19864

Beretninger

om

Handel og Skibsfart.

Uddrag af Aarsberetninger fra de norske og svenske Konsuler for 1898 m. M.

Udgivet ved

Departementet for det Indre.

Kristiania.

I Kommission hos H. Aschehoug & Co.

Johannes Bjørnstads Bogtrykkeri.

1899.

Register.

Konsulatrapporter.

	Hefte.	Side.
Adelaide	17	858
Aden	18	865
Akyab	1	7
Alexandria	18	883
Algier	18	912
Amsterdam	2	17
Antigua	2	51
Antwerpen	15	733
Archangel	13	641
Bangkok	13	672
Barbados	18, 872	og 922
Barcelona	11	481
Batavia	12	551
Belize	18	865
Berlin	20	965
Bilbao	10	451
Bombay	15	773
Bordeaux	10	463
Bremen	5	190
Breslau	17	855
Budapest	13	670
Buenos Aires	8, 324,	18 890
Cadiz	3	96
Cagliari	12	566
Calcutta	12	605
Carácas	10	461
Colombo	18	882
Danzig	20	961
Dresden	3	103
Düsseldorf	18	876
Fiume	1	8
Galatz	18	867
Genf	15	776
Genua	6	193
Georgetown (Demerara)	13	668
Gibraltar	2	66
Guatemala	1, 13,	18 887
Guayaquil	18	865
Hamburg	2, 52,	11 501
Hamilton (Bermuda)	18	865
Hannover	2	43
Havana	4	154
Havre	7, 241, 12, 563	og 564
Helsingfors	15, 748,	18 921
Honolulu	3	110
Johannesburg (Transvaal)	2	71
Kapstaden	13	660
Karlsruhe	1	8
Kjøbenhavn	3, 81,	18 885
Konstantinopel	2	69
Kønigsberg	2	57
La Paz (Bolivia)	3	93
Larnaca (Cypern)	15	778
Leipzig	20	969
Leith	12	577
Levuka (Fiji)	15	777
Lima	18	889
Lissabon	17	848
Livorno	4	113
London	9	353
Lourenço Marques	4	159
Lübeck	13	609
Madras	15	780
Madrid	6	227
Malta	4	158
Manila	10	480
Marseille	11	535
Melbourne	4	125
Messina	3	105
Mexico	1, 1 og 11,	6 231
Moskwa	18	880
Nassau, Bahama	18	890
Neapel	10	473
New York	8	294
Nürnberg	18	872
Odessa	15	778
Papeete (Tahiti)	18	864
Piræus	I. 2, 38, II.	3 111
Port au Prince	18	861
Port Louis (Mauritius)	10	478
Quebec	17	835
Rangoon	9	431
Riga	I. 6, 232, II.	17 828
Rio de Janeiro	10	433
Rom	15	779
San Francisco	5	185
San Juan, Puertorico	18	872
St. Helena	13	671
St. Petersburg	12	545
St. Pierre (Martinique)	7	279
St. Thomas	1	14
Santo Domingo	17	857
Shanghai	17	813
Singapore	13, 670,	18 877
Smyrna	6	237
Stettin	I. 4, 147, II.	12 554
Sydney	8	281
Tanger	2	42
Triest	1	6
Trinidad	13	667

	Hefte.	Side.
Tripoli	1	7
Tunis	2, 66, 12	569
Valparaiso	18	871
Venedig	9	428
Victoria, B C.	2	39
Washington	2, 51 og	75
Wien	5, 182, 10	460
Willemstad (Curaçao)	13	672
Yokohama	16	806

	Hefte.	Side.
Indberetning fra Minister Gude angaaende den norske og den svenske Skibsfart i Østasien	14	673

Rapporter fra kommercielle Stipendiater.

	Hefte.	Side.
Viggo Berck	16	788
Geo. Bonnevie	18	891
Christian Schjetnan	5, 161, 16	781

Indberetning fra Grosserer Chr. B. Lorentzen om en med offentligt Stipendium foretagen Reise for at studere udenlandske Exportbureauer . 19 925

	Hefte.	Side.
Rapporter om Ismarkedet	4, 117,	123, 124

	Hefte.	Side.
Toldbestemmelser i Canada	2	46

Beretninger

om

Handel og Skibsfart.

Uddrag af Aarsberetninger fra de norske og svenske Konsuler for 1898 m. M.

Udgivet ved

Departementet for det Indre.

Kristiania.

I Kommission hos H. Aschehoug & Co.

Johannes Bjørnstads Bogtrykkeri.

1899.

Aarets Skibsfart sammenlignet med foregaaende Aars udviser nøiagtige Tal:

Ankomne Fartøier.

	Dampskibe.		Seilskibe.	
	Antal.	Tonnage.	Antal.	Tonnage.
1896—97 . .	4 782	3 605 614	5 296	367 327
1897—98 . .	5 112	3 731 323	5 415	353 877

Afgaaede Fartøier.

	Dampskibe.		Seilskibe.	
	Antal.	Tonnage.	Antal.	Tonnage.
1896—97 . .	4 692	3 526 945	5 470	363 010
1897—98 . .	4 953	3 535 898	5 499	344 742

Indførselen fordeler sig væsentlig paa efternævnte Lande som følger:

	1896—97. $	1897—98. $		1896—97. $	1897—98. $
Forenede Stater	22 593 860	21 490 604	Østerrig .	128 367	125 144
England . . .	6 881 701	8 105 696	Columbia .	64 317	24 127
Frankrige . .	4 989 082	5 435 698	China . .	51 357	41 157
Tyskland . . .	4 003 263	4 781 821	Ecuador .	53 249	73 681
Spanien . . .	1 983 794	2 039 132	Guatemala	46 323	14 950
Belgien . . .	479 850	590 196	Norge . .	41 670	45 219
Indien . . .	210 845	154 115	Rusland .	31 387	19 644
Italien . . .	184 186	186 273	Sverige .	29 078	21 466
Schweitz . . .	163 293	156 732	Portugal .	22 653	44 999
Holland . . .	132 738	103 913	Danmark .	3 614	1 201

De vigtigste Indførselsartikler er: Maskiner $ 6 270 652, Jern og Staal og Produkter deraf $ 5 170 437, Bomuldsvarer $ 4 854 845, Drikkevarer, spirituøse, gjærede og naturlige $ 2 254 845, Uldvarer $ 1 623 765, kemiske Produkter $ 1 946 450, Vaaben og Sprængstoffe $ 1 618 233, Papir $ 1 361 316, Raa Bomuld $ 1 327 134, Kjøreredskaber $ 1 100 373, animalske Produkter $ 962 633, Ler-, Porcelain- og Glasvarer $ 878 246, Varer af hel Silke $ 535 805, blandet $ 602 377, Lin- og Lærredsvarer $ 538 575, Møbler $ 306 861. Hermetik i Boxe $ 355 558, almindeligt Bygningstømmer $ 162 858.

Raa Bomuld. Forbruget af denne Artikel i de mexikanske Fabriker i 1897 var ca. 490 000 cwts. eller en Forøgelse af mellem 16 000 og 17 000 cwts. mod foregaaende Aar, hvilket er et Bevis paa Textilindustriens stadige Vækst, der i høi Grad befordres af den store Guldagio. For at give en Forestilling om, i hvilken Grad denne Vækst har paavirket Indførselen til Mexico, kan nævnes, at i Aarene 1870—75 beløb Værdien af indførte Textilvarer sig gjennemsnitlig til 47 à 48 % af den samlede Indførselsværdi, medens den i de sidste 5 Aar gjennemsnitlig kun har udgjort 17 %, skjønt Nationens materielle Vilkaar har gjort store Fremskridt i dette Tidsrum. Store Kapitaler anbringes stadig i Bomuldsspinderier, og selv om disse med Tiden bliver for mange for Markedets Behov, er dog Fortjenesten saa stor, at de Spinderier, som nu oprettes, da vil have tilbagebetalt sin Kapital flere Gange. Denne vigtige Industri er for den største Del i Hænderne paa de ledende franske og spanske Manu-

fakturister og spanske Kapitalister. De engelske Fabrikanter og Manufakturister var i tidligere Dage længe de raadende; men det lykkedes Tyskerne at drive dem ud af Konkurrencen, og disse igjen har paa faa Undtagelser nær maattet vige for Franskmænd og Spaniere; de har dog beholdt Kortevarehandelen, hvori i de sidste Aar Spaniere og særlig Nordamerikanere har begyndt at konkurrere skarpt med dem; men ved Hjælp af sine talrige Kommissionshuse og Handelsreisende sikrer Tyskerne sig en meget væsentlig Del af den almindelige Handel. Under disse Omstændigheder er Nedgangen i Indførselen af udenlandsk raa Bomuld fra 257 000 til 160 000 cwts. saa meget mærkeligere og tyder paa en stor Fremgang i Dyrkningen af Bomuld i Mexico.

Udførsel. De vigtigste Artikler er: Sølv $ 67 637 102, Guld $ 7 405 230, Henequen $ 11 564 519, Kaffe $ 10 649 119, levende Kvæg $ 4 507 327, Tobak $ 4 489 768, Tømmer $ 3 597 069, Huder og Skind $ 3 590 477, Bly $ 2 909 705, Kobber $ 2 493 749.

Sølv. Værdien af exporteret Sølv stiger stadig og udviser for dette Aar det største Udbytte i noget enkelt Aar og en Forøgelse mod foregaaende Aar af mex. $ 8 659 056. 53 % af det hele Udbytte exporteredes i Form af Barrer; 28 % udmyntedes i mexikanske Sølvdollars, og 19 % exporteredes i Form af Erts til Bearbeidelse i de Forenede Stater, Tyskland og England. Den Frygt, man nærede for Grubedriften i Mexico, naar Sølvprisernes Synken begyndte at antage alvorlige Dimensioner, er ganske forsvunden. Tiltrods for denne Synken giver Udvindingen af Metallet fremdeles godt Udbytte. Antallet af Anvisninger paa Skjærp i Republiken er 8 056, repræsenterende en Overflade af 70 491 Hektar. Af disse er 4 032 Sølvgruber og 1 566 Guldgruber; de førstnævnte repræsenterer saaledes 70 % af Gruberne i Mexico. I tidligere Dage var Mexico det andet Land i Verden i Retning af Sølvproduktion; nu er det det første. I 1884 producerede de Forenede Stater Sølv til en Værdi af $ 48 000 000, Mexico $ 27 000 000; i 1889 var Produktionen henholdsvis $ 50 000 000 og $ 43 000 000 og i sidste Aar $ 70 000 000 og $ 74 000 000. Aarsagen til denne Mexicos større Produktion er at søge i den Omstændighed, at det i Naborepubliken har vist sig nødvendigt at nedlægge Driften af ertsfattige Gruber paa Grund af den høie Arbeidsløn, der betales i Guld, saa at et betydeligt Antal Gruber har standset Arbeidet, naar Udvindingen af Metallet blev mindre lønnende paa Grund af dettes stadige Synken i Værdi. Den mexikanske Grubedrift, der begunstigedes af Landets Myntsystem og den lave Arbeidsløn, der betaltes i Sølv, har været istand til at vedligeholde Driften tiltrods for Krisen; endog Gruber, der blot indeholder Erts af ringere Kvalitet, kan drives med Fordel.

Den tiltagende Sølvproduktion i Mexico er en meget glædelig Ting for Landet, idet den Del deraf, som aarligaars forbliver i Landet, finder Anvendelse i Forretningslivet, og den stadig fremadskridende Industri. Til Landbrugets Behov er Penge, bortseet fra særlig heldig beliggende Eiendomme, for Tiden knappe og kan kun skaffes tilveie med store Vanskeligheder og til høi Rente.

Kaffe. Høsten var ca. $5^1/_2$ Million Kg. større end forrige Aars. Desværre var Priserne betydelig lavere, saa at medens der i 1896 opnaaedes en Pris af omkring $66^1/_2$ Cent pr. Kg., kan man kun gjøre Regning paa en Gjennemsnitspris af 52 Cent iaar.

Henequen. Dyrkningen af denne Artikel tiltager stadig, og den figurerer

nu som Mexicos anden Exportartikel og overgaar Værdien af Kaffe med omkring m. $ 1 000 000.

Tobak. I den tilberedte Artikel er der en liden Nedgang fra forrige Aars Exportværdi, medens der i raa Tobak er en Forøgelse af over 100 %, hvilket tydelig viser den Opmærksomhed, som Dyrkningen af denne Artikel nu begynder at vinde. I de sidste 4 à 5 Aar er der blevet sendt store Mængder deraf til Europa for at tilberedes til Havana Cigarer, da lidet eller ingen Tobak er dyrket paa Cuba i dette Tidsrum. Flere Plantageeiere fra Cuba er ogsaa kommet over til Mexico og er meget begeistrede over Jordbundens Frugtbarhed, Klimatet, den rigelige Tilgang paa Vand etc. Det siges ogsaa af disse Plantageeiere, at den gode Jord paa Cuba for Dyrkningen af Tobak holder paa at blive udpint, og at den høie Pris paa første Klasses Gjødsel, der maa til for at holde Jorden i god Stand, gjør det vanskeligt at gjenvinde de gamle Markeder, fordi den mexikanske Artikel for hver Dag bliver mere og mere kjendt og kan sælges med større Fordel end den kubanske. Staten Oaxaca har særlige Betingelser for at frembringe en Sort Tobak, der paa Grund af sin usædvanlig fine Kvalitet opnaar meget høie Priser paa Verdensmarkederne.

Flodskibsfarten. Opmærksomheden er nylig bleven rettet paa denne Art Trafik, og et kapitalstærkt Selskab er blevet dannet for at befare Floderne i Staten Vera Cruz. Kompagniet vil begynde med 5 Dampskibe, der er bestilt hertil, og betydeligt Arbeide vil blive nedlagt paa at gjøre Floderne lettere farbare. Dette vil give Landbrugsforetagenderne i nævnte Stat et kraftigt Opsving, da Gaardbrugerne paa denne Maade er sikre paa at faa sine Produkter frem til Markederne billig og uden Resiko.

Jernbaner. Republikens Jernbanesystem maaler nu 12 403 Km., heri indbefattet 234 Km. Staten tilhørende Sporveie.

Toldtarif. Alle, som har Forretninger paa Mexico, bør særlig studere den mexicanske Toldtarif. Ved Modtagelsen af en Ordre bør man undersøge Tarifen, og Varer bør pakkes og indrettes nøie efter Bestemmelserne. Told erlægges efter Netto-, Brutto- eller legal Vægt. De to første Udtryk trænger ingen Forklaring. Ved legal Vægt forstaaes Vægten af Varen plus al Indpakning og Emballage alene med Undtagelse af den yderste Kasse. Vel 40 % af de i Tarifen opnævnte Handelsartikler toldlægges paa Grundlag heraf, og det vil da straks være indlysende, hvor vigtigt det er at anvende stor Skjønsomhed ved Indpakningen.

Sølvmyntfoden. Den Omstændighed, at der faktisk er en Præmie af 110 % paa Guld, har naturligvis paaført Regjeringen saameget større Udtællinger i Sølvdollars for at effektuere Afbetalingen paa den udenlandske Guldgjæld, der nu beløber sig til ca. £ 1 313 100 pr. annum; derimod har den ikke havt nogen skadelig Indflydelse paa Indtægten af Indførselstolden, saaledes som man i Almindelighed troede vilde blive Tilfældet. Beløbet af denne Indtægtskilde har i de sidste to Finansaar udgjort gjennemsnitlig $ 21 500 000, hvilket er mere end i nogen tidligere Toaarsperiode. Landets Indtægter i sin Almindelighed har vist en endnu større Forøgelse, der meget mere end opveier Tabet ved Afbetalingen af Gjælden. Forretningslivet har ikke lidt derved, idet Landets Kjøbeevne er steget i høi Grad ved den Spore til Udførsel, der ligger i billigt Sølv og deraf følgende billigt Arbeide; dette har ogsaa influeret paa

Landbrugsforetagender, særlig Dyrkningen af tropiske Produkter, og Resultaterne heraf vil blive endnu mere paatagelige, saasnart de vidtstrakte Gummi- og Kaffeplantager, der anlagdes i 1894 som Følge af Sølvværdiens Synken, begynder at give Afkastning. Sølvværdiens Falden, der for Øieblikket udøver en skadelig Indflydelse paa enkelte Interesser, har faktisk været til overordentlig stor Nytte for Landet ved mægtig at anspore til Udnyttelsen af mange Indtægtskilder, der hidtil havde ligget ubenyttede.

Statsindtægterne beløb sig i det Finansaar, der endte 30 Juni, til m. $ 52 748 712.30, Udgifterne til $ 51 815 285.66. De ordinære Statsindtægter i de sidste 6 Finansaar udgjorde henholdsvis m. $ 37 692 293.31, 40 211 747.13, 43 945 699.05, 50 521 470.42, 51 500 628.75 og 52 697 984.55. Ved Enden af sidste Finansaar udgjorde Statskassens kontante Beholdning $ 21 938 986, men en Del heraf skulde dog medgaa til Udtællinger, For det kommende Finansaar anslaaes Indtægterne til $ 54 913 000 og Udgifterne til $ 54 886 000.

Kornhøsten. Som Følge af rigelig Nedbør har Kornhøsten iaar været udmærket over det hele Land, saa at medens der ifjor importeredes Mais til en Værdi af m. $ 2 600 268, beløb Importen sig iaar blot til m. $ 43 069.

Telegrafer. Der er heraf for Tiden aabent til offentlig Brug 67 858 Km.

Kloakanlæg. Arbeidet med at forsyne Byen Mexico med et moderne Kloaksystem, som det hidtil ganske havde savnet, hvorfor den har været en meget usund By, stadig hjemsøgt af Typhus, paabegyndtes i dette Aar og skal være færdigt om 3 eller 4 Aar. Dette Foretagende vil i Forbindelse med Draineringen af den Dal, hvori Byen Mexico ligger, antagelig gjøre Hovedstaden til en meget sund By, da Klimatet er udmærket.

Diskontoen. Som Følge af den vedblivende Efterspørgsel efter mexikanske Dollars fra Europa og Asien er Diskontoen gaaet op fra 6 til 9 %, og Pengemarkedet er blevet knapt.

Industrien. De allerede existerende Industrigrene tiltager stadig i Omfang, idet de udvikles og fuldkommengjøres ved Indførelsen af moderne Maskiner, og der opstaar stadig talrige Industrigrene, der tidligere var ukjendte i Landet.

Indførselen fra Norge og Sverige. Efter den Erfaring, jeg har vundet med Hensyn til Salg af skandinaviske Exportartikler, er jeg fuldt overbevist om, at meget gunstigere Resultater heri kunde opnaaes, hvis Exportører og Fabrikanter i Norge og Sverige udsender Agenter med Prøvekollektioner og Kataloger, og disse Agenter slaar sig ned for godt her i Landet eller bliver saa længe, indtil de har knyttet de nødvendige Forretningsforbindelser. Disse Agenter maa fuldt ud være Forretningsmænd, helst med Kjendskab til det spanske Sprog og rede til at anvende alle sine Evner paa Arbeidet. De maa nyde Tillid hos Exportørerne hjemme, saa at deres Ordres udføres prompt og nøiagtig. Dette kan Exportørerne saa meget mere gjøre, som Bestillingerne her betales strax ved Modtagelsen af Varerne. Derhos maa Agenterne kunne deltage i Selskabslivet og derved gjøre nyttige Forretningsbekjendtskaber. Endelig maa de, for at kunne optage Konkurrencen, sælge sine Varer til de af Exportørerne stipulerede Priser og selv nøie sig med sin Provision.

Josef Breier.

Triest.

Aarsberetning dateret 31 December 1898.

I 1898 ankom til Konsulatdistriktet 8 norske Dampskibe og 1 Seilskib til en samlet Drægtighed af 5 437 Ton. Bruttofragt Kr. 82 314.00.

Heraf afgik til andre Lande 4 Dampskibe med Ladning, dr. 1889 Ton, Bruttofragt Kr. 9 760, og 5 i Ballast. De norske Skibe havde ialt 139 Mands Besætning, deraf 128 Nordmænd, 9 Svensker og 2 af fremmede Nationer. Ingen Af- eller Paamønstringer fandt Sted.

Ingen svenske Fartøier ankom i Aarets Løb.

