianske Regjerings Vegne et Arrangement, der indeholdt følgende Hovedklausuler:

1. Amortisation af den udenlandske Gjæld incl. 1879 $4\frac{0}{100}$ indre Laan suspenderes paa 13 Aar. I 1911 begynder Amortisationen atter til de i Kontrakterne foreskrevne Rater, men uden Akkumulation for Suspensionsperioden.

2. Et Laan paa £ 10 000 000 garanteres den brasilianske Regjering og kan af dens Banquierer, N. M. Rothschild & Sons i London, emitteres eftersom det behøves for at betale Renterne paa følgende Laan for de næste tre Aar:

- a. 1883 — $4\frac{1}{2}\%$ udenlandsk Laan.
- b. 1888 — $4\frac{1}{2}\%$ —
- c. 1889 — 4% —
- d. 1895 — 5% —
- e. Oeste Minas 5% .
- f. 1879 — 4% indre Laan
- g. Alle Jernbane- og andre Garantier.

Dette Laan vil emitteres til Pari Kurs, d. v. s. Indehaverne af brasilianske Statspapirer og Garantier vil modtage disse „funding bonds“, der skal bære 5% Renter og $\frac{1}{2}\%$ Amortisation, til Pari istedetfor Renter.

Renterne paa den udenlandske Gjæld, reduceret til Papirpenge efter en Kurs af 18 d pr. Milreis vil deponeres af Regjeringen i de udenlandske Banker i Rio de Janeiro og kan blot anvendes (a) til Reduktion af Milreisseddelmængden eller (b) til at skabe en Guldreserve anvendelig til Fornyelsen af Kontantbetaling af Gjælden eller Amortisation af samme, eftersom Regjeringen maatte finde det tilraadeligst.

Ovenfor opregnede Laan beløber sig til en samlet Kapital af £ 40 747 100 ;
 aarlige Afdrag og Renter paa samme til £ 1 746 356
 Jernbane- og andre af Staten overtagne Rentegarantier til . ca. - 1 100 000

Tilsammen ca. £ 2 847 000

Betalingerne med Omkostninger vil første Aar beløbe sig til . . £ 2 989 350
 andet — ” - ” . . - 2 996 407
 tredie — ” - ” . . - 2 996 817

Tilsammen £ 8 982 574

Altsaa bliver der af „funding Laanet“ endnu over 1 Million £ tilbage at udstede, om det bliver nødvendigt.

Funding Laanet er tegnet med Sikkerhed i Toldintraderne i Rio de Janeiro, og, om nødvendigt, ogsaa andre Toldsteder.

Dets tilvarende Sum i Papir deponeres, eftersom bonds udstedes i Rio-banker.

I funding Arrangementet var ikke medtaget det „nationale Laan af 1868“, hvormed en anden Ordning var under Opseiling, heller ikke de „4 % Apolices“, et indre Laan paa 124 655 Contos de Reis, der i Republikens første Tid, da Kursen for Milreis stod omtrent i Pari (27 d) af Finansminister Dr. Ruy Barboza converteredes fra 5% papirrentebærende til 4% Renter, betalbar i Guld.

Da Kapitalværdien af dette Laan, ligesaa lidt som af andre af Regjeringens Milreisforpligtelser, var obligatorisk betalbar i Guld, blev samme straks før „funding“ Laansarrangementet omkonverteret paa følgende Maade:

„For „Apolices“ paa 1:000 \$, bærende 4 % i Guld betalbar Rente, tilbyder Regjeringen Apolices paa 1:250\$000, for hvilke Renterne gjøres betalbare i Papirpenge efter 5 % p. A. fra 1 Juli 1898 og fremover. Indehavere af Apolices, der nægter at antage Regjeringens Tilbud, betales 1:000 \$ Papirpenge med 5 % Rente fra 1 Juli 1898 til Betalingsdagen.“

Virkningen var naturlig, at Converteringen, der for Regjeringen selvfølgelig var ensbetydende med en enorm Besparelse, enten Apoliceindehaveren var villig eller uvillig, gik meget flot fra Haanden.

Af Hensyn til Converteringen, der vilde lægge Beslag paa et svært Beløb i Milreissedler, bestemtes det og trafes der Overenskomst om, at det ved „funding“ Arrangementet paabudte Papirdepositum først skulde tage sin Begyndelse 1 Jan. 1899.

Hermed var en Ordning truffen for al Gjælds Vedkommende, for den udenlandske som den indenlandske.

Regjeringen vilde paa 3 Aar holdes næsten fuldstændig borte fra Kjøb af udenlandske Veksler, og Vekselmarkedet burde, overladt til sig selv, med den efter den almindelige Mening faktisk tilstedeværende Handelsbalance, betinge en stadig og sikker Stigning af Milreiskursen.

Brasilien er klarligen efter dette Arrangement hverken rigere eller fattigere end forhen; men der er givet Landet et længe tiltrængt Pusterum og Anledning til at skaffe Orden i Husholdningen, inden Kravene atter melder sig. Det kommer an paa, om den mellemliggende Tid benyttes paa den rigtige Maade; men hertil har man ialfald en meget heldig Udsigt paa Grund af Campos Salles' energiske Bestemthed paa at gennemføre sit Program.