Indførsel til Triest med norske Dampskibe:

Fra	fremmede	Lande	med	Ladning	8	Dampsk.	dr. Ton	4 603	Fragt Kr. 60 228.00
„	—	—	„	—	1	Seilskib	- „	834	— „ 22 086.00
					Ialt 9	Skibe	dr. Ton	5 437	Fragt Kr. 82 314.00

Udførsel fra Triest:

Til	fremmede	Lande	med	Ladning	4	Dampskibe	dr. Ton	1 889	Fragt Kr. 9 760.00
„	—	—	„	i Ballast	4	—	- „	2 714	
„	—	—	„	Do.	1	Seilskib	- „	834	
					Ialt 9	Fartøier	dr. Ton	5 437	Fragt Kr. 9 760.00

De 9 lastede norske Skibe, der ankom til Triest, medbragte fra andre Lande: Appelsiner og Citroner 41 263 Kasser, Svovel 1 137 Sække, Essenser 15 Kolli, Mandler 45 Sække, Pimpsten 6 Kolli, Terpentinspiritus 250 Fade, Harpix 5 000 Fade, Cardifkul 4 865 Ton, forskjellige andre Varer 31 Kolli. Af de 9 norske Skibe afgik 5 i Ballast, 4 afgik med Ladning af Egestav, Bjelker og Bord med flere Slags Trælast samt Sukker og Bønner.

Erlagte Konsulatafgifter Kr. 345.25; Expeditionsafgifter Kr. 71.00. Ialt Kr. 416.25.

Indførselen af Stokfisk fra Norge udgjorde: via Hull 552 000 Kg., via Hamburg 475 700 Kg., via Italien 25 600 Kg., ialt 1 053 300 Kg. Indførselen af Fisketran fra Norge: via Hull 348 600 Kg., via Hamburg 147 400 Kg., via Italien 2 600 Kg., tils. 498 600 Kg.

En detail solgtes Stokfisken til Gulden 39—40½ med 3—5 % sconto pr. 100 Kg., Fisketran til Gulden 20.50—31.00 pr. Kvintal og Medicintran i Bliktønder til Gulden 34—48.00.

Til Norge udførtes via Hull: Til Christiania: Laurbærblade 3 380 Kg., Tørrede Frugter 14 923 Kg.; endvidere Gummi, Sødtræextrakt, Insektpulver, Laurbær, Frø, Saltsyre og Terpentin. Til Trondhjem: Kaffe 560 Kg, Tørrede Frugter 2 004 Kg., ialt 28 087 Kg. til en Værdi af Kr. 20 040 mod i 1897 Kg. 39 212 til en Værdi af Kr. 37 150.

Fragten for Egestav var i Gjennemsnit fr. 10—12 pr. Ton. Paa Middelhavet udgjorde Fragten fr. 10—11½ pr. Ton à 42 franske Kubikfod saavelsom for 1 000 Kg. in full. Fragterne for Lærketræ fra Sicilien varierede mellem 13—15 Lire for 1 200 venetianske Unzer. Andre Fragter saasom paa Nord- og Sydamerika, Hamburg, England, Japan, China, Bombay og Brasilien holdt sig uforandret, idet disse besørges af regelmæssige Linjer med faste Tariffer for de forskjellige Varer.

Høieste og laveste Kurs for 100 fr. var i 1898 Gulden 47.40 og 47.80, 100 Lire = Gulden 43.20—44.50, £ 10.00 = Gulden 119.80—120.75, 100 Mk. = Gulden 58.60—59.00.

Sundhedstilstanden var i det forløbne Aar tilfredsstillende.

Konsulatets Adresse er Via del Fontanone No. 2. Kontortid 9—12 og 3—5.

Til Vicekonsulatet i Spalato meldtes ikke Ankomst af noget norsk eller svensk Skib. Efter Vicekonsulens Beretning ankom did ialt i 1898 3 772 Skibe dr. 677 370 Tons mod i 1897 3 535 Skibe dr. 637 163 Tons. — Importen dertil fra Italien bestod af Bygningstømmer, Marmor, Vin, Ost m. M., og Exporten af Dyr, Stenkul og Træ. Fra Grækenland og Tyrkiet ankom Korn og Bælgfrugter, medens der dertil exporteredes saltet Fisk og Trælast.

Otto von Leitenburg.

Tripoli (Afrika).

Aarsberetning dateret 1 Januar 1899.

Jeg har herved den Ære at indberette, at ingen norske eller svenske Skibe ladede eller lossede her eller anløb for Ordre eller for at reparere i Aaret 1898; som Følge heraf blev ingen Konsulatafgifter erlagte.

Akyab.

Aarsberetning dateret 4 Januar 1899.

Ingen norske eller svenske Skibe ankom her til Havnen i Aaret 1898.

Fiume.

Til Distriktet ankom i Aaret 1898 5 norske Skibe drægtige tilsammen 3 813 Tons, deraf med Ladning et Seilskib dr. 1 203 Tons og 2 Dampskibe dr. 926 Tons, samt i Ballast 2 Dampskibe dr. 1 684 Tons. Bruttofragter af ankomne Seilskibe Kr. 46 500.00, af Dampskibe Kr. 19 900.00.

Der ankom et svensk Fartøi dr. 288 Tons.

Oppebaarne Konsulatafgifter: Af norske Fartøier Kr. 202.22, af svenske Fartøier Kr. 18.13.

Aarsberetning dateret 3 Januar 1899.

Af de sex til Konsulat-Distriktet ankomne Skibe var et svensk. 3 afgik med Trælastladning, et med Tobak; to indehavde Ladning af norske Mineralier. I Handelen har ingen Forandring fundet Sted; Udførselen af Trælast og Kornvarer holder sig paa samme Standpunkt. Ogsaa Indførselen er stationær. Dog har der været et Opsving i Handelen med Ris og Jute.

A. F. Luppis.

Karlsruhe.

Aarsberetning ved Robt. Koelle dateret 24 Februar 1899:

Ligesom foregaaende Aar var ogsaa Aaret 1898 i sin Almindelighed gunstigt for Handel og Industri i Tyskland. I mange Handels- og særlig Industrigrene var Forholdene ligefrem glimrende; og heller ikke ved Aarets Slutning mærkes der nogen Aftagen i den livlige Fabrik- og Forretningsvirksomhed.

Trods flere i Aaret herskende ugunstige Faktorer — den spansk-amerikanske Krig, Konflikten mellem Frankrige og England i Fashoda-Spørgsmaalet, den høie Diskonto (gjennemsnitlig 4.27 % mod 3.91 % forrige Aar) — lod Forretningsverdenen sig ikke afskrække, idet den indsaa, at den usædvanlig livlige Industrivirksomhed, særlig i Elektricitetsbrancherne, i Tertiærbaner og Sporveie stillede meget store Fordringer til Pengemarkedet, og at Efterspørgselen saaledes var legitim og Midlerne bestemt til Anvendelse i produktivt Øiemed.

Det samme gjælder de af tyske Byer i de senere Aar hyppig optagne Laan. Næsten overalt er Velstanden i Stigende, og Haand i Haand dermed stiger Fordringerne til Livets Bekvemmeligheder, og disses Tilfredsstillelse lægger stærkt Beslag paa Pengemarkedet. Trods dette kan man dog sige, at Penge ikke var knappe, og at Midler uden synderlig stor Vanskelighed lod sig opdrive til alle legitime Øiemed. Alle godt ledede industrielle Forretninger har ved rigelige Afskrivninger og Reservefonds styrket sin Stilling, saa at et muligt Omslag i de gode Tider ikke nu vilde have saa slemme Følger som før. Det samme gjælder ogsaa om de tyske Banker og Kreditinstituter.

Af de svævende Handelstraktatforhandlinger med England haaber man i industrielle Kredse paa et gunstigt Udfald.

Hvilke Fordele der kan flyde af Tysklands Erhvervelse i det fjerne Østen og Aabningen af det kinesiske Marked, lader sig endnu ikke overskue.

Kornmarkedet var i første Halvdel af Aaret meget bevæget. Hvedepriserne holdt sig vistnok i Januar—Marts paa omtrent samme Høide, men steg derpaa i April paa Grund af Forholdene i Amerika med M. 10 til M. 15, hvilket foranledigede en stærk „Hausse". Priserne gik atter op M. 30, og en yderligere Stigning befrygtedes. Med de amerikanske Seire over den spanske Flaade indtraadte imidlertid atter en Følelse af Tryghed, og Kornpriserne begyndte raskt at synke Fra det høieste Standpunkt i Mai M. 240 cif. Rotterdam faldt Priserne indtil Enden af Juni 90 M. og til Enden af Juli yderligere 15 M. for saa nogenlunde at holde sig paa dette Standpunkt.

Forretningerne i Rug forløb meget roligere. Rug solgtes i de første 4 Maaneder til M. 160—165 loco Mannheim. Prisen gik under den værste Stigning paa Hvede knapt 15 M. op for saa igjen langsomt at falde noget under det gamle Standpunkt.

I Byg var Afsætningen livlig. Indtil Høsten var der god Efterspørgsel efter Bryggeribyg, og da de indenlandske Forraad var oprømmet, indkjøbtes større Kvanta udenlandsk, navnlig kalifornisk Byg. Efter Høstens Afslutning udviklede der sig en livlig Forretning i indenlandsk Byg.

Havre fandt indtil August rigelig Afsætning i Indlandet saavelsom ogsaa i Schweitz. Tilførslerne bestod hovedsagelig i russisk og amerikansk Havre. Efter Høstens Afslutning hørte Efterspørgselen efter udenlandsk Vare ganske op.

Mais nød jevn Efterspørgsel. Humlehøsten var liden i Mængde, men kvalitativt god. Salget til Bryggerierne gik rask fra Haanden. Salget af Træfrugt, Druer, friske Grønsager og afskaarne Blomster forløb ikke ugunstig; desværre var Høsten af Æbler og Pærer mislykket. For Møllerne var Aaret meget bevæget, Afsætningen i Mel og Foderstoffe var rask og Udbyttet tilfredsstillende. Ogsaa Melhandelen var meget livlig og Omsætningen stor. For Spiritushandelen og Handelsbrænderierne hører det forløbne Aar til de bedre.

I Vinhandelen mærkedes den skadelige Indflydelse af den feilslagne Høst; dog var Omsætningen i ældre Aargange ganske livlig til akceptable Priser. Som Følge af den ringe indenlandske Høst indførtes større Mængder udenlandske, navnlig italienske Druer for at tilberedes til Vin. Der er et stærkt Ønske om Afslutning af en Handelstraktat med Spanien for atter at kunne indføre dette Lands Vine paa de samme gunstige Betingelser som Italiens og Østerriges.

Handelen med udenlandsk Raatobak var rolig. For Cigarindustrien var Aaret ikke ganske tilfredsstillende dels paa Grund af den høie Pris paa Raatobak, dels paa Grund af den stærke Konkurrance. Afsætningen tog sig op i andet Halvaar.

I amerikanske Kjød- og Pølsemagervarer var Indførselen paa Grund af de høie Priser paa Svinekjød i Tyskland meget stor og Omsætningen betydelig. Efterspørgselen efter Margarin har atter tiltaget betydelig.

Engros-Kaffehandelen led ogsaa i Aaret 1898 under Trykket af for store Forraad, men skaanedes dog for store Prissvingninger. Udsigterne er ikke ugunstige.

Cementfabrikerne var som Følge af den yderst livlige Efterspørgsel fuldt optagne; ogsaa Udførselen synes igjen at have tiltaget noget. Salgspriserne holdt sig paa samme Standpunkt og har ikke holdt Skridt med de stigende Driftsomkostninger. Udsigterne for Fremtiden formørkes noget ved den enormt tiltagende Produktion i de Forenede Stater og Oprettelsen og Udvidelsen af talrige tyske Fabriker. Den overordentlig livlige Byggevirksomhed har holdt sig ogsaa i Aaret 1898. For Kalkindustrien saavelsom for Fabrikationen af Kunststene var Forholdene gunstige. Marmorvareindustrien var stærkt optaget og forøgede sin Produktion; men Priserne var lave. I Engros-Kulhandelen var der stor Livlighed; dog kunde Udbyttet have været bedre.

I Jernhandelen var Forretningerne overordentlig livlige, ligesaa i Handelen med Isenkramvarer, Ovne etc. Efter Staal var der stærk Efterspørgsel.

Fabriker for Lokomobiler og Landbrugsmaskiner havde saameget at gjøre, at mange Bestillinger maatte afslaaes trods betydelig Forøgelse af Arbeidsstyrken.

I mange Artikler i Speceri- og Kolonialvarebranchen var Efterspørgselen i Høst meget stor til høie Priser.

Den kemiske Storindustri opnaaede vistnok ret god Omsætning, men Priserne stod ofte ikke i Forhold til de forhøiede Produktionsomkostninger. Afsætningen i kunstige Gjødningsemner var normal til noget høiere Priser, som dog ikke kom Producenterne tilgode, men var betinget af høiere Priser paa Raastofferne. Priserne paa Petroleum er i Aarets Løb lidt efter efter lidt gaaet op; Forretningen betegnes som tilfredsstillende. I Sæbefabrikationen var Afsætningen tilfredsstillende, og Efterspørgselen efter bedre Kvaliteter steg; Priserne svarede dog ikke til de forøgede Fremstillingsomkostninger. I Lin- og Bomuldsvarer var Omsætningen større end i Aaret 1897; dog er Priserne paa Bomuldsvarer meget trykkede. Læderindustrien var godt beskjæftiget, og Forretningernes Gang kan i Almindelighed betegnes som tilfredsstillende. Ogsaa for Læder-Engroshandelen var Aaret i Almindelighed ikke ugunstigt, men ogsaa her indvirkede Misforholdet mellem Priserne paa raa Huder og Læder tildels forstyrrende, idet der i Haab om bedre Læderpriser kun indkjøbtes det Nødvendige.

Handelen med Tømmer (Gran) gav et helt ud tilfredsstillende Udbytte. Priserne steg tilstrækkelig til rigelig at svare til de forhøiede Indkjøbspriser. Ogsaa i Egetømmer gik Forretningerne noget bedre end i Aaret 1897, selv om de opnaaede Priser undertiden lod endel tilbage at ønske.

I Handelen med saget Trælast var vistnok Omsætningerne meget store og Salgspriserne kunde ogsaa forhøies noget, men kunde paa Grund af den vedvarende Konkurrance med Tilførslerne fra Bukowina og Siebenbürgen heller ikke i 1898 holde Skridt med de stedse stigende Indkjøbspriser ved Sagbrugene. Handelen med Træ til Tøndestav var paa Grund af den daarlige Vinhøst ikke lønnende.

Handelen med tysk Høvellast var paa Grund af den overvældende Konkurrance med de bayerske Høvlerier ikke lønnende. For nordisk Høvellast

kunde de høie Indkjøbspriser i alle nordiske Exportlande holde sig til Midten af Juli. Fra dette Tidspunkt gav Sverige noget efter og offererer nu til betydelig modererede Priser. Handelen med Pitch Pine forløb, bortseet fra en kort Forstyrrelse ved den spansk-amerikanske Krig, normalt.

Skibsfarten kunde vistnok foregaa hele Aaret, og Gods til Transport var ogsaa rigelig tilstede; men i de første 6 Uger og fra Midten af September var Vandstanden ugunstig, og Fragterne var i hele Aaret trykkede.

Forholdene i Transportforsikringsforretningerne har ikke forandret sig væsentlig; nu som før trykker den overordentlig store Konkurrance Præmierne ned, og kun i Søforsikringsbranchen kan man love sig noget Resultat paa Grund af en tilsigtet Fællesoptræden af Selskaberne til Bedring af Præmier og Betingelser.

Arbeiderforholdene har efter de foreliggende Beretninger i Almindelighed ikke forandret sig i nogen ugunstig Retning. Lønsnedsættelser har i dette Aar, som det synes, overhovedet ikke forekommet. Derimod har der været en betydelig større Anvendelse af Arbeidere i flere Industrigrene og en næsten gjennemgaaende Stigning i Arbeidslønnen. Kontraktsbrud har i Aaret 1898 kun forekommet enkeltvis f. Ex. i Ølbryggerierne. I Almindelighed blev den gode Forstaaelse mellem Arbeidsgiver og Arbeidstager ikke alvorlig forstyrret.

Alt i Alt kan Aaret 1898 betegnes som gunstigt for Handel og Industri, og Forholdene ved Aarets Slutning var af den Art, at Udsigterne, hvis ikke overordentlige og uventede Begivenheder indtræder, ogsaa for Fremtiden kan betegnes som gode.

Mexico.

Aarsberetning fra Vicekonsulen i Laguna de Terminos, dateret 31 December 1898.

Handel og Skibsfart har i Aarets Løb holdt sig omtrent paa samme Standpunkt som forrige Aar.

I Aaret 1898 ladede her 9 Dampskibe af Mundson Linjen, 4 norske og 5 engelske, medens 85 Seilskibe indtog Ladning i Laguna eller paa Kysten her, hvoraf 43 norske, 12 engelske, 10 tyske og to svenske. Skibene afgik for største Delen til Falmouth for Ordre. Fragterne har siden Midten af Aaret gaaet temmelig sterkt op. De nuværende Rater for Seilskibe til Europa er: for Blaatræ ca. 32 sh. 6 d og for Mahogny 42 sh. 6 d pr. 1 016 Kg. Det er temmelig knapt om Tonnage.

Nye Love om Handel og Skibsfart er kun emaneret med Hensyn til Tonnagegebyrer. For Tiden betaler et Seilskib, uanseet om det ankommer i Ballast, med hel eller delvis Ladning 10 Cents pr. Bruttoton og 5 Cents Tillæg hertil i saadanne Havne, hvor Havneudbedringer foretages, saasom Laguna,

Frontera, Coatzacoalcos, Veracruz, Tampico etc. Dampskibe betaler 6 Cents i Tonnageafgift og 3 Cents Tillæg. Derimod er nu samtlige Skibe befriede for Fyrafgifter og Afgifter til Havnekapteiner. Importen til Stedet aftager mere og mere, ligesom overhovedet Handelen her i Laguna gaar tilbage, og Befolkningen forarmes.

Nogen nævneværdig Ind- eller Udvandring har ikke fundet Sted.

Klimatet har i det forløbne Aar ikke været saa gunstigt som i det næstforegaaende. Vedvarende Regnveir har frembragt megen Sygelighed (Influenza); epidemiske Sygdomme som gul Feber etc. er dog ikke optraadt; kun paa nogle Skibe, der kom fra Tampico, indtraf endel Sygdomstilfælde af gul Feber, hvoraf et med dødelig Udgang.

Aarsberetning fra Vicekonsulen i Tampico, dateret 7 Januar 1899.

Alle Skibe med et Dybgaaende af optil 23 Fod er kommet op i Floden, skjønt Barren i Maanederne Oktober—December var meget opgrundet og Indløbet utrygt. To Dampskibe kom paa Grund og var nær forlist; begge blev dog bjerget uden at lide stor Skade; et af disse, det norske Dampskib „Lyderhorn", ligger endnu i Havnen og venter paa en Slæbebaad, som kan bringe det til en nordamerikansk Havn for at repareres.

Værdien af Varer ind- og udført gjennem Tampico i det Fiskalaar, som udløb 30 Juni 1898, var som følger: Import 7 417 665 Pesos Guld mod 8 773 275 Pesos Guld i foregaaende Fiskalaar. Export 36 492 544 Pesos Sølv mod 29 952 441 Pesos Sølv foregaaende Fiskalaar.

Nedgangen i Importen var hovedsagelig foraarsaget ved den amerikansk-spanske Krig, idet de Forenede Staters Flaade ikke deltog i denne Trade, om de end senere blev remplaceret af Skibe tilhørende neutrale Nationer.

Den betydelige Forøgelse i Exporten skyldes tiltagende Udskibning af Mineraler til de Forenede Stater.

Toldpakhuset ødelagdes ved en Brand i Begyndelsen af forrige Aar, og Gjenopbygningen er endnu ikke paabegyndt; dette ventes dog snart at ville ske og Arbeidet at skulle udføres i Løbet af Aaret.

Toldbodbygningen vil ogsaa blive færdig i dette Aar.

Nye Skibsafgifter. Istedetfor de tidligere Tonnage- og Fyrafgifter er der paalagt følgende Afgifter: Tonnageafgifter: Seilskibe 10 Cents pr. Brutto-Ton Dampskibe 6 Cents pr. Brutto-Ton, regnet lig 2.83 Kubikmeter. Tillægsafgifter til Beløb ikke over 50 % af ovenstaaende Afgifter vil senere blive paalagt af Hensyn til Havneudbedringer.

Bar-Afgifter opkræves fremdeles med $ 3.00 pr. Fod Dybgaaende for Indgaaende og Udgaaende.

Lodsafgifter ere de samme som før eller $ 8.38 pr. M. Dybgaaende ind og ud.