Besparelser i Statsudgifterne er paa alle Hold iværksatte, Forenkling af Embedsværket, Inddragelse af alle ikke absolut nødvendige Diplomater og Konsolembeder; Kontrollen med den rigtige Inddrivelse af Tolden over hele Linien strengt skjærpet etc.

Om tre Aar maa Renterne paa Statsgjælden atter betales, og skal det, lad os sige, Moratorium, som Landet nu har opnaaet, være af nogen Nytte, maa inden den Tid Landets Produktionsevne være bedret og en saadan Handelsbalance tilveiebragt, at Overskuddet af Exportværdien ikke alene kunde betale Importen, men ogsaa Renter paa Statsgjælden i de efterfølgende tre Aar og senere Afdrag og Renter paa den hele, nu med £ 10 000 000 forøgede Gjæld. Som en Hovedfaktor til Realisationen af denne Plan maa stille sig Haabet om, at brasiliansk Kaffe maa stige i Værdi; Spørgsmaalet er, om der er nogen Udsigt til, at dette vil blive Tilfældet. Der bliver da at tage i Betragtning, at Grunden til de nu meningsløst lave Kaffepriser, der knapt dækker Produktionsomkostningerne, ialfald for en stor Del har været den stadig lavere Pengekurs, idet denne, da Milreisnoteringerne for Kaffe dog altid, grundet paa Konkurrence mellem Producenterne og deres Mangel paa Overblik, temmelig trægt er gaaede i Veiret, eftersom Kursen sank, har muliggjort en stadig Trykken af Priserne, noteret i metallisk Mynt.

Paa sin Side virker de saaledes fremkomne formindskede Summer af Kaffeveksler som en ugunstig Faktor i Landets Handelsbalance og maa naturlig trykke

Kursen. En synkende Kurs trykker altsaa Kaffepriserne, og synkende Kaffepriser trykker Kursen.

Nu maa ved det afsluttede Suspensionsarrangement Kursen nødvendigvis drives i Veiret, naturlig eller kunstig tilveiebragt; det er ialfald en Kursstigning. Arbejderne vil ikke derfor lade sig affinde med en mindre Arbeidsløn i Milreis, selv om disse faktisk bliver mere værd i £; Arbeidsomkostningerne vil med andre Ord stige; men naar Arbeidsomkostningerne stiger paa brasiliansk Kaffe, der afgiver mere end $\frac{1}{2}$ Delen af Verdens Kaffekonsum og derfor til en vis Grad maa dominere Markedet, da maa dette i og for sig være Grund nok til, at £-Noteringerne for Kaffe tilsvarende maa forhøies. Høiere Kaffepriser giver større Kaffevekselbeløb, bidrager til en smukkere Handelsbalance og driver dermed Kursen naturlig i Veiret. En selv kunstig tilveiebragt Kursstigning (som ved Hjælp af det nu trufne Finansarrangement) bidrager altsaa til Kaffeprisernes Stigning og dette atter til en naturlig Stigning af Pengekursen.

De lave Kaffepriser har desuden foraarsaget, at en Mængde af Plantageeierne har lagt sig paa Dyrkningen af andre Produkter, svære Kaffeplantager omdannes til Mais og Tobaksplantager etc. Dette maa hidføre mindre Kaffeproduktion, der ligeledes vil drive Priserne op. — — — Fra Nytaar 1899 var det Meningen at inddrive endel af Tolden i Guld. Hvorvidt, dette er istandkommet, hvor stor Procentdel i Guld eller i hvilke Former Inddrivelsen skal iværksættes, har jeg ikke med Bestemthed endnu kunnet bringe paa det Rene. Herved skulde der skabes et Guldreservefond, resp. om den i Guld betaltbare Del af Tolden blev erlagt i Veksler paa europæiske Banker, et Tilgodehavende i Europa, hvormed Regjeringen vilde kunne gjøre Afbetaling paa Gjælden uden at trykke det indenlandske Vekselmarked.

Denne Ordning vil ogsaa lette Overgangen til en Guldmyntfod og Indskrænkningen af Papirpengemængden.

Mængden af Papirpenge i Cirkulation var:

i 1889	108 815:532 \$
- 1890	336 730:462 -
- 1891	513 827:350 -
- 1892	555 825:964 -
- 1893	646 917:750 -
- 1894	703 825:950 -
incl. bonds	789 464:095 -

Siden 1894 har man ikke havt nogen egentlig ny Emission med Undtagelse af de nye „bonds“ i 1898. Derimod er i 1898 betydelige Summer trukne ud af Cirkulationen og fra 1 Januar 1899 af vil i Overensstemmelse med „funding“ Arrangementet Renterne af den udenlandske Gjæld og Regjeringsgarantier efter 18 d eller ca. 30 000:000 \$ i Papirpenge maatte deponeres i de udenlandske Banker i Rio.

Brasiliens Statsindtægter for 1ste Halvaar af de tre foregaaende Aar var som følger:

	Importtold, Skibs- udgifter, Surtax.	Federal Exporttold.	Indre Beskatning.
1898	103 347:454 \$	79:703 \$	15 728:623 \$
1897	113 084:664 -	74:886 -	9 745:126 -
1896	133 107:409 -	87:027 -	9 269:607 -
Forskjel 1897—96 . . .	÷ 15 pCt.	÷ 13.9 pCt.	+ 5.1 pCt.
— 1898—97 . . .	÷ 8.6 „	÷ 8.6 „	+ 61.4 „
— 1898—96 . . .	÷ 23.6 „	÷ 23.6 „	+ 66.5 „

Af denne Opstilling sees det med et Øiekast, at medens den indre Beskatning forøgedes med 5.1 pCt. fra 1896 til 1897 og med 61.4 pCt. siden 1897, ialt 66.5 pCt., saa faldt Indtægterne af Importtold 15 pCt. 1896—97 og 8.6 pCt. i 1897—98, ialt 23.6 pCt. Toldtarifen forhøiedes i 1897 og nedsattes atter i 1898. Reduktionen af 15 pCt. i 1896—97 viser derfor umiskjendelig Tilstedeværelsen af en Grund til Nedgang, der er fuldstændig uafhængig af den relative Indflydelse af Tariferne. Ved at sammenligne Indkomsterne for de forskjellige Tolddistrikter ser man da ogsaa, at de kaffeproducerende Stater viser den absolut største Nedgang i Import i 1898 sammenlignet med 1897, medens Nedgangen er mindst i Amazonas, hvor den største Velstand hersker og hvis Hovedexport Gummi hele Tiden har været en lønnende Bedrift, samt i Sydstatene. Dette viser tydelig Kaffeens Værdiforringelses Indflydelse saavel paa Velstanden som paa Kjøbelysten.

Budgettet for 1899 er opført med Rs. 346 000:420 \$ Udgifter og lidt større Indtægter mod Rs. 372 812:426 \$ Udgifter og Rs. 341 197:009 \$ Indtægter i 1898. Det synes underligt, at Udgiftsbudgettet efter det trufne Finansarrangement ogsaa for 1899 skal fremvise saa enorme Talstørrelser. Hertil maa bemærkes, at forrige Aars Budgets Deficit af ca. 30 000:000 \$ nu forsvinder, at der med de ved „funding“ og Converteringsarrangementet indsparede ca. 110 000:000 \$ er afbetalt megen Gjæld, at de ca. 30 000:000 \$, der ifølge „funding“ Contracten skal deponeres i Riobanker, og som dog i Virkeligheden fremdeles tilhører Staten, er opførte som Udgift, endelig, at Budgettet for 1899, takket være Finansministeren, Hr. Bernardino de Campos' ihærdige Bestræbelser, sandsynligvis er det mest nøgterne, der til Dato er opstillet i de brasilianske Republikker.

Brasilien burde nu — med 30 Tusen Contos aarlig Opsamling i Bankerne til fremtidig Afbetaling paa Gjælden eller Reduktion af Seddelmængden og en Amortisation af anden Gjæld med et Beløb af ca. £ 2 000 000 pr. Aar — kunne regne paa inden 3—4 Aars Tid at have rettet sig op igjen, og sker dette ikke, saa vil det vistnok ikke være, fordi der dertil mangler tilstrækkelige Elementer, men fordi det udkastede og nu af Dr. Bernardino proklamerede Program bliver forladt eller kun halvveis udført.

*

I Overensstemmelse med den i min Ansøgning fremholdte Plan begyndte jeg først i Juni d. A. at arbeide aktivt som Exportagent, idet jeg i længere Tid, og især efter i Februar at have modtaget Departementets Meddelelse om iaar at være tilstaaet et egentligt Stipendium, havde været beskjæftiget med at skaffe mig de nødvendige Forbindelser blandt Hjemmeexportørerne.

Efter at have afsluttet forskjellige Salg i Byen Rio Grande do Sul, bereiste

jeg de øvrige Byer i Staten af samme Navn og foretog ogsaa en Reise indover Landdistriktet i Statens nordlige Del for at sætte mig ind i enkelte specielle Forholde. Derefter har jeg som reisende Agent besøgt de fleste af de vigtigste Havne og Indlandsbyer fra Rio Grande og op til Rio de Janeiro, idet jeg denne Gang ikke fik Anledning til at medtage de vigtige Afsætningssteder Santos og Sao Paulo, da jeg efter nogen Tids Ophold i Rio de Janeiro fandt det nødvendigt at reise hjem for at skaffe mig tilfredsstillende Prøvekollektioner og Noteringer etc. samt ordne forskellige Forhold med mine Huse, som det ved langvarig Brevvexling var vanskeligt og tidsspildende at bringe paa det Rene, ligesom for paa Grundlag af den imidlertid indvundne Erfaring at anstille en Sammenligning mellem Hjemme- og Udemarkedet.

Derved tror jeg at have skaffet mig et mere samlet Overblik over Industriens og Handelens Udvikling her hjemme, der senere vil kunne bøde paa den ialfald relative Mangel paa Fagkundskab og det indgaaende Kjendskab til endel specielle Exportgrene, som jeg, ligesom det vel vilde have gaaet enhver, der skulde gjøre Forretninger i alle mulige Exportbrancher, tildels under mit hidtidige Arbejde har følt Savnet af.