Sundhedsafgifter 2 Cents pr. Ton netto; denne Tonnage beregnet til 35 % mindre end Bruttotonnagen for Dampskibe og 5 % mindre for Seilskibes Bruttotonnage.

Sundhedstilstanden. Der var rigelig Nedbør sidste Aar, hvilket her i Omegnen foraarsagede to Oversvømmelser; som Følge heraf udbredte Malariafeberen sig blandt de fattige Klasser, ofte med dødelig Udgang. Ogsaa Tilfælde af gul Feber er blevet bemærket. Denne Sygdom var blot sporadisk og er forsvundet ved Indtrædelsen af kjøligere Veirlig.

Skibsbesætningerne har heldigvis ikke lidt nævneværdigt af Sygdommen.

Guatemala.

Aarsberetning for 1897) dateret 5 Januar 1899.*

Aaret 1897 kan i økonomisk Henseende ikke just betegnes som særlig gunstigt for Fristaten Guatemala.

Indførsel. Der importeredes fra Storbritannien 63 979 Kolly til en Værdi af $ 1 484 246.50, fra Frankrig 40 799 Kolly til en Værdi af $ 878 873.45, fra Tydskland 124 076 Kolly, Værdi $ 1 483 710.80, fra Spanien 10 081 Kolly, Værdi $ 137 674.45, fra Italien 13 180 Kolly, Værdi $ 178 851.70, fra Belgien 19 453 Kolly, Værdi $ 79 553.45, fra de Forenede Stater 648 652 Kolly, Værdi $ 2 296 790.55, fra Mexico 10 187 Kolly, Værdi $ 57 747.10, fra Sydamerika 8 185 Kolly, Værdi $ 82 804.40, fra Østerrig 1 984 Kolly, Værdi $ 39 314.20, Holland 4 631 Kolly, Værdi $ 28 125.05. Japan 2 323 Kolly, Værdi $ 33 460.25, Centralamerika 12 030 Kolly, Værdi $ 28 291.80.

Indførselstolden beløb sig til Pesos 4 469 687.31 mod i foregaaende Aar Pesos 7 068 451.15, altsaa en Nedgang i Toldindtægterne af Pesos 2 598 727.84. Herved maa man dog tage i Betragtning, at der til den centralamerikanske Udstilling indførtes et Antal Varer, for hvilke ingen Told udrededes. Desværre kunde denne Udstilling ikke opvise det forønskede Resultat og afsluttedes derfor med et ganske betydeligt Underskud.

Indførselen i Aarene 1892—96 udgjorde henholdsvis $ 6 010 233, $ 6 383 835, $ 6 937 598, $ 7 129 301 og $ 9 143 354.

Udførselen. Første Plads i Exporten indtager som sædvanlig Landets Hovedprodukt Kaffe. Der afskibedes i det hele 476 054 Kvintaler à 46 lbs. saakaldt Café en oro (afskallet Kaffe) og 348 701 Kvintaler à 39 lbs. Café en pergamino (Kaffe med Skal). Heraf gik til Tyskland 543 806 Kvintaler, England 123 277 Kvintaler, Forenede Stater 137 055 Kvintaler, medens Resten fordeltes paa Frankrige, Østerrige, Italien og Sydamerika, ialt repræsenterende en Værdi af $ 18 875 700.

---

*) Indkom for sent til at indtages i forrige Aargang.

Af andre Udførselsartikler kan nævnes Huder og Skind, Sukker, Cacao etc.

Værdien af den samlede Export beløb sig til $ 19 775 800. Udførselstolden beløb sig til $ 2 340 236.56, en Forøgelse af $ 424 502.81 mod Aaret 1896.

Udførselen i Aarene 1892—96 udgjorde henholdsvis: $ 13 765 984, $ 18 550 519, $ 19 415 695, $ 25 584 779, $ 22 349 623.

Den i September Maaned 1897 paa forskjellige Steder i Landet udbrudte Revolution har tilføiet Republiken stor Skade. Forretningerne ligger nede, og Forholdene i det hele giver megen Anledning til Bekymring.

Den paabegyndte Bygning af Nordbanen, der skal forbinde Hovedstaden med det Atlantiske Ocean, maatte under disse Omstændigheder indstilles; i andre paabegyndte Foretagender indtraadte Stagnation, og det maa blive Fremtidens Sag at vise, hvorledes en bedre Tingenes Tilstand skal kunne indtræde.

H. Payens.

St. Thomas.

Skibsfarten 1898.

Af norske Dampskibe ankom til St. Thomas i Aarets Løb iforat losse eller lade 5 dr. 4 084 Tons, deraf i Ballast 1 dr. 484 Tons. Erlagte Konsulatafgifter $ 62.47. Til St. Croix ankom 2 Seilskibe dr. 883 Tons, begge i Ballast; udgaaende Bruttofragter for disse to £ 1 750, erlagte Konsulatafgifter $ 15.03.

For at reparere Skade eller for Ordre anløb 16 norske Seilskibe dr. 9 604 Tons.

Af svenske Fartøier anløb et dr. 1 918 Tons; erlagte Konsulatafgifter $ 32.62.

Aarsberetning dateret 20 Febr. 1899.

Ogsaa i 1898 har St. Thomas hævdet sin Betydning som Anløbshavn, hvilket især viste sig under den spansk-amerikanske Krig. Ikke mindre end 2 952 Fartøier anløb Havnen (imod 2 784 i 1897), deraf var 2 088 engelske, 303 danske, 167 tydske, 147 amerikanske, 91 franske, 68 hollandske, 34 italienske, 20 norske, 1 svensk, 16 spanske, Resten tilhørende forskjellige Nationer. Af ovennævnte Tal vare 486 Dampskibe, særlig tilhørende de tydske, engelske, franske og italienske Dampskibslinjer, der regelmæssig anløber St. Thomas og har Station her; 5 var norske og 1 svensk Dampskib; disse skandinaviske Dampskibe ankom dels med Kulladninger fra Philadelphia, dels var det mindre Fartøjer, der under Krigen benyttedes som Reporterbaade for amerikanske Aviser.

Af Orlogsmænd besøgtes St. Thomas Havn i 1898 af ikke mindre end 65, nemlig af 31 amerikanske, 6 franske, 6 tydske, 6 italienske, 3 hollandske, 3 engelske, 3 spanske, 3 dominikanske, 2 danske, 1 russisk og 1 østerrigsk; men heller ikke i det forløbne Aar har noget svenskt eller norskt Orlogsskib besøgt Havnen. Største Delen af disse Skibe tog Kul, i hvilken Artikel en livlig Forretning gjordes i det forløbne Aar og til særdeles gode Priser. Ogsaa en Del Proviant indtoges af disse Orlogsmænd, og i det Hele taget var Forretningerne i Havnen særdeles livlige, navnlig i Aarets første Halvdel.

Et norsk Barkskib „Antwerp" af Mandal indkom hertil i Havari med Ladning af Pitchpine, lossede sin Ladning, hvorefter Skibet viste sig at være i en saa daarlig Tilstand, at det blev kondemneret; dets videre Skjæbne er imidlertid ved Aarets Udgang endnu ej afgjort.

Der paamønstredes i Aarets Løb 12 Sømænd og afmønstredes 7, alle paa norske Fartøjer; én syg Nordmand efterlodes her paa Hospitalet og hjemsendtes i Januar 1899. Der fandt ingen Rømninger Sted.

Fragtmarkedet. Desværre formindskes stadig Antallet af skandinaviske Fartøier, der søger Vestindien for Fragt-Ordre, hvilket vel væsentligst er begrundet i, at de her etablerede Dampskibslinjer — navnlig Hamburg Amerikanische Packetfart Actien Gesellschaft — stadig indtager flere Havne i Vestindien i deres regelmæssige Ruter. Ovennævnte Selskab agter ogsaa i dette Aar at udvide sig betydeligt og etablere intercoloniale Linjer, der vil samle Fragten fra de mindre Havne rundtomkring her paa St. Thomas, og omlade den i de større transatlantiske Dampskibe. Ogsaa det engelske Dampskibsselskab, Royal Mail S. S. Co., agter at udvide sig i 1899 og anløber alt nu de fleste Havne i Puertorico, efter at samme er blevet amerikansk, samt vil starte en ny Linje fra Southampton via St. Thomas til Cuba. Der er formentlig ingen Tvivl om, at St. Thomas' Betydning som Anløbshavn dels for fragtsøgende Skibe, dels for Dampskibslinjer, snarere vil forøges, nu da Puertorico og tildels Cuba ere under amerikansk Administration, og dette vil endmere blive Tilfældet, naar enten Nicaragua eller Panama-Kanalen bliver gjennemført, af hvilke jo navnlig det første Project synes at skulle realiseres i en nær Fremtid. Af Fragter opnaaede norske Skibe her for Sukker i Sække fra St. Domingo $ 3.25 pr. Ton netto; Melasse fra Puertorico til Forenede Stater $ 2 50 pr. 100 Galloner; Logwood fra Haiti 40 sh. pr. Ton til Kanalen, fra Belize 32 sh. 6 d; Naval Stores Brunswick til Kanalen 2 sh. $7\frac{1}{2}$ d og 3 sh. $10\frac{1}{2}$ d.

Til St. Croix indgik i Finantsaaret 1897—98 385 og afgik 377 Fartøjer, imod henholdsvis 284 og 280 i 1896—97.

Toldintraderne paa St. Croix beløb sig til $ 98 360.61 imod $ 104 455 i 1896—97. Udførselen af St. Croix Hovedprodukter stillede sig saaledes:

	Til Europa.	Til Amerika.	Tilsammen.	
Sukker .	℔ 10 424 196	17 432 483	27 856 679	℔
			imod i 1896—97	
			28 057 835	„
Rom	Gall. 50 541	28 939	79 480	Gall.
			imod i 1896—97	
			85 512	„
Melasse . .	—	87 802	87 802	„
			imod i 1896—97	
			202 949	„

Udsigterne for den nu netop paabegyndte Høst er særdeles gode, hvad angaar Udbyttet, men Sukkerpriserne synes jo ikke at bedre sig.

Sundhedstilstanden har paa begge Øer som sædvanlig været særdeles tilfredsstillende.

Valdemar Riise.

Indhold: **Akyab** S. 7. — **Fiume** S. 8. — **Guatemala** S. 13. — **Karlsruhe** S. 8. — **Mexico** S. 1 og 11. — **St. Thomas** S. 14. — **Triest** S. 6. — **Tripoli (Afrika)** S. 7.

Johannes Bjørnstads Bogtrykkeri.

Beretninger om Handel og Skibsfart.

Uddrag af Aarsberetninger fra de norske og svenske Konsuler for 1898 m. M.,

No. 2. udgivet ved Departementet for det Indre. **1899.**

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

Amsterdam.

Skibsfarten i 1898.

Norske Fartøier.	Med Ladning.				I Ballast.				Tilsammen.		Bruttofragter i Kroner.	
	Seilskibe.		Dampskibe.		Seilskibe.		Dampskibe.					
	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Seilskibe.	Dampskibe.
Fra Norge til Hovedstationen . . .	9	1 816	56	24 197	-	-	-	-	65	26 013	19 759	195 136
Norge til Vicekonsulsstationerne . .	66	15 741	76	24 775	-	-	-	-	142	40 516	238 896	308 625
andre Lande til Hovedstationen .	11	8 648	48	57 764	2	573	1	1 111	62	68 096	263 732	180 999
andre Lande til Vicekonsulsstationerne	78	57 800	197	233 190	2	335	6	2 694	283	294 019	1 474 020	794 233
Ialt	164	84 005	377	339 926	4	908	7	3 805	552	428 644	1 996 407	1 478 993
											3 475 400*)	
II. Afgaaede.												
Til Norge fra Hovedstationen . . .	5	1 055	50	21 629	9	4 182	1	339	65	27 205	11 931	119 575
Norge fra Vicekonsulsstationerne . .	8	1519	52	16 165	64	23 871	8	3 140	132	44 695	5 780	133 886
andre Lande fra Hovedstationen .	3	889	4	2 447	7	6 209	51	58 956	65	68 501	3 967	14 369
andre Lande fra Vicekonsulsstationerne	11	4 915	36	33 530	66	46 593	184	208 248	297	293 286	56 393	114 637
Ialt	27	8 378	142	73 771	146	80 855	244	270 683	559	433 687	78 071	382 467
											460 538*)	

*) Heri er ikke medregnet Bruttofragterne for Dampskibe i time charter.

Af svenske Skibe ankom 251 dr. 224 498 Tons; deraf Dampskibe 239 dr. 219 471 Tons.

Erlagte Konsulatafgifter udgjorde:

	Ved Hovedst.	Ved Vicekonsulsst.
Norske Fartøier . . .	Gulden 3 309.35	Gulden 13 111.17
Svenske — . . .	— 1 688.16	— 5 708.15
Tilsammen	Gulden 4 997.51	Gulden 18 819.32

Expeditionsafgifterne udgjorde Gulden 314.10, hvoraf i norske Anliggender Gulden 179.00 og i svenske Gulden 135.10.

I Aarene 1893—97 ankom der gjennemsnitlig 462 norske Skibe dr. 264 314 Tons og 147 svenske Skibe dr. 94 342 Tons; i 1898 ankom der som nævnt henholdsvis 552 dr. 428 644 Tons og 251 dr. 224 498 Tons, altsaa en Forøgelse af 90 norske og 104 svenske Skibe dr. henholdsvis 164 330 og 130 156 Tons.

Heraf fremgaar, at Norges og Sveriges Skibsfart paa Distriktet har været endnu livligere i 1898 end foregaaende Aar. I 1898 ankom 35 Fartøier dr. 100 579 Tons mere end i 1897 og ikke mindre end 194 Fartøier dr. 294 486 Tons mere end i Femaarsperioden 1893—97 gjennemsnitlig. Sammenlignes Fartøiernes Antal og Drægtighed i 1898 med Aaret 1897, udviser Antallet for Norges Vedkommende en Formindskelse af et Fartøi, men en Forøgelse i Drægtigheden af 51 638 Tons. For Sveriges Vedkommende udgjør Forøgelsen 36 Fartøier med 48 941 Tons. Af Fartøierne var 623 Dampskibe dr. 563 203 Tons og 180 Seilskibe dr. 89 939 Tons, heraf norske 384 Dampskibe dr. 343 731 og 168 Seilskibe dr. 84 913 Tons. I 1897 var Forholdet følgende: 544 Dampskibe og 224 Seilskibe, deraf norske 359 Dampskibe og 194 Seilskibe. I Henseende til Dampskibe udviser Aaret 1898 en Forøgelse for begge Lande af tilsammen 79 dr. 117 602 Tons, Seilskibene er derimod aftaget med 44 Fartøier dr. 17 023 Tons.

Antallet og Drægtigheden af de i Ballast ankomne norske og svenske Skibe har ligesom foregaaende Aar udgjort en ubetydelig Brøkdel af de med Ladning ankomne Fartøiers Antal og Drægtighed. Ogsaa i Aaret 1898 var det vanskeligt at erholde udgaaende Fragter i nederlandske Havne, hvorfor ogsaa blot omkring Tredjedelen af norske og svenske Fartøier i Distriktet afgik med Ladning.

Bruttofragter af

	1898.	1897.
Ankomne Fartøier . . .	Kr. 5 418 851	Kr. 6 125 797
Afgaaede Do. . . .	„ 818 231	„ 660 542
	Kr. 6 237 082	Kr. 6 786 339

Totalbeløbet af Bruttofragter for hid ankomne Fartøier udviser ved Sammenligning med foregaaende Aar en Formindskelse iaar af Kr. 706 946, medens derimod Totalbeløbet af Fragterne for afgaaede Fartøier angiver en Forøgelse af Kr. 157 689. Formindskelsen falder udelukkende paa de norske Fartøier, medens i Forøgelsen de norske Fartøiers Andel udgjør Kr. 50 097. I Total-

beløbet af optjente Bruttofragter er ikke medregnet Fragt optjent af Skibe i „time charter". Dampskibes og Seilskibes Andel i Bruttofragterne fremgaar af følgende Tabel:

	1898.	1997.
Ankomne Dampskibe . . .	3 335 042	3 803 785
afgaaede Do. . . .	720 585	478 822
ankomne Seilskibe	2 083 809	2 322 012
afgaaede Do.	97 646	181 720

Af de i 1898 med Ladning ankomne norske Fartøier ankom fra:

Norge . . .	207	dr.	66 529	Tons	Grækenland .	11	dr. 11 199	Tons
Sverige . .	88	-	104 685	—	Foren. Stater og britisk Amerika .	98	- 140 493	—
Rusland . .	35	-	28 645	—	Sydamerika .	15	- 10 944	—
Tyskland . .	15	-	5 709	—	Mexico . .	15	- 5 934	—
England . .	13	-	6 882	—	Afrikas Nordkyst . . .	12	- 14 902	—
Frankrige og Belgien . .	9	-	7 015	—				
Spanien og Portugal .	17	-	16 400	—				

Af de med Ladning afgaaede norske Fartøier afgik til:

Norge . . .	115	dr.	40 367	Tons	Grækenland . .	5	dr. 6 999	Tons
Sverige . . .	7	-	1 877	—	Andre Steder inden Distriktet	8	- 4 062	—
Rusland . . .	6	-	5 120	—	Forenede Stater	6	- 10 809	—
Tyske og danske Havne . .	8	-	6 767	—				
England og Skotland . . .	9	-	3 139	—				

Blandt norske Fartøier, afgaaet med Ladning til Norge, indtager de, som gjør regelmæssige Reiser paa Nederlandene, den første Plads.

Norges Skibsfart paa Distriktet, sammenlignet med andre Nationers, inclusive Holland, sees af følgende Tabel:

Ankomne i:	Alle Nationers		Deraf norske.	
	Antal.	Tons.	Antal.	Tons.
1895	9 600	6 773 127	432	206 672
1896	11 053	7 890 695	521	314 094
1897	11 235	8 513 620	591	420 387

Af andre Nationers Fartøier i 1897 var: nederlandske 2 995 dr. 2 104 214 Tons, engelske 5 626 dr. 4 464 844 Tons, tyske 1 334 dr. 869 324 Tons, danske 300 dr. 282 408 Tons.

Paa- og Afmønstringer.

I Amsterdam paamønstredes med norske Fartøier 41 norske, 12 svenske og 53 udenlandske Sømænd samt afmønstredes 90 norske, 19 svenske og 21 udenlandske Sømænd.

Ved samtlige Vicekonsulater i Distriktet paamønstredes med norske Fartøier 330 norske, 137 svenske og 390 udenlandske Sømænd samt afmønstredes 539 norske, 117 svenske og 318 udenlandske Sømænd.

Rømninger.

Ved Hovedstationen rømte fra norske Fartøier 1 norsk og 4 udenlandske Sømænd.

Ved Vicekonsulsstationerne rømte fra norske Fartøier 18 norske, 5 svenske og 15 udenlandske Sømænd.

Indkjøbte og solgte Fartøier.

For norsk Regning erhvervedes et Dampskib og 9 Seilskibe med en samlet Drægtighed af 8 902 Tons. Kjøbesummerne udgjorde tilsammen Kr. 489 150.

Til Udlandet solgtes to norske Seilskibe dr. 727 og 458 Tons.

Søulykker.

Paa den nederlandske Kyst indtraf 5 Skibbrud. Alle Fartøier hørte hjemme i Norge. To af dem gik totalt under, og Besætningen paa det ene omkom. De tre øvrige Fartøier blev Vrag.

Hjemsendte Hyrebeløb til Norge.

Af Generalkonsulatet i Sømandsanvisninger og pr. Post . . .	Kr.	1 943.60
„ Vicekonsulatet i Rotterdam pr. Post	„	3 180.80
„ Sømandsmissionen i Amsterdam pr. Post	„	6 972.75
„ — i Rotterdam - „	„	12 084.00
	Kr.	24 181.15
Derhos sendtes af Generalkonsulatet	„	30 398.15
der ved en i Belgien stedfunden Retssag tilkjendtes Enker og Børn efter endel ved Sammenstød omkomne norske Sømænd.		
	Kr.	54 579.30

Til Norge sendtes endvidere Kr. 2 074.00, udgjørende Efterladenskaberne efter her afdøde Nordmænd.

I Aaret 1898 afsendtes i Embedsanliggender fra Generalkonsulatet ialt 997 Breve og Telegrammer.

Handelen.

Opgave over nogle af de vigtigste Handelsartikler, som i 1898 udførtes fra Norge til Nederlandene og ligeledes over nogle Varer, som fra sidstnævnte Land i samme Aar udførtes til Norge.