Massen af den norske Exportørstands Uvilje til at bringe selv mindre Opofrelser for at indlede nye Forretninger har desuden gjort, at jeg, tiltrods for saavel direkte Opfordringer som Henstillinger gennem Handelsstandens Fællesforening, har havt vanskeligt for at skaffe mig Prøver af en Flerhed af Exportartikler, uden hvilke det ikke er muligt at udtale sig om sammes Sælgelighed, og har mine Undersøgelser derfor nærmest maattet indskrænke sig til saadanne Artikler, hvoraf Prøver har været i min Besiddelse, og hvori jeg har foretaget Salg.

*

Klipfisk. Jeg har i denne Artikel omsat nogle Hundrede Kasser i Staten Rio Grande do Sul og i Rio de Janeiro, idet jeg uden Noteringer har opnaaet Tillidsordres at effektuere til laveste Markedspris. Paa Grund af forskellige Omstændigheder lykkedes det desværre ikke min Klipfiskforbindelse at effektuere Varen til en Pris, der stod i Samklang med samtidig fra Hamburg foretagne Salg, hvilket fremkaldte Utilfredshed hos mine Aftagere, men gik samtlige Salg i Orden, da den skibede Vare var af en god Kvalitet, og mine Kjøbere optraadte meget pynteligt.

Mine i min forrige Indberetning meddelte Oplysninger om Klipfiskmarkedet kan jeg nu supplere og berigtige med følgende:

Byen Rio Grande do Sul's Forbrug bestaar næsten udelukkende i norske Kasser à 45 Kg. netto (100 spanske B) af den som „bacalhão superior“ almindelig kjendte Kvalitet (1ste Sort), hvoraf aarlig gennemsnitlig importeres 2 500 Kasser; af norsk „Tinsfisk“ (Pakning i Blikkasser, der atter er pakket i Treemballage), importeres blot ubetydelige Kvantiteter til Forsendelse til Indlandsbyerne, nærmest Bagé. Af benfri Fisk i Blik- eller Træpakning er blot importeret Prøvepartier, men lader det sig muligens gjøre heri at oparbejde et lidet Marked. Af amerikansk „Drums“ fisk importeres til Byen Rio Grande ontrent intet.

Forbruget i Pelotas er ca. 2 000 Kasser pr. Aar, mest samme Pakning som i Rio Grande; dog sees i Pelotas ogsaa undertiden Træpakning, ligesom

spredte Kvanta af amerikansk Fisk afsættes. — I Porto Alegre forbruges aarlig ca. 1500 norske Kasser à 58 Kg. netto, mest af Kvaliteten „Imperial“ (2den Sort), samt spredte Partier af Tinsfisk. — Af amerikansk Fisk forbruges derimod aarlig ca. 5000 drums (à 128 R netto engelsk Vægt). Al amerikansk Fisk, der forbruges i Sydbrasilien, kjøbes af de til Rio de Janeiro direkte kommende Ladninger.

Forbruget af Klipfisk i de sydøstlige Kystbyer er noksaa varierende fra Aar til andet. Jeg vil anslaa den aarlige Gjennemsnitsimport til Florianopolis (tidligere kaldet Desterro i Staten St. a Catharina) til 2000 Kasser, Itajahy 750, Sao Francisco 750, der væsentlig forbruges i Havnebyerne selv, medens der til de to sidstes, resp. Indlandsbyer Blumenau og Joinville, hvis Befolkning bestaar næsten udelukkende af Tyskere, kun sælges lidet Klipfisk; til Paranaguà kommer antagelig aarlig noget over 2000 Kasser, hvoraf Mesteparten forbruges af Indlandsbyen Curityba. Kvalitet og Pakning for ovennævnte Steder er hovedsagelig „Imperial“ i 58 Kg. Kasser. Amerikansk Fisk bruges ved Siden af vor Kassefisk og i mindst ligesaa store Kvanta.

Til Santos og Sao Paulo importeres betydelige Kvanta, antagelig til sammen ca. 20000 Kasser pr. Aar, hovedsagelig 2den Sort (Imperial).

Rio de Janeiros Konsum har varieret mellem 45000 og 75000 Kasser pr. Aar, hovedsagelig „Imperial“ (2den Sort) i 58 Kg. Kasser. Til Rio, Santos og Sao Paulo sælges desuden endel norsk, benfri Fisk i Trækasser og i Tins pakket i Trækasser; den største Import af Klipfisk til disse Steder bestaar dog i amerikansk Fisk, der kommer ladningsvis til Rio og derfra forsendes pr. Jernbane til Sao Paulo og pr. Damper til Santos; spredte Kvanta ogsaa til Victoria i Staten Espirito Santo.

Til Bahia gaar høist 1500 Kasser pr. Aar; til Pernambuco, saavidt mig bekjendt, ingen Kassefisk, medens disse to Steder har den hovedsagelige Import til Nordbrasilien af amerikansk Fisk, hvoraf der til Bahia alene importeres ca. 4000 Tons pr. Aar. Til Parahiba, Natal (Rio Grande do Norte) Ceara, Aracaju og Maranhao importeres, mig bekjendt, ingen norsk Fisk. Jeg angav i min forrige Indberetning, at der nordenfor Bahia ingen egentlig Import af Kassefisk foregik, da denne Pakning mindre taalte Klimaet end den amerikanske Fisk, hvilken Opgave iaar bekræftedes mig af Rioimportører; Exportørerne i Christianssund N. oplyser imidlertid, at de, særlig et enkelt Firma, aarlig skiber meget betydelige Kvanta til Belem (Pará), der tales om henimod 50000 $\frac{1}{2}$ Kasser pr. Aar, og synes denne Paastand derfor ikke at holde Stik. Jeg antager da, at Forholdet er, at de faa store Huse i de nordbrasilianske Byer, der har den umaadelige Import af amerikansk Fisk i sine Hænder, lægger ethvert Forsøg paa at komme ind med Kassefisk saadanne Hindringer iveien, at vor Fisk af den Grund ikke kan konkurrere. Jeg havde antaget, at det maatte kunne lade sig gjøre, at de norske Fiskeexportører anlagde kunstige Tørkehuse for Tilberedning af Fisk efter amerikansk System med „drum“- & „tub“-Pakning, og at vi derved maatte kunne konkurrere i Brasilien med den amerikanske Fisk og dermed have Mulighederne for mere end at fordoble vor Klipfisk-export. Sagen har imidlertid allerede været drøftet i Christianssund, hvor Forsøg med disse Pakninger siges at have været foretagne, og Exportørerne mener at have fundet, at en saadan Konkurrence umuliggjøres derved, at Amerikanerne kjøber sin Vare saa meget billigere. Den i de amerikanske Pakninger anvendte Kvalitet er simplere og Fisken mindre end vor 1ste og 2den Sort og betales i Rio indtil 10 pCt. daarligere; Fragten bliver rigtignok ladningsvis adskillig mindre.

Alligevel tør det være hensigtsmæssigt, at vore Exportører har sin Opmærksomhed henvendt paa Sagen; ingen ved, hvor rigt vort Fiske kan blive i Fremtiden, og om det ikke da kunde være heldigt at være kjendt med en Handel, der ikke alene kunde skaffe os en fordelagtigere Afsetning af vor daarligere Fisk, men derved ogsaa hjælpe til at holde Fiskepriserne ever hele Linien oppe. Muligens foreligger her en Opgave for Nordlændingerne, der synes at benytte de forbedrede Kommunikationer godt til mere og mere at tage Fiskeforretningerne i sine egne Hænder.

Tørfisk. Af denne Vare forbruges der i Porto Alegre aarlig 5—800 Baller, mestendels à 100 Kg., af Kvaliteterne almindelig Hollænder og Italiens, der konsumeres af Italienerne i de omliggende Kolonier, og har jeg af førstnævnte Sort omsat mindre Kvantiteter. Til Pelotas sælges nu og da spredte Partier. Til Rio Grande intet.

Til Santos og Sao Paulo skal der importeres betydelige Kvanta, særlig af „Westre“ og „fin Hollænder“.

Ved min Tilbagereise vil det interessere mig meget at studere Mulighederne for en større Omsætning af Klip- og Stokfisk i Nord-Brasilien, og har jeg til den Ende under mit nuværende Ophold paa en Tur rundt hele Vestlandet skaffet mig de nødvendige Forbindelser blandt Exportørerne.

Sild. Af Tøndesild har jeg omsat Prøvepartier i Paranaguá og i Curitiba, hvis samlede aarlige Forbrug kan gaa op i henimod 2 000 $\frac{1}{2}$ Tdr., hovedsagelig Middelsild (KK), hver $\frac{1}{2}$ Td, med ca. 250 Stkr.; Tønderne maa være sterke og tætte og fuldbundne. Saavidt vides har hidtil væsentlig været benyttet skotske Tønder, men vilde det vistnok ikke volde større Vanskeligheder at sælge norske Tønder; mest eftertragtet er Fedsilden af Høstfisket, der imidlertid har vanskeligt for at holde sig. Vor Sloefedsild burde være en for Markedet passende Vare, og vilde Kvaliteten i Virkeligheden ikke spille nogen Hovedrolle, saasnart man havde faaet indført et regelmæssigt Mærke, der blev fordelagtig bekjendt for sin Holdbarhed og for Tønder, der ikke lækkede. I Sao Paulo, importeret via Santos, omsættes det antagelig ca. 3 000 $\frac{1}{2}$ Tdr. pr. Aar; Rio har, mig bekjendt, ingen Sildeimport af Betydning. Til Joinville via Sao Francisco gaar der vistnok aarlig ca. 2 000 $\frac{1}{2}$ Tdr., til Florianopolis (Destorro) og til Blumenau (via Florianopolis og Itajahy), tilsammen ca. 1 500 $\frac{1}{2}$ Tdr. medens der til Porto Alegre og Pelotas importeres saavel i $\frac{1}{2}$ Tdr. som i $\frac{1}{4}$ og endog $\frac{1}{3}$ Tdr., til begge isammen muligens udgjørende 2 000 $\frac{1}{2}$ Tdr. pr. Aar, til Byen Rio Grande er der ingen nævneværdig Import af Sild; dog har jeg dersteds omsat endel Sild i Smaadunker til gode Priser.

Ialt regner jeg saaledes, at der i Sydøst- og Sydbrasilien er Marked for 10—12 000 $\frac{1}{2}$ Tdr. Forbrugerne er væsentlig den polske og tyske Befolkning i Kolonierne rundt Indlandsbyerne.