Indførsel fra Norge.

Tømmer, Lasten bestaaende udelukkende heraf, usaget	19 692	Tons
— „ — „ — saget	31 330	—
— alle andre Sorter Virke ikke særskilt nævnt, usaget	41 000	Gulden
— „ — „ — „ — „ saget	Opgave mangler	
Tran	3 931 000	Kg.
Stokfisk	3 087 000	„

Udførsel til Norge.

Genever	1 046	Hl.
Cikorie	203 000	Kg.
Manufakturjern	144 000	„
Margarin, spiselig og andre Surrogater for Smør	169 000	„
Do., raa	529 000	„
Oljer	454 000	„
Melissukker	2 205 000	„
Andet Sukker	809 000	„

I Aaret 1897 indførtes fra Norge:

Tømmer, Lasten bestaaende udelukkende heraf, usaget	18 839	Tons	414 458	Gulden
Tømmer, Lasten bestaaende udelukkende heraf, saget	24 265	„	679 420	„
Tømmer, alle andre Sorter Virke, ikke særskilt nævnt, usaget			87 400	„
Tømmer, alle andre Sorter Virke, ikke særskilt nævnt, saget			1 912 329	„
Tøndestav og Snedkerarbeide			177 017	„
Is	9 644 000	Kg.	115 728	„
Jernmalm	4 660 779	„	27 964	„
Bolter og Spiger af Jern	195 783	„	58 735	„
Kobber	195 000	„	195 000	„
Filler (deriblandt Træmasse)	7 766 461	„	931 975	„
Papir			150 569	„
Sten	1 219 463	„	19 511	„
Tran	4 506 158	„	1 216 663	„
Sild	3 678 752	„	367 875	„
Stokfisk	3 505 467	„	701 093	„
Svovelkis	4 890 000	„	440 100	„
Farver	1 505 715	„	752 857	„

Til Norge udførtes samme Aar:

Blomster, Løg, andre Væxter		88 112	Gulden
Fabrik-, Landbrugs- og Dampmaskiner	111 422 Kg.	76 881	—
Glas	75 815 „	74 706	—
Ris	257 938 „	77 381	—
Mel	551 800 „	165 540	—
Huder	196 145 „	138 179	—
Støbegods af Jern	702 778 „	140 556	—
Jerntraad	249 581 „	87 253	—
Ost	119 074 „	41 676	—
Kaffe	1 753 152 „	771 387	—
Margarin, spiselig og andre Surrogater for Smør	298 256 „	238 605	—
Do., raa	355 720 „	160 074	—
Oljer	612 917 „	210 695	—
Melissukker	1 782 228 „	712 891	—
Tobak	110 624 „	410 762	—
Zinkhvidt	585 470 „	146 368	—

Totalværdien af nævnte Indførsel fra Norge opgik til 9 103 577 Gulden og Udførselen til 5 418 211 Gulden.

I 1897 indførtes til Nederlandene Varer til en samlet Værdi af 1 706 145 331 fl. og udførtes Varer for ialt 1 479 146 887 fl.

Angaaende Trævaremarkedet i de forløbne Aar kan anføres følgende: Indkjøbspriserne stod aldeles ikke i Forhold til Salgspriserne. Ligefra Skibsfartens Aabning var Fragterne i Stigende indtil i August, da Omslag indtraadte, for den største Del begrundet i, at blot faa Ordres fandtes i Markedet. Siden Mai faldt Priserne paa Granvirke; Priserne paa Furu og høvlet Trælast var stabile. Prisen paa Bjelker var for høi for Konsumtionen her; paa faa Undtagelser nær var ogsaa Kvaliteten af Bjælkerne ikke saa god som foregaaende Aar. I September faldt Fragterne, og i Oktober fandt blot ringe Omsætning Sted og sluttedes faa Befragtninger. Prisfaldet paa Trævarer kan tilskrives de store Forraad fra foregaaende Aar og Overproduktion af Virke af mindre Dimensioner, hvoraf Udlandet var oversvømmet. Man nødedes Tid efter anden til at oprømme Lagrene, og herved faldt ogsaa Prisen paa Virke af grovere Dimensioner. Konsumtionen var meget god, men Konkurrancen skarp, ja større end nogensinde.

For Øieblikket er Markedet noget fastere. Importen hertil i Slutningen af Aaret kan ikke sammenlignes med foregaaende Aars; hele Importen i 1898 var ogsaa betydelig mindre end i 1897.

Forraadet er tilstrækkeligt for Behovet indtil den nye Tilførsel i 1899.

Bjælker betaltes f. o. b. med 75—70 fl. pr. Tylvt. Priserne paa de mest gangbare Gransorter (usorterede) har været følgende:

$3\times9-11$	fl. 90—86	pr. Stand.	$2^1/_2\times6$	fl. 78	pr. Stand.
$3\times7-8$	„ 84—81	„ —	$1^1/_2\times11$		
$2^1/_2\times7$	„ 81	„ —	$1^1/_4\times11$	„ 90—86	„ —
$2^1/_2\times6^1/_2$	„ 81	„ —	1×11		

$1^1/_2 \times 10$ $1^1/_4 \times 10$ 1×10	fl. 88—84	pr.	Stand.	$1^1/_2 \times 7$ $1^1/_4 \times 7$ 1×7	fl. 81	pr.	Stand.
$1^1/_2 \times 9$ $1^1/_4 \times 9$ 1×9	„ 86—82	„	—	$1^1/_2 \times 6$ $1^1/_4 \times 6$ 1×6	„ 78	„	—
$1^1/_2 \times 8$ $1^1/_4 \times 8$ 1×8	„ 84—81	„	—	1×5 . . .	„ 75—70	„	—
				1×4 . . .	„ 72—60	„	—

Af Floorings fra Norge og Sverige:

Høvlede 1:a & 2:a	— 9″. . .	fl. 106—104	pr.	Std.	cif.
	8″. . .	„ 102—100	„	—	„
	6″. . .	„ 95	„	—	„
	5″. . .	„ 97—91	„	—	„
	med Reduktion for 3:a	„ 9.			

I 1898 ankom med Jernmalm fra Sverige til Amsterdam og Rotterdam:

66 norske Dampskibe	dr.	97 224	Tons	med	197 244 800 Kg.
62 svenske Do.	„	91 043	„	„	174 413 800 „
	dr.	188 267	Tons	med	371 658 600 Kg.
191 fremmede Dampsk.	„	253 884	„	„	590 111 600 „
319 Dampskibe	dr.	442 151	Tons	med	961 770 200 Kg.

I 1897 ankom med saadan Malm fra Sverige til Amsterdam og Rotterdam:

86 norske Dampskibe	dr.	115 597	Tons	med	253 939 600 Kg.
38 svenske Do.	„	62 632	„	„	108 800 000 „
	dr.	178 229	Tons	med	362 739 600 Kg.
209 fremmede Dampsk.	„	251 219	„	„	575 154 650 „
333 Dampskibe	dr.	429 448	Tons	med	937 894 250 Kg.

Tobak.

Af 1897 Aars Sumatra-Høst hidførtes 201 736 Pakker, der i Gjennemsnit solgtes til en Pris af 122 Ct., saa at den hele Import havde en Værdi af fl. 37 400 000.

Af Javatobak importeredes 266 161 Pakker, som gjennemsnitlig indbragte $33^1/_2$ Ct. Hele Udbyttet udgjorde fl. 16 100 000. 11 050 Pakker til en Pris af $95^1/_2$ Ct. hidførtes fra engelsk Borneo. Fra nederlandsk Borneo importeredes 6 954 til 68 Ct. Al Borneotobak indbragte tilsammen fl. 2 354 500.

Kaffe.

Af „Nederl. Handelmaatschappij“ solgtes paa Auktioner i Aaret 200 919 Baller og 282 Kasser samt af Private 268 408 Baller og 1 605 Kasser eller

tilsammen 469 327 Baller og 1 887 Kasser mod 560 402 Baller og 2 408 Kasser i 1897.

Høsten for 1899 anslaaes til 195 000 „picols".

Tilførselen i 1898 var omtrent ligesaa stor som i 1897. For „Handelmaatschappij"s Regning hidførtes blot 400 Baller mere end i 1897.

For Privates Regning indførtes fra Java 202 500 og fra Celebes 2 500 Baller mindre end i 1897; derimod fra Santos 260 500, fra Afrika 3 200 og fra Centralamerika 4 800 Baller mere end i foregaaende Aar. Nedgangen i Tilførselen fra Java kan for en Del tilskrives Misvækst; Forøgelsen i Tilførselen af brasiliansk Kaffe beror paa større Konsumtion og den fortrinlige Maade, hvorpaa de tyske Dampskibsselskaber „Hamburg Süd-Amerikanische Dampfschiffahrt Gesellschaft" og „Norddeutscher Lloyd" har underholdt Forbindelsen mellem Sydamerika og dette Land. Ikke mindre end 44 af Selskabernes Fartøier har paa Tilbagereisen fra Brasilien ført tilsammen 875 700 Baller Kaffe til Rotterdam og stadig prises den Omsorg, hvormed Varen behandles ombord.

Priserne var i forrige Aar stabile og for visse Sorter har Prisen naaet en Grændse, under hvilken yderligere Nedgang neppe er tænkelig.

Priserne var i 1898 følgende:

	Januar.	April.	Juli.	Septbr.	Oktbr.	Novbr.	30Decbr.
Java, god ordinær:	38	33	38 1/4	35 1/2	34	32 1/2	43
„blank":	45	45	48	45	41	39	39
„W. J. B.":	39	35	35	39	34 1/2	33 1/2	34 1/2
Santos:	22	18	19	20	19	19 1/2	20
Afrika:	17 1/2	16	16	15 3/4	15 1/2	15 3/4	16

Efter tre Aar med stadig øget Produktion, som har bragt Forraadet til at vokse fra 197 000 Tons til 410 000 Tons, synes for 1899 ikke nogen Overproduktion at være at befrygte, takket være mindre rigelig Høst og betydelig øget Konsumtion. Med de nu herskende lave Priser er Udsigterne lysere, om man end ikke maa hengive sig til altfor store Forhaabninger.

The.

I 1898 solgtes paa Auktioner hersteds 65 485 Helkasser, 2 056 Halvkasser og 3 308 1/16 Kasser mod 60 010 Helkasser, 4 256 Halvkasser og 1 304 1/16 Kasser i 1897. Mod Slutningen af Aaret gik Priserne regelmæssig op, saa at ved Begyndelsen af 1899 en ganske betydelig Prisstigning kan konstateres.

Kakao.

Den fastere Stemning, som gjorde sig gjældende ved Slutningen af 1897, vedblev i Begyndelsen af 1898. Forraadene var ikke store og paa Grund heraf indtraadte en „hausse", som for hver Dag tiltog. Efterspørgselen efter Vare til Forbrug var livlig. Krigen mellem Nordamerikas Forenede Stater og Spanien udøvede imidlertid en skadelig Indflydelse paa Markedet, da disse Lande ikke længere optraadte som Kjøbere. Denne Tilstand varede til Slutningen af Juli, da Priserne bedredes. Sidste Halvaar udmærkede sig ved stærke Pris-

fluktuationer og de aller sidste Maaneder ved ringe Omsætning og Prisfald. Prisen paa de bedre Sorter undergik dog ikke Forandring. Af Javakakao importeredes 16 500 Baller mod 13 800 Baller i 1897. Priserne var pr. $^1/_2$ Kg. 44 Cent i Marts, 39 à 41 Cent i April, 45 Cent i Juni, 43 Ct. i Oktober og 44 Ct. i December. Forraadet her er 1 000 Baller Java og 100 Baller Surinam Kakao.

Sukker.

Markedet var i det forløbne Aar farveløst. Det udmærkede sig ved vedvarende Usikkerhed, som virkede hæmmende paa Omsætningen og bragte Priserne til at holde sig paa omtrent et og det samme Standpunkt. Den største Forskjel mellem den høieste og laveste Pris var blot en Gulden.

Man venter en snarlig Forandring ved Cubas og Portoricos Indlemmelse i de Forenede Stater og tror, at denne Omstændighed vil komme til at udøve en stor Indflydelse paa Sukkermarkedet.

Sukkerindustrien har paa disse Øer under det spanske Herredømme givet en Afkastning af omkring 500 000 Tons, men ventes nu under kraftig amerikansk Ledelse at ville give over 1 000 000 Tons. Den umiddelbare Følge vil blive, at Unionen heraf vil faa tilstrækkeligt til eget Behov, og at man maa begynde at søge efter andre Afsætningsfelter for det Kvantum, som den fra andet Hold har importeret. Antager man, at denne har udgjort omkring 800 000 Tons Rørsukker, og at dette nu gaar til England, hvor man mere og mere foretrækker saadant Sukker, opstaar den Bekymring, hvor man skal kunne afsætte det europæiske Hvidbedesukker. Utvivlsomt maa de fleste bededyrkende Lande gribe til den Udvei at nedsætte Skatten paa Sukker for at frembringe en taaleligere Pris paa Varen og derved befordre Konsumtionen.

Middelprisen for Bede- og Javasukker var henholdsvis 9.7 og 11.6.

Forraadet den 1 Januar 1899 anslaaes til 2 183 765 Tons mod 2 335 577 Tons den 1ste Januar forrige Aar.

I Sukkerfabrikerne i Nederlandene tilberedtes i 1898 tilsammen 140 523 000 Kg. Sukker.

Ris.

I Begyndelsen af Aaret herskede paa Markedet stor Ro. Dette beroede paa de herværende store Forraad og Beregningerne angaaende Høsten i Birma, som antoges at blive kolossal. Lidt efter lidt blev dog Stemningen livligere. Hertil indførtes 1 737 000 Baller mod 1 545 000 Baller i 1897.

Hvad den nye Høst angaar, opgives denne paa Java med Undtagelse af et enkelt Distrikt at blive rigelig. Høsten i Birma og Japan lover ogsaa at blive meget god, den førstnævnte dog ikke fuldt saa stor som i forrige Aar.

Specerier.

Muskatnød og Muskatblade.

I de tre første Maaneder var Stemningen god, og Priserne gik stadigt opad. I Marts indtraf en yderligere Prisstigning. I Resten af Aaret skede imidlertid et Omslag, og Priserne begyndte at synke ca. 15 pCt. under Prisen

i Marts. Kvaliteten af Muskatnødderne var bedre end foregaaende Aar. Bladene lod derimod adskilligt tilbage at ønske.

Peber.

Af Java Hvidpeber hidførtes 700 Baller. God Vare betaltes i Begyndelsen af Aaret med 45 Ct. og siden med 55 à 60 Ct. 2 600 Baller Sortpeber hidførtes fra Java. Gode Sorter betingede 20 Ct., og Prisen steg til 26 Ct.

Hele Indførselen af Peber beløb sig til 43 000 Baller mod 32 000 Baller forrige Aar.

Forraadet anslaaes til 5 300 Baller.

Kinabark.

Haabet om, at de i Slutningen af 1897 herskende Priser paa denne Vare fremdeles skulde holde sig, tilintetgjordes ved den rigelige Tilførsel fra Java. Ikke i noget Aar tidligere er saa store Ladninger Kinabark blevet afskibet fra nævnte Ø, og Følgerne deraf lod heller ikke vente paa sig. Overfloden trykkede Markedet, og havde ikke Krigen mellem de Forenede Stater og Spanien udbrudt, vilde sikkert Tilstanden være blevet yderst nedslaaende. Ved Krigen forandredes Situationen, idet Efterspørgselen efter Kinin blev livlig, og næsten alt, som i Aaret udbødes, fandt Afsætning. I det hele taget maa der herske Tilfredshed med Resultatet.

I 1898 hidførtes 3 480 Collies fra Regjeringens og 55 378 Collies fra Privates Plantager. Prisen var 4.80 Ct. pr. $^1/_2$ Kilogram mod 4 65 i 1897.

Huder.

Forretningerne i denne Vare udmærkede sig ikke ved stor Livlighed. Imidlertid var Markedet dog ikke trykket, og om end ikke alt, som udbødes paa Auktionerne, straks blev solgt, varede det ikke længe, før Resten havde fundet Afsætning.

Petroleum.

Til de paa Børsen aller livligst omsatte Værdipapirer hørte Aktier i indiske Petroleumskompagnier, særlig i „Kon. Maatschappij tot Exploitatie van Petroleumbronnen". Dette Selskab uddelte for 1896 46$^1/_2$ pCt. og for 1897 52 pCt. Ved sidstnævnte Aars Slutning havde Oljeproduktionen yderligere fordoblet sig, men hermed havde den ogsaa naaet sit Højdepunkt, og Kilden begyndte hurtig at aftage. Nye Boringer gav ikke tilfredsstillende Resultater. Stor Uro herskede følgelig hos Aktieeierne, og Kursen paa Aktierne sank, ikke regelmæssig, men under voldsomme Fluktuationer, hvilket foranledigedes ved, at Selskabet ikke offentliggjorde nogen Redegjørelse for den virkelige Situation. Imidlertid maa Resultatet af yderligere Boringer afventes.

Penge- og Fondsmarkedet.

Kommunikationer.

Bank- og Privatdiskontoen i Aaret fremgaar af følgende Tabel:

	Bank-diskonto.	Privat-diskonto.
Begyndelsen af Januar . .	3 pCt.	$2^3/_4$ pCt.
20 Januar	3 „	$2^7/_8$ „
18 Februar	3 „	$2^1/_2$ „
25 Mai	3 „	$2^3/_4$ „
30 August	$2^1/_2$ „	$2^1/_8$ „
22 September	$2^1/_2$ „	$2^1/_6$ „
10—13 Oktober	$2^1/_2$ „	$2^1/_8$ „
20 Oktober	$2^1/_2$ „	$2^3/_8$ „
19 November	$2^1/_2$ „	$2^1/_4$ „

Som det heraf fremgaar, nedsatte den nederlandske Bank den 30 August Diskontoen fra 3 til $2^1/_2$ pCt. Pengetilgangen var fremdeles rigelig, saa at Banken ikke behøvede at følge det i Udlandet næsten overalt almindelige Exempel at forhøie Diskontoen.

Uagtet den rigelige Tilgang paa Penge i hele Aaret var Kursen paa nederlandske Statsobligationer ikke saa tilfredsstillende.

Kursen udvises af følgende Tabel:

			3 Jan.	30 April.	10 Juni.	7 – 18 Juli.
$2^1/_2$ pCt.	„Ned. Werk.	Schuld" . . .	$87^7/_8$	$84^3/_4$	$87^1/_2$	$84^7/_8$
3 „	—	Obl	$99^1/_{16}$	$96^1/_2$	99	$96^5/_{16}$
3 „	—	Certifik. . . .	$98^3/_8$	96	$98^1/_4$	$95^7/_8$

			17 Aug.	15—20 Okt.	7 Nov.	30 Decbr.
$2^1/_2$ „	„Ned. Werk.	Schuld . . .	$87^3/_{16}$	$85^5/_8$	$84^3/_8$	$86^5/_8$
3 „	—	Obl. . . .	97	$97^5/_{16}$	$96^1/_2$	$96^3/_4$
3 „	—	Certifik. . .	$96^{11}/_{16}$	$96^1/_2$	$95^7/_8$	$96^3/_8$

Dette beroede for en Del paa den almindelige Stilling i Europa, som ikke var betryggende. Kursfaldet i April forklares af Udbruddet af Krigen mellem de Forenede Stater og Spanien. Men hertil kom ogsaa, at Regjeringen tilkjendegav, at den agtede at optage et nyt 3 pCt. Statslaan for at dække Forskuddet til Kolonierne.

I 1898 var de laveste og høieste Kurser paa norske og svenske Statsobligationer følgende:

Norge	1888's Oblig.	3 pCt.	$96^1/_2$	100
—	1892's —	4 „	98	101
Sverige	1890's —	$3^1/_2$ „	$96^5/_8$	$99^3/_4$
—	1895's —	$3^1/_2$ „		$103^1/_2$

„Hollandsche Spoorweg Maatschappij" havde fra den 1 Januar til den 30 November 1898 en Indtægt af 13 650 000 fl. mod 12 930 000 fl. i 1897, hvilket viser en Forøgelse af $5^1/$ pCt., „Maatschappij tot Exploitatie van Staatsspoorwegen" indbragte i nævnte Tidsrum 19 310 000 fl. mod 19 080 000 fl. i foregaaende Aar, udgjørende en Forøgelse af $1^1/_2$ pCt.