Dette Konsum har væsentlig været dækket af hollandsk og skotsk samt Østersøisild, men antager jeg, det nærmest vilde være en Propagandasag at erstatte disse Kvaliteter med norsk.

Tran. Tran af Hval, fanget hovedsagelig udenfor Bahiakysten, anvendes til Garveribrug; udenlandsk importeres, mig bekjendt, ikke.

Torskelevertran, hovedsagelig fra Nord-Amerika, sælges; over europæiske Exportsteder importeres spredte Kvanta, sandsynligvis norsk, og bør damprenset, fin Medicintran kunne blive en Artikel. Den kommer i Regelen paa elegant udstyrede Flasker, men vil Blikboxer i Tøndeemballage sandsynligvis ogsaa kunne afsættes. Mig tilsendte Tranprøver bortkom desværre undervejs, saa at jeg ikke fik Anledning til at optage Prøveordres før min Hjemreise.

Fiskekonserver. Norske Fiskekonserver har tidligere været omtrent ukjendte i Brasilien; til Porto Alegre og til Rio Grande do Sul har der været indført over Hamburg Smaapartier af norske røgede Sardiner, medens de daarlige tyske Kielersprotten har oversvømmet Markedet til næsten de samme Priser. Af et i Mai modtaget Konsignationsparti, som jeg paa kort Tid realiserede med god Fortjeneste for Konsignanten, har jeg uddelt Prøver og spredt Smaapartier over hele Staten Rio Grande do Sul, hvorefter jeg har optaget en Række direkte Ordres fra hele Rio Grande do Sul og fra Byerne Florianopolis, Paranaguá, Curityba og Rio de Janeiro. De solgte Kvaliteter har været: Saltet Sild i lange 4-kantede Blikboxer, en Specialitet, som jeg tror at kunne oparbejde til en større Forretning, „kippered herrings“, røgede Sardiner i Olje og Røgelax. Norsk Hummer synes ikke at kunne konkurrere med den billige amerikanske, norsk Kaviar ikke at være holdbar nok til en saa lang Forsendelse; tørrøgede Sild i Blikboxer kan sælges, naar de i Udstyr kan maale sig med engelsk Vare. Fiskeboller er vanskelige at indføre, men kan der muligens gjøres noget ved Propaganda; Ansjovis i Trædunker kan sælges, men med Vanskelighed, da den ofte kommer daarlig frem. Andre Sorter skal jeg søge at indarbejde i Nordbrasilien, der tør blive et stort Marked.

Kjødkonserver. Specialiteter i denne Artikel maa vistnok kunne omsættes, ligeledes i Konserver af Grøntsager. Mine Forbindelser i disse Artikler har imidlertid indtaget en saadan Holdning og havt en saa lidet opmuntrende Opfatning af oversøisk Export, at jeg ikke har fundet mig foranlediget til at forcere Salget af samme.

Frisk t Smør nedlagt i Daaser har jeg havt Bestillinger paa; men tror jeg ikke, at vi til tilfredsstillende Priser kan oparbejde nogen større Export til Brasilien af norsk Smør.

Rent Margarinsmør er usælgeligt.

Paa Papir har jeg optaget en Række af større og mindre Prøveordres i Rio Grande do Sul, Pelotas, Porto Alegre, Paranaguá og Rio de Janeiro. I denne Indberetning at udbrede sig over de forskjellige Kvaliteter vilde være unyttigt, da disse i sin Mangfoldighed af Nuancer varierer meget for de forskjellige Afsætningsfelter.

Af denne som af andre Varer har jeg givet Vare- og Markedsbeskrivelser og indsendt Prøver til mine Forbindelser, med hvis fortsatte velvillige Assistance jeg haaber saavel i Træpapir som i finere og farvede Sorter, i Trykpapir og Specialsorter af Pap og Papir at kunne gjøre en stor Forretning i Brasilien.

Cellulose. Heraf kan i Rio de Janeiro sælges endel til Smaafabriker for Tapet & ordinært Papir.

Tjære i $\frac{1}{1}$ Tdr. med 4 Træbaand paa hver Side, veiende gennemsnitlig 160 Kg. brutto, $23\frac{1}{2}$ " engl. i Diameter og $30\frac{1}{2}$ " l. og i $\frac{1}{2}$ Tdr. paa 95 Kg. brutto, $18\frac{1}{2}$ " i Diam. og 24" l. sælges i Rio de Janeiro og i Rio Grande. Norsk Tjære har været importeret, medens svensk og finsk nu tør være det almindelige. Importen til Rio tør være noget over 1 000 Tdr. pr. Aar, til Rio Grande nogle Hundrede.

Kobberstof til Konservering af Bunden af Træskibe har været solgt fra amerikanske Firmaer. Desværre modtog jeg ikke Prøver af norsk do. tidsnok til at kunne anstille nogen Sammenligning.

I Hesteskosøm er der tilsagt mig større Leverancer. Importen til Rio Grande do Sul gaar op i ca. 1 000 Kasser (à 5 Pkr. à 1 000 Søm) pr. Aar. Spredte Kvanta sælges over hele den sydøstlige Kyst. Til Rio de Janeiro, S. Paulo og Santos importeres meget betydelige Kvanta. I Rio var før i Tiden et af vore Mærker omtrent dominerende, men er nu trængt ud af et tysk Mærke, der efter Sigende er indført af netop de samme Folk, et tysk Filialfirma, der tidligere har fortrædet Salget af det norske Mærke. Formen og Størrelsen af Sømmene er forskellige for de forskellige Afsætningsfelter, og har jeg indsendt Varebeskrivelse til mine Forbindelser i Branchen.

Fyrstikker. Af „Jönköping“ importeres endnu forholdsvis mindre Kvanta, medens Konkurrancen fra de indenlandske Fabriker, der støttes af overdrevne Toldsatser, har sat en Stopper for Import i større Maalestok.

Ø1. Selv Indførselen af den tyske Vare, der tidligere var meget betydelig, er næsten stilnet af i Løbet af de to sidste Aar, hvori den nationale Industri paa dette Omraade, støttet af enorme Toldsatser og den lave Kurs og Arbejds-løn, har gjort store Fremskridt. Ølbryggerierne er i Regelen i tyske Hænder, drives hovedsagelig af tyske Fagmænd og for tysk Kapital.

Maskinremmer. Af norske Balataremmer har jeg — til en Forsøgsforretning at være — solgt ganske anseelige Kvanta. Jeg har gjort en energisk Propaganda for at skaffe Artikelen Indpas og har Haab om at kunne oparbejde et godt Marked saavel for denne som for andre Sorter norske Remmer.

Marmor. Jeg har truffet en Ordning for Salget af denne Artikel og skal meddele om mine Undersøgelser i Anledningen i en senere Indberetning.

Norske Safter og Syltetøj. Jeg antager med Tiden at kunne skaffe disse Indpas, men havde før min Afreise ikke Prøver ihænde for at kunne anstille indgaaende Undersøgelser.

Træløst. Det synes, som om norsk Træløst i Rio har maattet vige Pladsen for den svenske og finske. Da denne Artikel hidtil har ligget mindre for mig som reisende Agent, har jeg ikke kunnet ofre den den nødvendige Opmærksomhed, men har nu knyttet Forbindelser for ogsaa at kunne arbejde i denne Artikel. I Sydbrasilien kan vort Tømmer ikke konkurrere med det amerikanske. I Rio turde 3×9 " Planker og høvlede Bord samt Kassebord være det, vi nærmest maatte lægge os efter.

Forædlede Træmaterialier etc. For færdige Huse og andre Træartikler, som jeg antager sælgelige, har jeg skaffet mig Forbindelser.

Om en Række andre Artikler, som jeg først nu har skaffet mig Forbindelser i, skal jeg tillade mig senere at indberette.

Jeg har ikke taget i Betænkning at knytte Forbindelser ogsaa med svenske, franske og engelske Huse for Salget af med de norske ikke konkurrerende Varer, saameget mere, som jeg ved Arbeidet med disse skaffer mig Vare- og Markedskjendskab og nyttige Forbindelser.

Der kunde være en Flerhed af norske Artikler, som der kunde være Tale om at afsætte, men som ved sin Enkeltstaaenhed ikke egner sig for direkte Salg. Jeg tænker særlig paa vore Jernvarefabriker. Den europæiske og amerikanske oversøiske Export i denne Branche koncentrerer sig i de store Kommissionshuse, der undertiden ogsaa har Fabriker selv for enkelte Specialiteter, men som med Rygstød i en Række af Fabriker leverer nær sagt alle mulige Artikler i Branchen. At sælge Vindues- eller Dørbeslag o. l. uden noget andet ved Siden af, vilde der derfor være lidet Mening i uden muligens som Lagerartikel fra Importhus i Brasilien selv. Jeg agter, om intet kommer iveien, at oprette en fastboende Kommissionsforretning i Rio de Janeiro i Midten af kommende Aar, og vil da gjerne, om vore Jernvarefabriker imidlertid har noget Overskud for Export, undersøge Muligheden for Konkurrence med udenlandske Fabrikata.

*

Direkte Export fra Brasilien til Norge. Exporten af de store Hovedartikler: Kaffe, Tobak, Huder, Haar og Uld etc. ligger i Hænderne paa tyske, engelske og franske Fagforretninger, der har Filialer eller meget enge Forbindelser i de europæiske Exportcentra. Den indre og den ydre Konkurrence har drevet denne Forretning over i de store Kapitalhuse, der har de europæiske Bankkrediter til sin Raadighed, idet der ved denne Forretning i Regelen straks ved eller før et Salgs Afslutning maa gives Sælgerne meget store Forskud, og man da helst ved Blancotrassering bør have Anledning til at sikre sig den kalkulerede Kurs. Til Norge med sit Forbrug af kanske 90 000 Sække brasiliansk Kaffe aarlig, spredte Hudpartier, sjelden eller aldrig hele Ladninger og begrænsede Kvanta Tobak, at sætte i Scene et absolut direkte Salg i disse Brancher med direkte Noteringer, vilde, ialfald som Forholdene nu ligger, være mindre tjenligt for Importørerne end at købe gennem Hamburg-, London- og Havre-importører, og paa Grund af de enorme Telegrafomkostninger sandsynligvis være vanskeligt at realisere. Derimod vilde det ikke være utænkeligt, at der, ved Sammenslutning af Importørerne i de tre skandinaviske Lande, maatte kunnes skabes Kommissionsforretninger for de forskjellige Brancher, gjerne med Sæde i Kristiania, der med Underagenter rundt omkring vilde være istand til at bestaa i Konkurrencen.