Den 13 Oktober besluttede Kommunebestyrelsen i Amsterdam fra og med 1 Januar 1900 at inddrage den af Byen til Amsterdams Omnibusselskab meddelte Koncession samt efter nævnte Dag selv for Byens Regning at overtage den af Selskabet drevne Sporveisfart.

Allerede længe har Underhandlinger paagaaet med vedkommende britiske Myndigheder om Muligheden af Istandbringelse af Telefonforbindelse med England.

Fisket.

Sildefisket.

Dette Fiske foretoges med 613 Fartøier, som indbragte 507 510 Tons mod 352 394 Tons med 605 Fartøier i 1897.

Trods den rigelige Fangst kan det finantsielle Resultat dog kun ansees for middelmaadigt. Middelprisen for hele Sæsonen udgjorte omtrent fl. 11 pr. Ton, hvilket neppe kan ansees for tilfredsstillende og sikkert vilde blive endnu lavere, hvis ikke det norske Sildefiske havde givet betydelig mindre Udbytte end i foregaaende Aar, nemlig blot 375 000 Tons mod 930 500 Tons i 1897; derimod var Fangsten i Skotland uhørt stor, nemlig 1 030 000 Tons mod 549 766 Tons i 1897.

Forraadet af hollandsk Sild er meget ringe, saa at Udsigterne for næste Sæson ikke er ugunstige.

Fiskefartøiernes Antal øges regelmæssig; vistnok bygges der ikke saa mange nye Fartøier, men mange engelske Kuttere er blevet indkjøbt for billig Pris, £ 200 à £ 300, og de viser sig let at kunne forandres til Silde-„loggers“.

Der anvendes allerede nogle Damp-„loggers“, som gjør langt flere Reiser end Seilfartøierne og følgelig giver et større Udbytte, men den Kapital, som maa nedlægges i deslige Fartøier ca. fl. 60 000, virker nok endnu hemmende. Antallet af smaa Dampmaskiner, ved hvis Hjælp Nettene indhales paa Seil-„loggers“, tiltager betydelig. Herved spares Tid og Arbeide, og den relativt billige Pris paa en saadan Indretning — omkring 1 500 fl. — medfører, at de fleste er istand til at kunne anskaffe dem.

Torsk, Kolje, Flyndre, Tunge etc.

I 1898 var dette Fiske i Almindelighed ikke lønnende. Nogle Fartøier fra Pernis og Middelharnis, hvor dette Fiske udelukkende og selv om Sommeren drives, gjorde vel god Fangst, men Fiskerne fra Maassluis og Vlaardingen, som indtil November sysselsætter sig med Sildefiske og derefter en Maaned eller to reiser paa Torskefiske, hovedsagelig for at lade Folk tjene noget og uddanne dygtige Sømænd, arbeidede med Tab.

For hvert Aar bliver Lysten til at drive dette Fiske mindre og mindre.

Fiskerne paastaar, at den enorme Udvikling af det engelske Trawlfiske, som vinder Udbredelse baade i Tyskland og Holland, er Aarsagen til det ringe Udbytte af det heromhandlede Fiske.

Desuden er Prisen paa Torsk og Flyndre etc. ikke mere saa høi som før, medens Tilførselen er langt større.

Trawlfisket.

Som oven nævnt udbreder dette Fiske sig mere og mere i Nederlandene. Paa visse Steder (Ymuiden, Amsterdam, Rotterdam, Vlaardingen) har der dannet sig Selskaber, som arbeider med stor Kapital; disse Forretninger medfører dog stor Risiko; thi dersom en Damptrawler til en Værdi af 70 til 80 000 fl. ikke hver Uge bringer for mindst 1 000 fl. Fisk paa Markedet, bliver der sikkert ikke noget tilovers for Eierne. Heller ikke kan Resultaterne i de første Aar danne Grundlag for sikre Beregninger. Alt er da nyt, og blot ubetydelige Reparationer fornødiges, men efter fire eller fem Aar, naar Dampmaskinen og Redskaberne for største Delen maa erstattes af nye, vil det vise sig, at man har gjort klogt i at afsætte tilstrækkelig Reservekapital.

Ansjovis.

Aaret har særlig for Fiskerne (som erholdt omkring 1 Cent for hver Fisk) været udmærket godt. Fangsten var rigelig og indbragte 59 000 Ankere mod 30 500 i 1897.

Prisen var fl. 32 à 34 pr. Anker mod fl. 34 i 1897.

Lax.

Paa Grund af den milde Vinter har Fisket uafbrudt kunnet gaa for sig. Resultatet var desuagtet middelmaadigt og har ikke givet nogen større Fortjeneste. Ialt fangedes 41 516 Lax mod 39 696 i 1897.

Høsten i Nederlandene i 1898:*)

	Kvantitet.	Kvalitet.
Hvede	ganske god.	ganske god.
Rug	ganske god.	god.
Byg	ganske god.	ganske god.
Havre	god.	god.
Græs og Hø	ganske god.	ganske god.
Bønner	over middels.	ganske god.
Ærter	oves middels.	ganske god.
Potetes	over middels.	god.
Sukkerroer	middels.	god.

Kornmarkedet.

I 1898 udøvede Tilførselen fra de Forenede Stater en mere end sædvanlig stor Indflydelse allerede i de første Maaneder af Aaret paa Grund af den rigelige Høst i Unionen og det relativt ringe Høstudbytte i Europa, og denne Ind-

*) Statistiken indeholder følgende Gradsbetegnelser: udmærket, ganske god, god, over middels og under middels.

flydelse øgedes yderligere ved Udsigterne til Krig mellem Spanien og Amerika. Mod Slutningen af April, da Forhaabningerne om en god Høst for Aaret var mindre lyse, ophævedes Indførselstolden paa Hvede baade i Frankrige og Italien. Dette gav de Forenede Stater en kjærkommen Anledning til at forhøie Prisen derpaa betydelig. Mod Slutningen af Juni indtraadte et betragteligt Prisfald, og Prisen sank yderligere ved Aarets Slutning.

Følgende Tabel viser Priserne ved Begyndelsen og Slutningen af Aaret 1898:

	Begyndelsen af Aaret.	Slutningen af Aaret.
Rug pr. 2 100 Kg. . . .	fl. 130	fl. 150
Hvede „ 2 400 „	„ 225	„ 185
Byg „ 2 000 „	„ 100	„ 115
Havre „ 100 „	„ 6.70	„ 6.70
Mais „ 2 000 „	„ 98	„ 107

Den lave Pris paa Hvede forklares ved, at Verdenshøsten var 25 pCt. større.

I Europa indbragte Høsten 42 Millioner Tons mod $32^1/_2$ Millioner i 1897.

Sundhedstilstanden blandt Husdyrene har i 1898 været meget tilfredsstillende og i Almindelighed gunstigere end i 1897. Særlig gjælder dette om den besværlige Mule- og Klovesyge. Medens i Juni Maaned sidstnævnte Aar Antallet af syge Kreaturer opgaves til 294 277 Stkr., har Sygdomstilfældene i 1898 i hver Maaned indskrænket sig til følgende:

i Januar . . .	755	i Juli . . .	6
- Februar. . .	593	- August . .	42
- Marts . . .	208	- September .	3 208
- April . . .	475	- Oktober. .	1 707
- Mai	63	- November .	2 667
- Juni	intet.	- December .	2 878

Til Beskyttelse mod for Landbruget, Havebruget og Skogdriften skadelige Dyr lod Indenrigs- og Finantsministerne udarbeide og for Generalstaterne i Marts fremlægge et Forslag til Lov, som af disse strax blev vedtaget. Loven er hovedsagelig rettet mod Indførelsen af den i Nordamerika grasserende saakaldte San José Skjoldlus.

Flere for Havebrug, Blomsterdyrkning og Frugtavl interesserede fremragende Personer her i Landet med Borgermesteren i Amsterdam i Spidsen har udsendt Indbydelse til en national Havebrugsudstilling i April Maaned 1899.

Den skal holdes i den zoologiske Have hersteds og ser ud til at ville blive af stor Interesse. Det er jo almindelig bekjendt, at den nederlandske Blomsterkultur har gode Traditioner, særlig i Retning af Vaarplanter.

Skibsfarten.

Kunde man i 1897 konstatere en Øgning af Skibsfarten, baade hvad Amsterdam og Rotterdam angaar, har dette i 1898 kun været Tilfældet med sidst-

nævnte Havn. Totalbeløbet af Drægtigheden af de i nederlandske Havne ind- og udklarerede Fartøier i Aaret 1898 er 22 000 Tons mindre end i 1897, men Nedgangen kan maaske tilskrives en Indskrænkning i Farten med Holland—Amerika-Linjens Fartøier.

Til Amsterdam ankom i 1898 ialt 1 871 Fartøier dr. 2 146 997 Tons mod 1 940 Fartøier dr. 2 174 205 Tons i 1897.

Til Rotterdam ankom i 1898 tilsammen 6 415 Fartøier dr. 5 884 539 Tons mod 6 212 Fartøier dr. 5 409 417 Tons i 1897.

Til Sammenligning anføres Opgave over Skibsfarten paa Hamburg og Antwerpen i dette og foregaaende Aar:

		Hamburg.	Antwerpen.	Rotterdam.
1897:	Antal Fartøier	11 173	5 106	6 212
	— Tons	6 708 000	6 002 491	5 409 417
1898:	Antal Fartøier	12 523	5 198	6 415
	— Tons	7 335 000	6 414 484	5 884 539

Paa den større Fragtfart maa adskillige Omstændigheder ansees for at have virket hemmende. Til saadanne maa regnes de høie Kulpriser, den lave Pris paa Kaffe, Nedgangen i Velstand paa Java og Armoden i Vestindien samt fremforalt Krigstilstanden i flere Maaneder af Aaret. Men naar man paa den anden Side tager i Betragtning, hvorledes de store Dampskibsselskaber har kappedes om at forøge sin Kapital for at holde Skridt med Udviklingen, har man dog Grund til at antage, at Aaret ikke har været saa ufordelagtigt.

Efter Krigens Ophør kom der nyt Liv i de transatlantiske Forbindelser og Fragterne steg betydelig, takket være ogsaa den Overenskomst mellem de store transatlantiske Linjer angaaende Fragtraterne, som henimod Aarets Slutning blev truffet.

Værdien af Holland—Amerika-Liniens Aktier er ogsaa steget. Selskabet gav intet Udbytte for 1897, da foregaaende Aars Tab ikke ganske var dækket, men i 1899 venter man et ganske godt Udbytte for 1898.

„Nederland“ uddelte for 1897 (i Midten af 1898) $11^1/_2$ pCt. mod $7^7/_{10}$ pCt. for 1896.

„Rotterdamsche Lloyd“ gav $8^1/_2$ pCt. mod $3^3/_{10}$ pCt. i foregaaende Aar. „Kon. Paketvaart“ og „Kon. West-Indische Maildienst“ uddelte resp. 9 og $6^1/_2$ pCt.

Indgaaende Fragter.

Trælast fra:		
nordl. Østersøhavne	pr. Std.	13 à 19 fl.
finske og liflandske Havne . .	„ —	13 à 19 fl.
Vestkysten af Sverige, Fredrikstad, Christianiafjorden, Laurvig	„ —	11 à 14 fl
Atlantiske Havne i de Forenede Stater	„ —	95 sh. à 125 sh.
og ved den mexikanske Bugt .	„ —	100 sh. à 135 sh.
Canada	„ —	40 sh. à 55 sh.

Farvetræ fra:		
Mexiko	pr. Ton	28 sh. à 31 sh. 6 d
Vestindien	„	— 32 sh. à 37 sh. 6 d
Harpix fra:		
de Forenede Stater .	„	310 eng. Pund 2 sh. 6 d à 3 sh 6 d
Terpentin fra:		
de Forenede Stater .	„	40 Gallons 3 sh. 9 d à 4 sh. 9 d
Petroleum fra:		
de Forenede Stater .	„	— 2 sh. 6 d à 3 sh. 9 d
Rug fra:		
Østersøen	„	1 000 Kg. Rm. 5 à 6
det Sorte Hav . .	„	1 015 „ 8 sh. à 16 sh
Havre fra:		
Østersøen	„	320 eng. Pund 9 d à 1 sh. 3 d
Kobber og Jernmalm fra:		
Sverige	„	Ton 4 sh. 7½ d à 6 sh. 6 d
Spanien	„	— 5 sh. 3 d à 9 sh. 3 d
Frankrige	„	— 3 sh. 4 d à 5 sh.
Svovelkis fra:		
Norges Vestkyst . .	„	— frcs. 7 à 8.
Sverige	„	— — 7 à 8.
Stenkul fra:		
Englands Østkyst .	»	— — 4 sh. 6 d à 6 sh.
— Vestkyst .	„	— — 5 sh. 6 d à 6 sh. 6 d

Udgaaende Fragter.

Cokes til:		
Christiania og Sveriges Vestkyst	pr. Ton	Rm. 4.75 à 6
Kul til:		
Christiania	„	— Rm. 3.75 à 5
Tyskland	„	— „ 5 à 6
Middelhavet	„	— 8 sh. 3 d à 11 sh.
Cement og Fosfat til:		
Østersøen	„	— Rm. 5 à 6
de Forenede Stater	„	— 2 sh. à 3 sh. 6 d
Pibeler til:		
danske Havne . .	„	Rm. 5 à 5.50
Klid til:		
danske Havne . .	„	Rm. 10.

Fortegnelse

over regelmæssige Dampskibsforbindelser med Amsterdam.

Trade.	Eiere eller Agenter.	Afgangstid.
Ostindien	Stoomvaart-Maatschappij „Nederland“ (Postlinje)	hver fjortende Dag; desuden Extrature.
id.	Stoomvaart Mij. „Oceaan“	hver fjortende Dag
Vestindien	Kon. West. Ind. Maildienst	hver fjortende Dag
Nordamerika (NewYork)	Holland—Amerika Lijn“	hver fjortende Dag
Østafrika	Deutsche Ost Afrika Linie	en Gang om Maaneden
Vest- og Sydafrika	„British & Colonial Steam Navigation Comp“.	en Gang om Maaneden
Piræus, Saloniki, Konstantinopel og Smyrna	„Kon. Nederl. Stoomboot-Maatschappij“	hver tiende eller fjortende Dag
Malta	idem	idem
Middelhavet (Lissabon, Gibraltar, Tanger, Genua, Livorno, Neapel, Messina, Palermo og Catania eller: Lissabon, Cadiz, Barcelona, Genua, Livorno, Neapel, Messina, Palermo og Catania)	idem	hver tiende Dag
Bordeaux, La Pallice	„Kon. Ned. Stoomboot Maatschappij“	en eller to Gange i Løbet af 14 Dage
St. Petersburg (om Sommeren)	idem	hver tiende Dag
Reval (om Vinteren)	idem	idem
Kønigsberg	idem	hver fjortende Dag
Danzig	idem	hver Uge
Kjøbenhavn	idem	idem
Stettin	idem	idem
Hamburg	idem	idem
idem	van Es & van Ommeren*	idem
Bremen	idem	idem
London	„Holl. Stoomboot Mij. i Forening med „General Steam Navigation Comp“.	fire Gange om Ugen
Hull	„Holl. Stoomboot Maatschappij“ i Forening med andre Selskaber	tre Gange om Ugen
Goole	„Holl. Stoomboot Maatschappij“, Wm. H. Muller & Co.* og Gebrs. Scheuer*	to Gange om Ugen

*) Agenter.

Trade.	Eiere eller Agenter.	Afgangstid.
Newcastle	Hudig & Blokhuyzen	hver Uge
Leith	Gemmening & Penning*	hver Uge
Grangemouth—Glasgow	D. Burger en Zoon*	hver Uge
Liverpool	van Es & van Ommeren*	hver fjordende Dag
Bristol	„Bristol Steamship Comp."	idem
Christiania, Fredrikstad og Gøteborg	B. J. van Hengel*	hver Uge
Malmø og Stockholm	idem	hver fjortende Dag
Antwerpen	J. van der Maaden & Co.*	tre Gange om Ugen
Bryssel	J. H. van Swieten*	en Gang om Ugen.

Fortegnelse

over regelmæssige Dampskibsforbindelser med Rotterdam.

Trade.	Eiere.	Afgangstid.	Agenter.
Bergen og Stavanger	De nederlandske Dampskibe „Ingerid" og „Olaf Kyrre"	Torsdage	D. Burger & Son
Christiania, Christianssand	Winge & Co. i Christiania.	hver fjortende Dag	D. Burger & Son
Trondhjem	Norske Dampskibe	Forsøgsvis	D. Burger & Son
Gøteborg	Jonsson, Sternhagen&Co.	hver fjortende Dag	Kuyper, van Dam & Smeer
Aberdeen	Et nederl. Rederi tilhørende Dampskib i time-charter	hver tiende Dag	Wm. H. Muller & Co.
Baltimore	„Neptun Line"	en Gang om Ugen	Hudig&Blokhuyzen
Belfast & Dublin	Palgrave Murphy & Co.	Fredage	idem
Bremen	Tyske Neptun Line	en Gang om Ugen	Wambersie & Zn.
Bilbao.	Wm. H. Muller & Co.	hver fjortende Dag	Wm.H.Muller&Co.
Bordeaux.	Dampskibet „Bordeaux" tilhørende Smith & Co.	idem	Smith & Co.
Cardiff	Engelsk chartered Dampskib	Omtrent hver Uge	Chs.Cornelder&Zn.

*) Agenter.

Trade.	Eiere.	Afgangstid.	Agenter.
Constanza, Sulina, Galatz, Braila og Konstantinopel	Den rumænske Regjering tilhørende Fartøier.	hver fjortende Dag	Wm.H.Muller&Co.
Kap det gode Haab og Natal.	„Union Steamship Company“	en Gang om Maaneden	Kuyper, van Dam & Smeer.
Cork	„Cork Steamship Company“	hver fjortende Dag	P. A. van Es & Co. Phs. van Ommeren
Danzig	F. G. Reinholdt	hver ottende og tiende Dag	Joh. Otten & Zn.
Dunkerque	Franske Dunkerque Linje.	Onsdage	D. Burger & Son
Dundee	James Rankine & Son, Glasgow	Lørdage	D. Burger & Son Boutmy & Co.
Fiume	Austr. Adria .	hver Maaned	Hudig&Blokhuyzen
Grangemouth og Glasgow	Jamez Rankine & Son, Glasgow	Tirsdage og Fredage	D. Burger & Son
Grimsby	Great Central Railway Cy.	Tirsdage, Lørdage	Ruys & Co.
Goole	Goole Steamship Cy.	idem	Hudig & Pieters
Hamburg	Nederl. Dampskibe	to Gange om Ugen	P. A. van Es & Co.
	Perlbach & Co.		Wambersie & Zn.
	Paul Ivers Line		Kuyper, van Dam & Smeer
Havre	Corn. Balguerie & Zn.	Lørdage	idem
Japan og Kina	Nippon Yusen Kaisha	en Gang om Maaneden	Phs. van Ommeren
Java og Sumatra	„Rotterdamsche Lloyd“	Lørdag, hver fjortende Dag	Ruys & Co.
Kiel-Lübeck	Tyske Dampskibe	hver tiende Dag	Wambersie & Zn.
Kingslynn	„Eng. Res. Mercantile St. Ship Cy. Limit.“	Afgangstid ikke opgivet	Jos. de Poorter
Kønigsberg—Pillau	Tyske Dampskibe	omtrent hver Uge	Wambersie & Zn.
Leith, Glasgow, Edinburg	Geo. Gibson & Co., Leith	Tirsdage og Fredage	Boutmy & Co.
Lissabon	Chartered Dampskibe, fornemlig tyske	hveranden og hver tredie Uge	Wambersie & Zn.
Liverpool	„Cork Steamship Company“	Onsdage og Lørdage	P. A. van Es & Co. Phs. van Ommeren
London	„Nederl. Stoomboot Mij.	hver Dag	Wm.H.Muller&Co.
London(viaHarwich)	Great Eastern Cy.	hver Dag	Hudig & Pieters
London	General Steam Navigation Cy.	Onsdage og Lørdage	P. A. van Es & Co. Phs. van Ommeren
London	„London and Rotterdam St.ship Cy.	Onsdage og Lørdage	Ch. Cornelder & Zonen
Manchester	„Cork Steamship Company“	tre Gange i Løbet af to Uger	P. A. van Es & Co. Phs. van Ommeren
Marseille, Genua	Nederl. Dampskibe.	hver fjortende Dag	Ruys & Co.
	Engelske —		P. Fauchey.

Trade.	Eiere.	Afgangstid.	Agenter.
Middelsbro o/Tees	Nederl. Dampskibe	Tirsdage	Wm.H.Muller&Co.
Newcastle o/Tyne	Tyne Steamship Cy.	Fredage (om Sommeren ogsaa Tirsdage)	D. Burger & Son
New York	„Holland—Amerikalijn“	Lørdage og Onsdage	„Holland—Amerika lijn“
Oporto	Chartered Dampskibe, fornemlig tyske	hver anden og hver tredie Uge	Wambersie & Zn.
Philadelphia	Chartered Dampskibe	Afgangstid ikke opgivet	Hudig & Pieters
St. Petersburg	„Kon. Ned. Stoomboot Mij.	hver fjortende Dag	Wambersie & Zn.
	Danske Dampskibe	Afgangstid ikke opgivet	Christensen & Schellen
Plymouth og Bristol	„London, Antwerpen Continental Navig. Cy. Ld., London	hver tiende og fjortende Dag	Chr. Cornelder & Zn.
Reval (blot om Vinteren)	„Kon. Ned. Stoomboot Maatschappij“	hver fjortende Dag	Wambersie & Zn.
Riga	Nederl. Dampskibe	hver fjortende Dag	Phs. van Ommeren
Southampton	„Cork Steamship Company“	Lørdage	P. A. van Es & Co.
			Phs. van Ommeren
Stettin	Rud. Chr. Grebel, Stettin Neptun line	hver Uge	Wambersie & Zn
Triest, Fiume og Ancona	A. C. de Freitas & Co. Hamburg	Afgangstid ikke opgivet	Kuyper van Dam & Smeer
Vestafrika	Elder Dempster	omtr. hver Maaned	P. A. van Es & Co.

Man har i Rotterdam oprettet en ny Dampskibsforbindelse med Trondhjem. Et Dampskib afgaar direkte fra Rotterdam til nævnte By hver tredje Uge. Experimentet er for nyt til, at man skal kunne ytre sig om Resultatet.

„Det forenede Dampskibs-Selskab“ har ogsaa aabnet en Forbindelse mellem Rotterdam—Kjøbenhavn—Reval.

Den 1ste Oktober begyndte det japanske Dampskibsselskab „Nippon Yusen Kaisha“ regelmæssig Forbindelse mellem Rotterdam og det fjerne Østen.

Jeg har erfaret, at Forsøget er løbet særdeles tilfredsstillende af. „Kamakura Maru“, saa hedte det første Fartøi, indtog temmelig stor Ladning i Rotterdam. Skibenes Indredning skal være meget god. Prisen billig: til Singapore betales paa første Plads £ 35, paa anden £ 25 og paa tredje £ 10. Føreren er Engelskmand, ellers bestaar hele Besætningen af Asiater.

„Nordd. Lloyd" har i den senere Tid ladet et og andet af sine Fartøier paa Tilbagereisen fra Kina og Singapore anløbe Amsterdam, naar en betydeligere Del af Ladningen har været bestemt for denne By.

Den 14 April forelagdes Generalstaterne et Forslag til ny Overenskomst med Dampskibsselskabet „Zeeland" angaaende Befordring af Posten til England. Den i 1888 trufne Overenskomst med nævnte Selskab skulde udløbe den 1 Oktober, og i Betragtning af det tilfredsstillende Maade, hvorpaa Selskabet har opfyldt sine Forpligtelser, foresloges Fornyelse af Kontrakten paa ti Aar. Den nye indeholder hovedsagelig de samme Bestemmelser som den ældre. Selskabet faar 40 000 fl. om Aaret for Befordring af Post i begge Retninger for Nederlandenes Regning. Desuden faar det mindst 260 000 fl. for Befordring af fremmede Landes Post og hvis Omkostningerne derved skulde overstige nævnte Sum, deles det overskydende Beløb lige mellem Selskabet og det nederlandske Postvæsen. Selskabet oppebærer desuden 6 Cent for Befordring af hver Pakke, hvis Vægt ikke overstiger 5 Kg. I 1897 oppebar Selskabet ialt fl. 305 186. Overfarten maa om Natten ikke tage mere end $6^3/_4$ Time og om Dagen 8 Timer.

For omkring fire Aar siden afgav Komiteen for Ordningen af Trafiken paa Nordsøkanalen i sin Beretning til Amsterdams Handelskammer Forslag til de Arbeider, der efter Komiteens Mening var nødvendige, for at Kanalen uden Resiko kunne trafikeres af større Fartøier og gjøre det muligt for Amsterdam at optage Konkurrencen med andre Nordsøhavne.

Et Aar derefter bifaldt Kommunestyrelsen nævnte Forslag og androg hos Regjeringen om, at disse Arbeider maatte blive iværksatte. Den Undersøgelse, Ministeren for Kommunikationsvæsenet lod udføre, ledede til en Indrømmelse fra Regjeringens Side om, at det maatte ansees nødvendigt at skride til de foreslaaede Foranstaltninger at forandre visse over Kanalen førende Broer samt dennes Udvidelse til en Bredde af 50 Meter og en Dybde af 10.50 Meter. Omkostningerne ved Arbeidet, som ansloges at ville medtage en Tid af 8 til 10 Aar, vilde beløbe sig til omkring 7 à 8 Millioner fl. Regjeringen erklærede sig villig til at gaa igang med Arbeiderne, men paa det Vilkaar, at Amsterdams Kommune selv bidrog med et anseligt Beløb og overtog Omkostningerne med Vedligehold af Losse- og Liggepladse inden Havneomraadet ved Y, hvilken Forpligtelse ifølge en i 1876 oprettet Kontrakt paaligger Staten som Vederlag for Grund, som af Byen er afstaaet til Jernbanen til Zaandam.

Naar man betænker, at Amsterdam for selve Kanalen har udgivet omkring 6 Millioner fl. og desuden 1 Million fl. for Udløsning af Kanalafgifter, samt at Eierne af Kanalselskabet har ofret omkring $2^1/_2$ Millioner fl. derpaa, maa det medgives, at Byens Offervillighed er sat paa en haard Prøve ved det nye Krav. Imidlertid maa Byen finde sig heri.

Regjeringen har nu fremlagt en Proprosition til Generalstaterne om Bevilgning af et Beløb af 7 500 000 fl.

Næsten Halvparten af Beløbet er beregnet at ville medgaa til Konstruering af to nye Jernbanebroer i Stedet for de hidtilværende ved Velsen og Hem. Den nye Ordning vil sikkert i høieste Grad komme til at lette Trafiken, ligesom Kanalens Udvidelse og Fordybelse vil hindre de Grundstødninger og Kollisioner, som fra Tid til anden er indtruffet.

I April fremlagdes for Generalstaterne et nyt Forslag til Lov angaaende Retten til at føre Fartøi og til at kunne ansættes som Styrmand og Maskinist paa nederlandske Handelsfartøier, hvortil herefter udfordres Diplom, naar Fartøiet er over 100 Tons brutto.

Lovforslaget opstiller samme Fordringer for Udlændinger som Nederlændere.

Bestemmelserne angaaende Fremgangsmaaden ved Betaling af Erstatning for Skade, som er tilføiet Statens Kanal- og Opdæmningsarbeider, indeholdes i Art. 4 i Lov af 28 Februar 1891. Det Princip, som ligger til Grund for nævnte Lovsted, er, at dersom Skade er foraarsaget med Forsæt, ved Forsømmelighed eller Udygtighed, skal Skaden betales af den, som derfor bærer Skylden; i ethvert Tilfælde er imidlertid Føreren paa det Fartøi, som har forvoldt Skaden, forpligtet til straks at betale eller stille Kaution for det Beløb, hvortil vedkommende Embedsmand har anslaaet den.

Dette Princip maa ansees for at være rigtigt, Imidlertid anvendes ikke nævnte Bestemmelser paa den Maade, man kunde vente. Medens man paa Grund af ovennævnte Bestemmelse vel kunde have Ret til at antage, at enten Indbetaling af Skadeserstatning eller Stillen af Kaution derfor kunde være tilstrækkeligt, fordrer nu vedkommende Embedsmand dels, at Føreren skal undertegne en Forpligtelse, hvorved han indgaar paa at betale Skadeserstatningen i Penge, dels at en anden — i Almindelighed Fartøiets Mægler — skal forpligte sig til, hvis Skibsføreren ikke skulde opfylde sin Forpligtelse til at betale, da selv at opfylde denne Forpligtelse, som om den var hans egen.

Mod denne vilkaarlige Fortolkning af Lovgiverens tydelig udtrykte Mening har det herværende Handelskammer optraadt i en skarp Adresse til Ministeren for Kommunikationsvæsenet.

Paa Lovgivningens Omraade forøvrigt i det forløbne Aar fortjener at nævnes: Loven om Ophævelse af Retten til saakaldt Frikjøbelse for Værnepligt og den nye Lov om Kaution for Statstjeneste, som er forenet med Oppebørsel.

I Skattelovgivningen mærkes særlig Ophævelse af Udførselstolden paa Sukker i nederlandsk Ostindien og Skatten paa Velocipeder.

Amsterdam den 18 Februar 1899.

Ernst Philipsen.

Piræus.

Af norske Skibe ankom i 1898 til Distriktet 14 dr. 11 263 Tons, deraf til Hovedstationen 6 dr. 6 435 T. og til Vicekonsulsstationerne 8 dr. 4 828 T. Af disse ankom 10 dr. 9 580 T. med Ladning og 4 dr. 1 683 T. i Ballast. Af Fartøierne var 13 Dampskibe. Bruttofragter 153 524 Kr.

7 Fartøier dr. 4 709 T. afgik med Ladning, 7 dr. 6 554 T. afgik i Ballast. Til Havnen Laurium (hvor ingen Vicekonsul findes ansat) ankom i 1896 12 norske Fartøier dr. 13 577 T., i 1897 24 dr. 27 420 T. og i 1898 37 dr. 41 330 T.

Af svenske Fartøier ankom 2 dr. 1 226 T.

Erlagte Konsulatafgifter: af norske Fartøier Kr. 691.21, deraf ved Hovedstationen Kr. 408.68, af svenske Fartøier Kr. 77.85. Expeditionsafgifter, svenske Kr. 10 00.

Aarsberetning dateret 31 December 1898.

Trælast fra Norge og Sverige er nu meget eftersøgt og næsten uundværlig, særlig som Bygningsmateriale. Ved ethvert Byggeforetagende, som skal paabegyndes, stipulerer Arkitekterne altid i Konditionerne Anvendelsen af Trælast fraNorge eller Sverige. Dette Forlangende fremsættes ikke blot her og i Athen, men ogsaa i de fleste af de Provinser, hvor denne Vare har vundet Indpas. Hidindtil har man benyttet sig af Trælast fra Østerrige, indført over Triest og fra Rumænien via Galatz. Men saasnart vor Trælast blev kjendt, aftog Efterspørgselen efter Trælast fra Triest kjendelig, idet man foretrak saadan fra Norge og Sverige, og det er kun Trælast fra Rumænien, som endnu nyder Efterspørgsel, da den er meget billig.

Jeg tvivler dog ikke paa, at det i Fremtiden skal lykkes mig at bringe vor Trælast til at seire i Konkurrencen ogsaa med den rumænske Trælast.

Som nævnt er Trælast fra Norge og Sverige blevet meget søgt; alle vil have den; følgelig er de herværende Trælasthandlere, der tidligere har lagt mig alle mulige Hindringer iveien i den Hensigt at forhindre Indførselen af vor Trælast til Grækenland, paa Grund af Arkitekters og Bygherrers Forlangende blevet nødte til direkte fra Norge og Sverige at tage flere Skibsladninger Trælast, og de vilde have hidført det dobbelte, hvis de ikke havde været afskaaret herfra ved den Mangel paa Tonnage, som har hersket i Aarets Løb. Imidlertid er det lykkedes at fremkalde en Rivaliseren mellem de forskjellige Handlende, hvoraf man tør slutte, at der i Fremtiden vil fremkomme endnu flere Ordres paa norsk Trælast til Grækenland.

Med Hensyn til Klipfisk, Torskelevertran, Jern og Søm har jeg intet at tilføie til, hvad jeg derom udtalte i forrige Beretning. Værdien af Klipfisk indført i Janr.—Oktober 1898 beløb sig til fr. 976 913, Værdien af Jern i Stænger og Bjelker til fr. 1 092 231.

M. N. Rodocanachi.

Victoria B. C.

Til Victoria ankom i 1898 med Ladning to norske Dampskibe dr. 1 476 Tons; Konsulatafgifter $ 31.30. I Ballast ankom derhos 2 Dampskibe dr. 1 958 Tons. Disse afgik til Moodyville for at indtage Trælast. Til Vancouver ankom 3 Fartøier (hvoraf to Dampskibe) dr. 3 469 Tons, alle i Ballast. Erlagte Konsulatafgifter $ 59.03. Skibene indtog Ladning af Trælast. Bruttofragter $ 31 620.00. Til Havnen Nanaimo (hvor der ingen Vicekonsul er) ankom 3 norske Dampskibe dr. 5 038 Tons. Disse anløb ialt tilsammen Havnen 31 Gange; alle Anløb medregnet bliver den samlede Drægtighed 65 971 Tons.

Aarsberetning dateret 11 Januar 1899.

Skibsfarten har fremdeles gaaet fremad, idet flere Skibe har deltaget i Farten mellem dette Sted og Østen end tidligere.

Kornhøsten paa Stillehavskysten særlig i Washington og Oregon giver fremdeles Beskjæftigelse for et stort Antal Skibe, og som Følge af den spansk-amerikanske Krig blev et betydeligt Antal amerikanske Fartøier af Regjeringen benyttet som Transportskibe; derved øgedes Efterspørgselen efter Tonnage fra andre Nationer i høi Grad.

Fragterne, der vedblev at være høie det hele Aar igjennem, holdt sig omtrent paa samme Standpunkt som i sidste Beretning angivet.

Hvedefragterne fra Puget Sound til Storbritannien er 30 sh. f. O., 2 sh. 6 d. mindre direkte, at losse i en tryg Havn i Storbritannien.

For nærværende er Stillingen eiendommelig, idet Exportørerne spekulerer i Tørken i Californien. Hvis der falder Regn i de første seks Uger, vil Kornhøsten i Californien blive god. Hvis der derimod ikke kommer Regn, vil den Hvede, som nu er i Exportørernes Lagere, blive holdt tilbage for et andet Aar, og Avlingen i Oregon og Washington, der beløber sig til 600 000 Tons, og som endnu er paa Gaardbrugernes Hænder, vil ogsaa blive holdt i høi Pris, og Raterne maa da gaa ned. Hvis der derimod kommer Regn, vil det modsatte finde Sted, og Efterspørgselen efter Tonnage vil blive større end Tilbudet.

Trælastfragterne har staaet i Forhold til Hvedefragterne; adskillige Skibe har været beskjæftiget i Klondike-Traden, og dette Forhold vedvarer fremdeles, saa at det er umuligt at forudsige Begivenhedernes Gang. Fragterne er omtrent de samme som forrige Aar, nemlig: Honolulu $ 7.00, Sydney 40 sh. —42 sh. 6 d, Melbourne 50 sh.—52 sh. 6 d, Adelaide 50—52 sh. 6 d, Port Pirie 50 sh.—52 sh. 6 d, Fremantle 60 sh.—62 sh. 6 d, Geraldton 62 sh. 6 d—65 sh., Buenos Ayres 50 sh., Sydafrika 65 sh.—67 sh. 6 d., Storbritannien og Irland 65—67 sh. 6 d, Shanghai, Vladivostok, Newchwang, Port Arthur 50 sh.—52 sh. 6 d, Japan 47 sh. 6 d, Taku 60 sh.

Efterspørgselen efter Trælast i det sidste Aar har været usædvanlig stor, og ved Slutningen af 1898 istandbragtes en Kombination, hvorved Prisen bragtes op i $ 9.00 pr. m. Fod for Længder fra 16—40 Fod med forholdsvis Forøgelse op til 100 Fod. Efterspørgselen er for nærværende god, og hvad jeg forudsagde i min sidste Beretning, er allerede til en vis Grad gaaet i Opfyldelse, men Exportørerne er af den Formening, at dette iaar i endnu høiere Grad vil blive Tilfældet.

Fragtrater for Lakseladninger fra Victoria og Fraser River — at laste i to Havne — til London eller Liverpool har varieret fra 32 sh. 6 d til 35 sh.

Kulfragterne var ligesom andre Fragter i Aaret høie, og Produktionen i Kulgruberne har været stor for en Del begrundet i den ved den spansk-amerikanske Krig fremkaldte Efterspørgsel. Et nyt Marked er ogsaa aabnet i Alaska og peger nordover paa Veien til Klondike.

Sælfangsten aftager fremdeles, og Priserne er som Følge heraf gaaet op i samme Forhold som forrige Aar eller 25 %. Udsigterne til en Overenskomst mellem den amerikanske og den kanadiske Regjering er lysere, og den foreslaaede Overenskomst gaar, efter hvad jeg har kunnet bringe i Erfaring, ud paa, at den amerikanske Regjering helt vil udløse de kanadiske Interesser.

Laksefisket. Fangstfarten paa Fraser River var fuldstændig mislykket og den sørgeligste Periode i denne Bedrift, der skaffer saa mange Fiskere Beskjæftigelse. Heldigvis skaffede dog Udviklingen i Klondike Distriktet i Nordvestterritoriet Beskjæftigelse for dem, der ingen Fortjeneste havde af Fisket.

Grubedrift. Beretningerne fra Klondike Distriktet lyder fremdeles gode, og en stor Mængde Guld vil endnu i nogen Tid blive exporteret fra dette Distrikt. Den nøiagtige Størrelse af det i forrige Aar exporterede Kvantum kan endnu ikke bestemt angives, men det løber sikkert op i Millioner. En betydelig Mængde Personer udvandrede did sidste Vaar, men mange af dem kom skuffede tilbage. Dette har hovedsagelig sin Grund i, at de var ganske uskikkede for et saadant Liv. De, som kunde udholde Strabadserne, har derimod som Regel gjort det godt; endel af dem har tjent sig Formuer.

Der er gjort Fund i en Del forskjellige Elve sidste Sommer; ligeledes er Fund gjort i det saakaldte Atlin Distrikt i Britisk Columbia; Beretningerne fra denne Kant lyder meget tilfredsstillende, og en stor Tilstrømning af Folk ventes til dette Distrikt i Begyndelsen af indeværende Aars Vaar. Transportmidlerne mellem Victoria og Vancouver, de vigtigste Punkter, hvorfra Distriktets Forsyning foregaar. er nu meget gode, og det er en fastslaaet Kjendsgjerning, at den eneste direkte Rute til Klondike er fra disse Udgangspunkter via Skagway med Dampskib, derfra med Jernbane til Toppen af det Hvide Pas, hvortil Jernbanen er færdig — til Vaaren ventes den at skulle være færdig til Lake Bennett — derfra med Dampskib nedover Lake Bennett, hvorfra man fortsætter nedover Søerne og Elvene til Dawson City.

Til Atlin Distriktet tager man samme Rute til Lake Bennett, derfra med Dampskib og ad Stier til Guldgraverdistrikterne. Den af den kanadiske Regjering understøttede Rute over Stickine har vist sig at være ganske mislykket. En hel Del Gods fragtedes ifjor via St. Michaels, og jeg hører, at en hel Del Varer vil blive fragtet ad den Vei ogsaa iaar, men ingenlunde mere end over Skagway, da alle let fordærvelige Varer med Tryghed kan fragtes ad denne Vei. Det tager nu kun 12 Dage fra Dawson City til Kysten.

Kootenay Distriktet i denne Provins. Udvikliugen i Kvartsgrubedriften har stadig gaaet fremover, og der er nu mange Gruber igang, som arbeider under meget lønnende Vilkaar, og andre er under Oparbeidelse. Jernbanen til Crows Nest Passet er nu færdig og forsyner saaledes Markedet der med billigt Brændsel, hvorved Smelterne kan forarbeide Ertsen med mindre Omkostninger og med Fordel. Der er nu bygget 3 Smelteovne i dette Distrikt, og der er Forslag oppe om at bygge Smelteovne paa Kysten for at kunne smelte Ertsen fra endel Kystgruber, som nu oparbeides.

Gruberne paa Vestkysten af denne Ø producerer væsentlig svovlsurt Kobber, indsprængt med Guld og andre ædle Metaller.

Handelen har i det hele taget i det forløbne Aar været god, og Udsigterne er lyse for al Slags Handel med Produkter af Grubedrift, med Tømmer samt med Fiskeri- og Landbrugsprodukter.

Robt. Ward.

Tanger.