I Gummi og enkelte Artikler, hvori Konkurrencen endnu er mindre skarp, tør der muligens være Anledning til at deltage i Exporten.

Af „herva matte“, knuste Blade af Træet af samme Navn, en Artikel, der, som det muligens vil erindres fra min forrige Indberetning, spiller en uhyre Rolle i Brasilien som Substitut for The, har jeg hertil i Konsignation faaet tilsendt et lidet Parti fra et af de største „Matte“-Anlæg i Brasilien. Den tilberedte Driks Velsmag og heldige Indflydelse paa Nervesystemet gjør den formentlig til at blive kjendt i vide Kredse ogsaa her i Norge.

*

Jeg har for samtlige mine Forbindelser solgt i de gjængse, af europæiske Exporthuse fulgte Former, i Regelen mod 90 Dages Sigt Veksel mod Konnossement, undertiden ogsaa mod kortere Kredittid, og er alle Salg, over hvilke jeg

til Dato har nogen Underretning, gaaede i den skønneste Orden. Et Par af mine Huse har til en Begyndelse været noget ængstelige for at gjøre direkte Forretninger med direkte Betrækkelse af Kunderne paa et dem saa fjerntliggende og ukjendt Land som Brasilien, men synes at blive mere tillidsfulde, eftersom de ser, at de faar sine Penge tilbage paa de første Salg, og efterat jeg har skaffet dem Udvei til at diskontere sine Veksler.

Gjennemgaaende er de norske Huse langt mindre nøiagtige i sine Expeditioner end øvrige europæiske Exportører; men kan forhaabentlig de første ubehagelige Erfaringer i den Retning tilskrives Uvantheden med at gjøre Forretninger i den nye Forretningsform.

Det vilde være adskillig letvintere at have med blot et Exporthus at gjøre, og der er adskillige Vanskeligheder og meget Arbeide med at sælge fra mange Huse paa en Gang; men i Mangel af Tobak røger man andre Blade, i Særdeleshed, fordi det første, før Forretningen endnu havde antaget store Dimensioner, vilde belaste den med for store Udgifter.

Saasart der i Brasilien eksisterer en Forretning, der har bevist, at en direkte Export fra Skandinavien er sund og fordelagtig, tviler jeg ikke paa, at der her hjemme kan opdrives den nødvendige Kapital for at sikre et Foretagende, hvorved vi kunde tage hele den oversøiske Export, ikke blot paa Brasilien, men muligens paa hele Syd-Amerika, i vore egne Hænder.

Der har fra et agtet Hold været fremholdt, at Hamburgerne ivaretog vore Exportinteresser saa godt, at vi selv ikke vilde kunne gjøre det bedre, at de med sine Forbindelser hele Verden over og sit Salg af en Mængde Artikler havde ganske anderledes end vi let for at træffe de heldigste Markeder for de forskjellige Varesorter.

Bare hvad der ovenfor er sagt om Hestekosøm og Fiskekonserver og det talende Faktum, der ligger i de ødelagte Papirpriser, maa, synes jeg, bekræfte, Ønskeligheden af den direkte Export, men for den, der tænker sig, at Norges Fremtid ligger i dets Industri, og at vi inden et ikke fjerntliggende Tidsrum vil komme til at optræde paa Verdensmarkedet med en Flerhed af Artikler, der maa konkurrere med de samme Ting fra Tyskland, England og Frankrige, maa det staa klart, at Folk fra disse Lande vel neppe er fromme nok til at lade være at sælge sine egne Artikler for at skaffe vore ukjendte Indgang.

Som Regel maa kunne udtales, at de udenlandske Kommissionshuse kun da vil interessere sig for Salget af vore Varer, naar de ikke kan skaffe sig dem ligesaa fordelagtig i sit eget Land, og giver de sig Arbeidet med at indarbeide dem, saa gjør de det, fordi de deri ser sin Fordel, medens et direkte Arbeide i Markedet for vore Artikler af norske Agenter og samtidig de europæiske Kommissionærers Udelukkelse fra Befatning med samme maa sikre vore Varer et eget Marked og hindre Trykken af Priserne.

Det er med Haabet om, at denne Opfatning vil trænge igjennem hos Exportørerne, saaat disse, hvor det er muligt, vil yde sin Støtte, at jeg for min Del nu skrider til at oprette en Forretning i Rio.

Det er behageligt at vide, at vi i Rio de Janeiro har en Repræsentant som Hr. Generalkonsul I. M. Bolstad, der ved flere Leiligheder ved sin elskverdige Imødekommenhed har vist sin Tilbøielighed og Evne til at understøtte norsk Foretagsomhed i Brasilien, og hvem jeg ogsaa for min Del er Tak skyldig.

Mentz Rynning.

Indhold: Indberetning fra kommerciel Stipendiat Mentz Rynning S. 355.