Af norske Skibe ankom i 1898 6 dr. 1 818 Tons, deraf et Seilskib dr. 368 Tons. Optjente Bruttofragter Kr. 19 510.00. Erlagte Konsulatafgifter Kr. 39.38. Udgaaende Bruttofragter Kr. 26 460.00.

Et svensk Fartøi dr. 353 Tons ankom.

Aarsberetning dateret 27 Februar 1899.

Konsulatdistriktet har i 1898 været besøgt af 7 Skibe fra Norge og Sverige dr. 2 171 Tons mod 2 dr. 441 Tons i 1897 og 7 dr. 2 276 Tons i 1896. Et norsk og et svensk Seilskib ankom fra Sundsvall med Ladning af Trælast til Tanger. To norske Dampskibe ankom med Sukkerladning til Saffi og 3 Dampskibe i Ballast. 4 Dampskibe afgik med Ladning af Bønner, Mais etc. til Storbritannien og et i Ballast til Mazagan. Det norske Seilskib afgik i Ballast til Annotto Bay (Jamaica), og det svenske Skib med Restladning til Sousse.

Fra Norge har ingen direkte Indførsel fundet Sted. Den direkte Indførsel fra Sverige bestaar i to Ladninger paa 270 Std. Trælast anslaaet til en Værdi af ca. Kr. 48 000 — indført til Tanger — en Ladning Planker og Jern til Saffi og 1 000 Planker og 1 829 Jernstænger til Casablanca, hvoraf Værdien ikke kjendes. — Den indirekte Indførsel bestaar i Trælast, Jern, Spiger og Fyrstikker.

Ingen direkte Udførsel har i det forløbne Aar fundet Sted til Norge eller Sverige.

Med Hensyn til Handel og Agerbrug fremviser det forløbne Aar en betydelig Fremgang sammenlignet med de tre foregaaende Aar. Høsten særlig af Hvede og Byg har været meget rig og vilde have været overflødig, hvis Jordbrugerne i det Indre havde seet sig istand til at tilstaa hele sin Jord, men da de led under Følgerne af flere uheldige Aaringer og af Myndighedernes stadige Udpresninger, manglede de tilstrækkeligt Sædekorn og Midler til at skaffe sig det. De marokkanske Myndigheder og særlig Guvernørerne i de indre Provinser søger fremdeles haardnakket ved alle mulige Midler at hindre Sammenslutningen mellem Indfødte og Europæere i Jordbrugsforetagender. En ny Hindring i denne Henseende danner saaledes en nylig indført Bestemmelse om, at det forbydes Notarius publicus at oprette Kontrakter af hvilkensomhelst Art mellem Europæere og Indfødte, med mindre disse opfylder visse Vilkaar.

Umaadelige Sværme af Græshopper har atter hjemsøgt en Del af Landet i Aarets Begyndelse. Man søgte at bekjæmpe Landeplagen paa samme Maade som

foregaaende Aar; det var dog først paa Foranledning af Forretningsmænd i Kystbyerne, at Regjeringen gav sine Funktionærer Ordre til at indkjøbe Æggene for at ødelægge dem. Store Mængder er paa denne Maade blevet ødelagte, og Græshopperne har heldigvis ikke vist sig i Marokko ivinter.

Pengekursen i Marokko har i Aarets Løb fulgt Kursen i Spanien, og Fluktuationerne har været i høi Grad ødelæggende særlig for Indførselshandelen i første Halvdel af Aaret. I Mai Maaned var Præmien paa Franken gaaet op til 109 %, derpaa sank den og dreiede sig om 60 % indtil August Maaned; siden den Tid har Kursen paa de spanske Penge bedret sig, og den nuværende Præmie er omkring 31 %, saaledes at andet Halvaar har været gunstigt for Indførselshandelen og ugunstigt for Udførselen. Filippinske Mynter cirkulerer fremdeles i visse Dele af det Indre, skjønt Regjeringen gjentagende Gange har forbudt dette.

Indeværende Aar har begyndt gunstigt; den regelmæssige Nedbør i Begyndelsen af Sæsonen og Friheden for Græshopper lover god Høst; men de marokkanske Myndigheders stedse stigende Fordringer ligeoverfor Jordbrugerne vil forhale den Tilbagevenden af gunstigere Forholde, som Landet har Ret til at vente efter den langvarige Krise, det har gjennemgaaet.

Schenck.

Hannover.

Aarsberetning ved Generalkonsul Bernhard Caspar dateret 22 Februar 1899.

Det forløbne Aar hører i økonomisk Henseende til de bedste i det sidste Tiaar. Dette skyldes i væsentlig Grad det indre Markeds Konsumptionsevne. Den stærke Byggevirksomhed, som skabtes ved Industriens Udvikling, ved allehaande nye Anlæg, og Behovet for Boliger har virket befrugtende paa alle dermed forbundne Erhvervsgrene, selv om det stramme Pengemarked ved Aarets Slutning manede til stor Forsigtighed.

Emissionsvirksomheden var i det forløbne Aar med Hensyn til Antal og Kapital omfangsrigere end i noget tidligere Aar. Den sidste Haussekonjunktur, som efterfulgtes af et Krach, kulminerede i 1889. Emissionen af industrielle Aktier krævede da 337 Millioner Mark med en Agio af 45.87 pCt.; derpaa fulgte et Fald til 14.8 Millioner Mark med 14.7 pCt. Agio i Aaret 1892. Aaret 1898 udviser en Sum af 520.6 Millioner Mark med 67.7 pCt. Agio.

I Aaret 1886 ansloges den tyske Nationalformue til 175 Milliarder. Den aarlige Formuestilvæxt anslaaes til ca. 2 500 Millioner Mark.

Den tyske Udenrigshandel fremviser en gunstig Udvikling i 1898, og Ind- og Udførselen har fortsat den samme opadgaaende Bevægelse, som begyndte 1894—95. I Indførselen har Værdien for første Gang overskredet 5, i Udførselen 4 Milliarder, saa at Værdien af den tyske Udenrigshandel udgjør næsten $9^1/_2$ Milliarder pr. Aar. Indførselens Værdi er i Sammenligning med 1897 steget 613

Millioner, Udførselens Værdi 215.5 Millioner. I Indførselen er særlig Stigningen for Jern bemærkelsesværdig. I 1895 beløb Indførselen af Jern og Fabrikata deraf sig til 30.7, i 1898 til 73.4 Millioner.

For de tyske Jernbaner har Driftsaaret været meget gunstigt. Ved de Baner, hvis Regnskabsaar omfatter Tidsrummet fra 1 April—31 Marts udgjorde Totalindtægten af Persontrafiken ved Enden af December 307.76 Mill. Mark eller 18.17 Mill. Mk. mere end i det tilsvarende Tidsrum forrige Aar, af Godstrafiken i det Hele 698.08 Mill. Mk. eller 43.07 Mill. Mk. mere end forrige Aar. For andre Baner er Forholdet endnu noget gunstigere.

For den tyske Vinavl var 1898 et lidet heldigt Aar.

For den tyske Sukkerindustri har Driftsaaret 1897—98, det andet efter den nye Sukkerbeskatningslov, igjen stillet sig noget gunstigere end det foregaaende, og Totalproduktionen stod i Pengeværdi noget over foregaaende Aars.

I Jern- og Kulindustrien danner Aaret 1898 Fortsættelsen af den opadgaaende Bevægelse, som begyndte i 1895 for næsten alle Hovedgrene af Storindustrien. Af Jern- og Staalfabrikata udførtes i 1898 fra Tyskland ca. 17 pCt mere end i 1897. De store Maskinfabriker, Jernkonstruktionsværker og Jernstøberier i Hannover var for største Delen endnu sterkere optaget end i forrige Aar, hovedsagelig for Indlandet.

Metalmarkedet kunde glæde sig over gunstige Konjunkturer. Hvad særlig Kobber angaar, saa holdt navnlig Krigsrustninger og Oprettelse af elektriske Anlæg de herhen hørende Industrier i livlig Virksomhed; den befrygtede Forøgelse af Produktionen holdt sig inden moderate Grændser. Til Opsvinget i Bergværks- og Hytteindustrien har ved Siden af den forøgede Byggevirksomhed i de senere Aar og alle Jernbaneanlægs Behov særlig den elektriske Industris gunstige Udvikling bidraget, idet denne jo er blevet en god Kunde for talrige Fabrikata i Jernindustrien. Paa Elektroteknikens Omraade indtager Tyskland utvivlsomt en ledende Stilling. De Kapitaler, som er anbragte i de forskjellige Selskaber inden denne Erhvervsgren i engere Forstand kan anslaaes til 550 Millioner Mk. De i sidste Kvartal af forrige Aar — omend forgjæves — foretagne Forsøg paa at forene flere af de største Selskaber til et Kjæmpeforetagende beviser, at der paa dette Omraade allerede begynder at gjøre sig en skarp Konkurrance gjældende. De i den elektriske Industri anbragte Kapitaler har i sidste Aar gjennemsnitlig givet en Renteafkastning af 8 à 9 pCt. I Tyskland udgjorde Antallet af Byer med elektriske Baner ved Udgangen af 1891 3, 1892 5, 1893 11, 1894 19, 1895 32, 1896 44, 1897 61 og 1 Septbr. 1898 ikke mindre end 68.

Hvad Textilindustrien angaar, indtraadte i Begyndelsen af Driftsaaret 1897—98 en vedvarende faldende Konjunktur i Bomuldspriserne, der bevirkede en saadan Nedgang i Garnpriserne, at Spinderierne tildels ikke længere kunde drives med Fortjeneste. Vistnok indtraadte i Februar en forbigaaende Bedring, men ved de politiske Forviklinger mellem de Forenede Stater og Spanien indtraadte Uro paa Markedet og dermed Ustøhed i Priserne. Først i Slutningen af Aaret indtraadte imidlertid en fastere Tilstand paa Markedet.

Trods de i Gummi og Kautschuk-Industrien herskende mislige Forhold har dog enkelte Selskaber i denne Branche i Hannover kunnet fremvise usæd-

vanlig gode Resultater; saaledes gav die Continental Caoutchouc- und Guttapercha-Compagnie en Dividende af 55 pCt., die Vereinigten Harburg-Wiener Gummifabriken 24 pCt.

I Velocipedindustrien var der Overproduktion; de ældre og godt indarbeidede Fabriker led vistnok ikke deraf; men de yngre Forretninger gav kun ringe Udbytte eller dreves endog med Tab.

Cementindustrien er gaaet fremad som Følge af den store Byggevirksomhed.

I Papirindustrien er der ingen væsentlige Forandringer; det indenlandske Afsætningsfelt er dog blevet noget mindre.

I Glasindustrien er der ikke oprettet nye Fabriker. Afsætningsfeltet i Udlandet er aftaget noget, navnlig i de Forenede Stater paa Grund af den høie Told. Derhos har den ringere Udførsel af Øl og Mineralvand paa Flasker skadet Glasindustrien meget. Ogsaa Forbruget i Indlandet er gaaet tilbage.

I Privatbankforretningerne viste sig ogsaa iaar en Tendens til Concentration af de store Kapitaler. Saaledes blev flere Banker i Hannover omdannet til Filialer af store udenbys Instituter.

Hvad Tysklands Trælasthandel angaar, er Riget fremdeles saaledes stillet, at det ikke kan dække sit Behov for Gavntømmer uden Import fra Udlandet. Tysklands Skove omfatter vistnok mere end 14 Millioner Hektar eller ca. 25 pCt. af hele Fladeindholdet, men en stor Del af dem er af saa ringe Bonitet, at deres Nytte som trælastydende træder i Baggrunden. Navnlig er Naaletræerne paa de fleste Steder endnu for smaa og unge til at komme i Betragtning som Handelsvare. Skaaren Last maa derfor nu som før for største Del tages fra Udlandet, om man end tør haabe, at den i de tyske Skove ansamlede Trækapital mere og mere vil dække det tiltagende indre Behov. De forbedrede Kommunikationer gjør det derhos muligt at skaffe Trælast fra fjernere og mere afsidesliggende Distrikter til Forbrugsstederne. Trods dette øges dog den tyske Import mere og mere. Saaledes beløb Indførselen af Bygnings- og Gavntømmer sig i Aaret 1889 til 135.6 Mill. Mark, og Værdien heraf steg i 1897 til 235.1 Mill. Mark. Hvad Trælastmarkedet i det forløbne Aar angaar, havde man begyndt med meget smaa Lagere; paa Grund af den livlige Byggevirksomhed, navnlig i Industridistrikterne, steg imidlertid Behovet for Trælast betydelig og dækkedes først fra Indlandet, særlig da endel fra Udlandet indkjøbt Vare ikke svarede til Forventningerne. Navnlig gjaldt dette om de fra Rusland indførte Jernbanesviller, med hvilke tyske Egesviller heldig optog Konkurrancen. Til dette Øiemed haaber man i Fremtiden at kunne anvende Bøgetræ mere, end hidtil har været Tilfældet, idet man i saa Henseende særlig støtter sig til Erfaringer gjorte paa franske Baner. Egetræ har navnlig i Skibsbyggeriet fundet større Anvendelse. Ogsaa til nederlandske Havne afsendtes betydeligere Mængder af tysk Egetræ. Skaaren Furulast toges for største Delen fra Sverige. Fra Frankrige og Rusland var Importen vanskelig og fordyret. Paa Grund af forskjellige Forhold kom det almindelige Opsving i næsten alle Erhversgrene ikke den tyske Trælasthandel fuldt tilgode. Indkjøbspriserne gik ofte saa sterkt op, at de ikke længer stod i det rette Forhold til Salgspriserne og Priserne for det færdige Produkt.

Toldbestemmelser i Canada.

Gjennem Udenrigs-Departementet er til Indre-Departementet indkommet nedenstaaende Aftryk af et af Canadas Told-Departement under 10 Novbr. 1898 udfærdiget Cirkulære angaaende den toldbare Værdi af Varer, der indføres til Canada, samt angaaende Bekræftelse af Fakturaer for Varer, der udføres til Canada:

SUMMARY

From the Regulations and Customs Laws of Canada, in regard to the Dutiable Value of imported goods and the certifying of Invoices by Exporters, for the information of all concerned in the exportation of goods to Canada, and in the importation and Customs entry thereof in Canada, UNDER THE GENERAL TARIFF.

Valuation for Customs Duty.

Customs Act, Section **58.** Whenever any duty *ad valorem* is imposed on any goods imported into Canada, the value for duty shall be the fair market value thereof, when sold for home consumption, in the principal markets of the country whence and at the time when the same were exported directly to Canada. 46 V., c. 12, s. 68.

Customs Act, Section **59.** Such market value shall be the fair market value of such goods in the usual and ordinary commercial acceptation of the term, at the usual and ordinary credit, and not the cash value of such goods, except in cases in which the article imported is, by universal usage, considered and known to be a cash article, and so *bonâ fide* paid for in all transactions in relation to such article; and all invoices representing cash values, except in the special cases herein referred to, shall be subject to such additions as to the collector or appraiser of the port at which they are presented appear just and reasonable, to bring up the amount to the true and fair market value, as required by this section. 46 V., c. 12, s. 69.

Value for Duty under Special Conditions.

Customs Act, Section **64.** The fair market value of goods shall be taken to include the amount of any drawback which has been allowed by the Government of any other country, also the amount of consideration or money value of any special arrangement between the exporter and the importer or between any persons interested therein because of the exportation or intended exportation of such goods, or the right to territorial limits for the sale or use thereof, and also the amount or money value of any so-called royalty, rent or charge for use of any machine or goods of any description, which the seller or proprietor does or would usually charge thereon when the same are sold or leased or rented for use in the country whence they have been exported to Canada. When the amount of such drawback,

consideration, money value, royalty, rent or charge for use has been deducted from the value of such goods, on the face of the invoice under which entry is to be made, or is not shown thereon, the Collector of Customs or proper officer shall add the amount of such deduction, drawback, consideration, money value, royalty, rent or charge for use, and cause to be paid the lawful duty thereon. 52 V., c. 14, s. 6.

Customs Act, Section **65**. No deduction of any kind shall be allowed from the value of any goods imported into Canada, because of any drawback paid or to be paid thereon, or because of any special arrangement between the seller and purchaser having reference to the exportation of such goods, or the exclusive right to territorial limits for the sale thereof, or because of any royalty payable upon patent rights, but not payable when goods are purchased for exportation, or on account of any other consideration by which a special reduction in price might or could be obtained: Provided, that nothing herein shall be understood to apply to general fluctuations of market values. 46 V., c. 12, s. 71.

2. Whenever goods are imported into Canada under such circumstances or conditions as to render it difficult to determine the value thereof for duty, either because such goods are not sold for use or consumption in the country of production, — or because a lease of such goods or the right of using the same is sold or given, but not the right of property therein, — or because such goods having a royalty imposed thereon, the royalty is uncertain or is not, from other causes, a reliable means of estimating the value of the goods, — or because such goods are usually or exclusively sold by or to agents, or by subscription, or are sold or imported in or under, any other unusual or peculiar manner or conditions, — of all which matters the Minister of Customs shall be sole judge, — the Minister of Customs may determine the value for duty of such goods; and the value so determined shall, until otherwise provided, be the value upon which the duty on such goods shall be computed and levied. 51 V., c. 14, s. 15.

Dutiable Charges.

Customs Act, Section **66**. No deduction from the value of goods contained in any invoice shall be allowed on account of the assumed value of any package or packages, where no charge for such package or packages has been made in such invoice; and where such charge is made the Customs officer shall see that the charge is fair and reasonable, and represents no more than the original cost thereof. 46 V., c. 12, s. 72.

Customs Act, Section **67**. No deduction from the value of goods in any invoice shall be made on account of charges for packing, or for straw, twine, cord, paper, cording, wiring or cutting, or for any expense incurred or said to have been incurred in the preparation and packing of goods for shipment, and all such charges and expenses shall, in all cases, be included as part of the value for duty. 46 V., c. 12, s. 73.

Customs Regulations as to Invoices.

1. Every invoice of goods imported into Canada shall be certified in writing as correct by the person, firm or corporation selling or consigning the goods, and shall truly show the whole and actual value of the goods in the currency of the country whence the goods have been exported directly to Canada, and the quantity and description of such goods, and the marks and numbers on the packages, in such a manner as to indicate truly the quantities and values of the articles comprised in each exportation package, all of which packages shall be legibly marked and numbered on the outside when of such a character as to enable such marks and numbers to be placed thereon.

2. If invoices are made out at lower prices for goods exported directly to Canada than the fair market value at the same time and place for such goods when sold for home comsumption in the country whence so exported, in all such cases the invoices are also to show clearly, in a special column, or by addition thereto, such fair market value, as aforesaid, for the goods described therein.

3. In the case of goods consigned to a person, firm or corporation other than the actual owners of the goods resident in Canada, and in the case of goods which have not been actually purchased by the consignee or importer in the ordinary mode of bargain and sale, there shall be annexed to the invoice of such goods a *declaration* to be made by the foreign owner or exporter of the goods in the form approved by Order in Council.

Certificates and Declarations on Invoices.

The Certificate of Value, Form J, (hereinafter set forth) is prescribed under a Regulation of the Governor in Council in order to secure a just, true and faithful appraisal of goods, and applies to Invoices of **Merchandise sold** to importers in Canada, but not to goods for entry under the Preferential Tariff until otherwise ordered, nor to goods the value of which for duty has been fixed and determined under the Customs Act of Canada.

The Certificate is to be signed by a partner, official or employé of the exporter having a knowledge of the facts certified to and to be written, printed or stamped on the face or back of the Invoice.*

* N. B.—A different certificate or declaration is required to be made for goods shipped to Canada on consigment. Se Form 6.

Form 6.

The Declaration Form 6 (hereinafter set forth) is prescribed to be made by the foreign owner or exporter of any goods shipped to Canada on consignment, before the Collector or the Mayor or other chief municipal officer at the place in the United Kingdom, or other place in Her Majesty's Possession abroad from whence the goods are shipped, or before a Notary Public; and at any other place before any British or other Consul, duly accredited by any established Government and resident in the country from whence the said goods are exported to Canada.

The Declaration (Form 6) may be written printed or stamped on the Invoice or annexed thereto and applies to goods shipped **on consignment** for entry **under the Preferential Tariff** as well as to **Consigned goods** shipped for entry **under the General Tariff of Canada.**

Preferential Certificates and Invoices

This Summary does not contain forms of Certificates or instructions relating to Invoices for entry under the British Preferential Tariff of Canada, a Memorandum having been issued by the Departement on 14th July, 1898, giving full information on this subject.

Prescribed Forms of Certificates or Declarations on Invoices.

(For Entry under the General Tariff of Canada).

Form "J."

Form of Certificate prescribed for invoices of merchandises SOLD to importers in Canada and exported thereto, — to be signed by a partner, official or employee of the exporter having a knowledge of the facts certified to and to be written, printed or stamped on the face or back of the invoice, viz.: —

This invoice is true and correct; and where there is a difference between any of the prices shown therein and the ordinary credit prices at which the same articles are now sold *bona fide* by the exporter in like quantity and condition at this place for consumption in this country the latter prices are shown on the margin or elsewhere on such invoice.

Dated at ..... 18....

.....

Exporter.

Form 6.

DECLARATION prescribed to be made by the foreign owner or exporter of any goods shipped to Canada on consignment, before the Collector or the Mayor or other chief municipal officer at the place in the United Kingdom, or other place in Her Majesty's Possessions abroad from whence the goods are shipped, or before a Notary Public; and at any other place before any British or other Consul, duly accredited by any established Government and resident in the country from whence the said goods are exported to Canada.

(1) Name of party subscribing to this declaration.
(2) City, or town and country.
(3) A member of the firm of , giving the name of the firm when the shipment is made by a firm, or an officer, director or manager of , giving the name of the corporation when the shipment is made by a corporation.
(4) Name of Consignee.

I, (1) of (2)
do solemnly and truly declare that I am (3) the owner of the goods shipped on consignment to (4) at in Canada, and described in the annexed invoice that the said is a complete and true invoice of all the goods included in this shipment; that the said goods are properly described in the said invoice; that there is included and specified in the said invoice the true value of all cartons, cases, crates, boxes and coverings of any kind, and all charges and expenses incident to placing the said goods in condition packed ready for shipment to Canada; if prior to their shipment to Canada the said goods or any of them have been sold to any person or firm or corporation in Canada, that there is truly set forth in the said invoice the price or amount actually charged or intended to be charged to such person, or firm, or corporation, for the said goods as in condition packed ready for shipment at the place whence *bona fide* exported and consigned to the importer in Canada (after deducting only such freight from place of shipment direct to Canada and Canadian import duties and charges as have been included in the price of the goods sold as aforesaid); if prior to their shipment to Canada the said goods, or any of them, have not been sold to any person, or firm, or corporation in Canada, that the said invoice contains a just and faithful valuation of such goods at their fair market value when sold for home consumption in the principal markets of the country whence the same are exported directly to Canada, and that such fair market value is the price at which the said goods are freely offered for sale in like quantity and condition by me or by dealers therein to purchasers in said markets in the ordinary course of trade at the usual credit without any discount or deduction for cash, or on account of any drawback or bounty, or on account of any royalty actually payable thereon, or payable thereon when sold for home consumption, but not payable when exported, or on account of the exportation thereof, or any special consideration whatever; or that if the value for duty of any goods as stated in this invoice is other than the value thereof as above specified, such value for duty has, to the best of my knowledge and belief, been fixed and determined under the authority of the Customs Act at the value stated in said invoice; and that no different invoice or account thereof has been or will be furnished to any one by me or on my behalf.

....

Declared before me at)
this day of 18)

Washington.

Med Skrivelse til Indredepartementet af 13 Febr. 1899 har Generalkonsulatet i Washington indsendt Aftryk af en under 21 Decbr. f. A. i de Forenede Stater emaneret Lov, der forbyder Udbetaling af Hyreforskud til Sømænd. Enhver, der udbetaler saadant Forskud, er hjemfalden til en Bod af mindst det firedobbelte af det udbetalte Beløb, hvorhos Vedkommende kan idømmes Fængselsstraf af indtil 6 Maaneder. Om Forskud er blevet udbetalt, er Skibsføreren eller Rederen ikke derved fritaget for paany at udbetale Beløbet, naar samme er blevet optjent. Endvidere er den, der af en Sømand begjærer eller modtager Godtgjørelse for at skaffe denne Hyre, hjemfalden til en Bod af indtil 100 Dollars. Loven tillader, at der i Hyrekontrakten fastsættes Træk til Fordel for Sømandens Bedsteforældre, Forældre, Hustru, Søster eller Børn, dog ikke forsaavidt Skibet gaar i Fart paa Havne i de Forenede Stater eller mellem de Forenede Stater og Canada, Newfoundland, Vestindien og Mexico. Det er derhos tilladt, at en Sømand, der er forhyret med Skib, der afgaar fra en Atlanterhavshavn til en Stillehavshavn eller omvendt, eller med Skib, der gaar i udenrigsk Fart (undtagen Fart mellem de Forenede Stater og Canada, Newfoundland, Vest-Indien eller Mexico), i Hyrekontrakten betinger sig, at der udbetales et af „the shipping Commissioner" godkjendt Beløb af indtil 1 Maaneds Hyre til Afgjørelse af rigtig befunden, forud for Forhyringen stiftet Gjæld for Kost, Logi og Klæder.

Loven indeholder en Bestemmelse om, at den er anvendelig ogsaa paa udenlandske Fartøier.

Ved at indsende et Aftryk af Loven har Generalkonsulatet i Washington anført, at den er givet for at beskytte Søfolk mod Hyreagenternes Udsugelser.

Antigua (Læøerne).

I Aarets Løb ankom 6 norske Dampskibe dr. 6 189 Tons, alle med Ladning. Erlagte Konsulatafgifter $ 105.33. Til St. Kitts ankom 6 norske Dampskibe dr. 5 400 Tons.

Aarsberetning dateret 27 Februar 1899.

De norske Dampskibe, der er ankommet hid, har været befragtet af et New York'er Firma for en Sum af £ 600 om Maaneden, saaledes at alle Omkostninger, Havneafgifter etc. betales af nævnte Firma. Der er Udsigt til, at flere Skibe vil blive beskjæftiget med Transport af indeværende Aars Grøde, der beløber sig til omkring 30 000 Tons Sukker med en tilsvarende Mængde Sirup etc. Den engelske Regjering synes nu at have faaet Øinene op for den mislige Tilstand paa Øerne her og lover at ville yde store Forstrækninger til Oprettelse af centrale Fabriker med fuldt tidsmæssige Maskiner samt at yde Pengelaan til lav Rente og tilstrækkelige til at dyrke større Kvantiteter af

Sukkerrør. Disse Løfter holder nu Haabet oppe hos vestindiske Plantageeiere om gunstigere Forhold i Fremtiden. Skulde disse Forventninger blive skuffede, antager man, at disse Kolonier vil forsøge at blive forenet med Amerika, hvor deres Sukker da vilde kunne indføres toldfrit og saaledes vilde bringe den tidligere Velstand tilbage paa Øerne.

Skibsfartsafgifterne er ikke blevet forandret for det kommende Aar.

Sundhedstilstanden paa Læøerne har i det forløbne Aar uden Undtagelse været meget god.

F. Melchertson.

Hamburg.

Skrivelse dateret 9 Marts 1899.

Tysklands Udførsel til Norge 1898 (sammenlignet med 1897).

	100 Kg. 1898.	100 Kg. 1897.
Bomuldsgarn, 2-traades . . .	788	—
Vævning, tæt, bleget	647	420
Fløiel	127	—
Vævning, tæt, farvet og trykket	2 045	1 616
Possementvarer	314	385
Strømper	239	—
Vævning, utæt, bleget, farvet og trykket	297	246
Broderier	106	84
Bogtrykkertyper	639	645
Fine Blyvarer	2 284	—
„ Børstenbindervarer . . .	124	68
Lak og Lakfernisser	961	830
Ætskali	6 371	—
Kalcineret Soda	10 297	—
Potaske	2 695	3 042
Anilin og andre Tjærefarvestoffe	944	751
Garvestofextracter	4 029	—
Glycerin	1 244	—
Zinkhvidt	7 050	5 314
Farver og Garvestoffe, ikke før nævnt	518	507
Kemiske Fabrikata	897	1 168
Vinkeljern	39 814	26 341
Smedejern i Stænger	24 283	9 958
Jerntraad, raa	31 996	24 232
Do., fortinnet og kobret .	8 674	—
Jernbaneakser og Hjul	6 715	—
Grove Jernvarer	27 599	22 390
Fine Jernvarer af Støbe- og Smedejern	3 774	3 158

	100 Kg. 1898.	100 Kg. 1897.
Symaskiner	1 426	1 196
Velocipeder og Dele deraf	488	—
Rom. Cement	170 968	87 156
Thomasphosphat	35 743	—
Sølv, raa	40.79	20.79
Hamp, foruden Aloe og Manilla	17 078	18 722
Hvede	39 750	36 959
Rug	174 363	119 653
Linfrø	10 812	64 800
Malt af Havre og Byg	7 271	—
Poteter	36 558	—
Glas- og Emaillevarer	980	741
Sengefjær, rensede	822	708
Huder af Hornkvæg, saltede og grønne	1 599	812
Do. kalkede og tørre	1 538	—
Huder af Pelsdyr	109	126
Snedkerarbeider, grove	2 693	1 985
Trævarer, fine	500	—
Humle	1 069	1 191
Fortepianoer	2 321	1 848
Musikinstrumenter, andre Slags	502	634
Astronomiske Instrumenter	31	42
Maskiner, overveiende af Støbejern	31 383	25 685
Do., do. - Smedejern	4 248	3 496
Grove Varer af blød Gummi	488	431
Varer af haard Gummi	141	117
Klæder, Undertøi og Pynt af Silke	51	48
Klæder og Pynt af Bomuld, Undertøi af Uld	1 718	1 567
Corsets, foruden Silke- og Halvsilkes	218	236
Undertøi af Bomuld og Lin	913	680
Kunstige Blomster	32	—
Kobberlegeringer, Stænger og Plader	2 050	3 444
Kobbertraad	769	—
Telegrafkabler	2 774	1 281
Kobbersigt og Kobberdug	294	233
Fine Varer af Messing og andre Kobberlegeringer	1 312	933
Telephoner	85	—
Fine Varer af Kobber og Messing, forniklede	330	252
Varer af Aluminium	91	—
Varer af ædle Metaller	11.17	7.71
Varer af Rav, Celluloid og Elfenben	82	68
Varer af uædle Metaller, Galanterivarer	108	—
Taffel- og Væguhre	456	—
Legetøi	895	641
Spundne Varer	317	271
Læder og Lædervarer	725	—

	100 Kg. 1898.	100 Kg. 1897.
Lakeret og farvet Læder, Handskelæder	355	263
Grove Lædervarer	630	451
Fine Lædervarer	693	610
Varer af fin Voxdug	788	391
Rebslagervarer	1 457	1 205
Lærred etc, ufarvet	919	950
Do., farvet	306	262
Damask	117	—
Bøger, Karter og Musikalier	729	527
Kobberstik og Farvetryksbilleder	457	411
Malerier og Tegninger	41	42
Vin foruden Champagne	865	—
Gryn	13 109	10 741
Hvedemel	63 912	76 995
Rugmel	187 296	329 534
Mel af andet Korn	14 669	13 767
Ris	24 505	—
Cigarer	422	452
Raasukker	3 800	7 418
Sukker i Toppe	105 202	84 589
Sukker forøvrigt	66 612	39 444
Rapsolie i Fade	2 491	1 602
Oliekager	20 897	21 543
Kulørt Guld- og Sølvpapir	543	360
Skrivepapir	2 012	—
Trykpapir	3 602	—
Linoleum	2 623	—
Papirvarer	2 863	2 015
Papir og Papvarer	34	—
Tvundet Traad af Silke	26	—
Silkebaand	54	57
Silketøier, Duge og Shawls	95	75
Halvsilkebaand	132	127
Halvsilketøier	308	257
Møllestene	4 989	7 113
Ædelstene, ægte Koraller, ægte Perler	0.52	—
Kokes	122 326	51 275
Terpentinharpix & Balsam	8 051	—
Ildfaste Retorter	1 600	—
Mangefarvede Lervarer	4.123	4 501
Porcelænsvarer	1 869	—
Faareuld, raa	1 432	1 931
Uldgarn, bleget eller farvet, enkelt	856	—
Do. do. dobbelt	208	—
Do. do. tredobb. eller fleredobbelt	734	682
Filtvarer	279	—

	100 Kg. 1098.	100 Kg. 1897.
Strømper	500	—
Tøi og Klædevarer	8 519	7 516
Plüsch	226	184
Possementvarer	146	173
Zink, valset	4 741	6 623
Kortevarer	467	—
Klæde- og Manufakturvarer	431	—
Forskjellige Varer	194	—
Hvidevarer	211	—
Handsker	4	—
Hatte af Straa, ugarnerede	110 562 Stk.	—
Hatte af Straa, garnerede	64 352	—
Kløverfrø etc.	—	291
Kobber i Stænger og Plader	—	94

	Tons.	Værdi.
Tysklands Indførsel i 1898	42 718 075	M. 5 477 648 000
Do. Do. i 1897	40 163 042	„ 4 832 891 000
Tilvækst	2 555 033	M. 644 757 000
Tysklands Udførsel i 1898	30 086 228	M. 4 001 746 000
Do. Do. i 1897	28 007 609	„ 3 808 131 000
Tilvækst	2 078 619	M. 194 615 000

Tysklands Indførsel fra Norge med tilsvarende Totalimport i Aarene 1897 og 1898.

	Totalimport.		Indførsel fra Norge.	
	1898.	1897.	1898.	1897.
	100 Kg.		100 Kg.	
Guano, kunstig	132 260	140 416	54 685	55 162
Klid	4 896 714	5 949 524	176 449	—
Is	3 569 529	150 818	2 811 787	38 150
Jod	2 156	1 637	138	76
Natron, svovlsur	78 238	76 311	5 050	5 000
Jordarter, Malme, ædle Metaller og Asbest.				
Kiselgur	1 556	1 534	316	617
Kaolin, Feldspat, ildfast Lere	2 081 860	2 071 548	85 015	106 815
Sølvmalm	69 319	—	818	—
Guld, myntet	603.55	—	0.56	—
Svovlkis	3 768 168	3 438 520	—	17 154

	Totalimport.		Indførsel fra Norge.	
	1898.	1897.	1898.	1897.
	100 Kg.		100 Kg.	
Huder og Skind.				
Kalveskind, kalkede og tørrede	97 558	91 552	2 343	1 759
Faar- og Gedeskind, raa, behaarede	141 198	135 815	1 108	—
Huder og Skind for Pelstilvirkning	27 173	25 675	106	88
Træ og andre Snittestoffe samt Varer deraf.				
Hvalfiskebarder	318	799	43	432
Finbarder	379	474	330	471
Bygnings- og Gavntømmer, raat eller kun bearbeidet med Øks eller Sag paa Tversiden	25 000 284	20 962 320	51 299	42 469
Bygnings- og Gavntømmer, saget, „Kanthölzer“	13 986 059	12 600 775	642 037	602 638
Stav, ikke af Eg	92 856	69 674	—	16 247
Snedkerarbeider, grove, raa	284 828	—	5 345	—
Bødkervarer, grove, beisede og farvede	3 001	—	1 227	—
Kautschuk og Guttapercha og Varer deraf.				
Kautschuk og Guttapercha	100 977	—	242	—
Kobber og Kobbervarer.				
Messing og Tambak	17 326	16 231	1 469	1 846
Material-Varer.				
Spiritus paa Fad	213 426	—	6 955	—
Fisk, fersk	583 908	415 427	32 865	18 942
Stokfisk	12 360	11 354	6 336	4 699
Fisk, tilberedt med Eddike og Olie	5 062	4 407	3 560	3 070
Vildt og Fjærkræ, ikke levende	11 207	10 000	273	485
Sild, saltet, i Tønder	1 384 557	1 170 070	237 709	277 469
Hummer	4 338	4 060	1 713	1 527
Olier, ikke andetsteds nævnte, og Fedt.				
Tran	146 673	136 639	90 182	86 611
Papir og Papvarer.				
Træmasse, sleben	111 302	98 892	12 289	—
Cellulose	182 115	176 666	4 488	3 593

	Totalimport.		Indførsel fra Norge.	
	1898.	1897.	1898.	1897.
	100 Kg.	100 Kg.	100 Kg.	100 Kg.
Sten og Stenvarer.				
Sten, raa	899 956		13 025	
Sten, blot tilhuggen . .	621 251	8 538 248	16 973	375 380
Brolægningssten, blot tilhuggen	4 627 760		329 180	
Sten i sagede Blokke . .	2 499	—	950	—
Stenhuggerarbeider, grove og uslebne og ikke af Marmor og Alabaster	233 576		51 212	

Kønigsberg.

Skibsfarten 1898.

Norske Skibe.	Med Ladning.		I Ballast.		Tilsammen.				Brutto-fragter. Kr.
	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Deraf Dampskibe. Ant.	Deraf Dampskibe. Tons.	
I. Ankomne.									
Fra Norge til Hovedstationen	23	5 222	1	309	24	5 531	-	-	67 120
- Norge til Vicekonsulsstationerne	17	2 658	-	-	17	2 658	-	-	30 160
- andre Lande til Hovedstationen	79	15 309	17	3 711	96	19 020	-	-	197 390
- andre Lande til Vicekonsulsstationerne . .	20	11 496	17	6 673	37	18 169	-	-	90 740
Ialt	139	34 685	35	10 693	174	45 378	143	41 971	385 410
II. Afgaaede.									
Til Norge fra Hovedstationen	43	9 582	5	1 085	48	10 667	-	-	108 270
- Norge fra Vicekonsulsstationerne	1	154	2	417	3	571	-	-	1 800
- andre Lande fra Hovedstationen	56	9 578	16	4 306	72	13 884	-	-	87 080
- andre Lande fra Vicekonsulsstationerne . .	35	10 408	15	9 386	50	19 794	-	-	109 530
Ialt	135	29 722	38	15 194	173	44 916	142	41 509	306 680

For Havari eller Ordre anløb ingen norske Fartøier.

Af svenske Skibe ankom 185 drægtige 48 391 Tons.

Erlagte Konsulatafgifter af norske Fartøier Mk. 2 984.40; deraf ved Hovedstationen M. 1 540.80. Af svenske Fartøier M. 3 375.30; deraf ved Hovedstationen M. 1 922.00. Ialt tilfaldt Konsulen M. 5 023.60. Expeditionsafgifter norske M. 18.00, svenske M. 94.35.

Aarsberetning dateret 23 Marts 1899.

Der ankom til Pillau:

i 1898 . .	1 918	Skibe	med	515 678 Reg.-Tons
i 1897 . . .	2 082	—	„	527 094 —

deraf var:

i 1898 . .	1 349	Dampskibe	med	459 619 Reg.-Tons
imod i 1897 . .	1 351	—	„	471 596 —
og i 1896 . .	1 442	—	„	471 930 —

Nævnte 1 918 Skibe vare lastede med:

Ballast og tomme 143 Skibe med 50 519 R.-T., diverse Stykgods 735, 209 489 R.-T., Stenkul og Kokes 347, 153 256 R.-T., Gibs, Kalksten og Cement 191, 28 733 R.-T., Sild 169, 32 896 R-T., Olie, Petroleum og Tjære 11, 1 058 R.-T., Salt 6, 2 460 R.-T., Tagsten og Sten 311, 36 472 R.-T., for Nødhavn 5, 795 R.-T.

Af de indkomne Fartøier vare under:

Norsk Flag 131 Fartøier, svensk 144, dansk 279, engelsk 183, tysk 1 082, hollandsk 79, russisk 17, fransk 1, belgisk 1, portugisisk 1.

Der afgik fra Pillau:

i 1898 . . .	1 884	Skibe	med	502 917 R.-Tons
imod i 1897 . . .	2 058	—	„	524 989 —

deraf var: i 1898 . .	1 315	Dampskibe	med	463 849 R.-Tons
imod i 1897 . .	1 352	—	„	470 347 —
og i 1896 . .	1 436	—	„	471 255 —

Nævnte 1884 Fartøier ere afgaaede til:

Norge 76 Skibe med 16 119 R.-T., Sverige 178, 39 597 R.-T., Danmark 131, 11 540 R.-T., tyske Havne 939, 169 377 R.-T., Storbritannien 252, 114 539 R.-T., Holland 100, 49 120 R.-T, Belgien 19, 11 247 R.-T., Frankrig 29, 16 723 R.-T., Rusland 159, 47 158 R.-T., Portugal 1, 493 R.-T.

Deraf afseilede i Ballast tomme og med indbragte Ladninger 320 Skibe med 137 126 R.-Tons imod 343 Skibe med 143 724 R.-Tons i 1897.

Hovedexporten søværts fra Kønigsberg anslaaes til:

Hvede 59 100 T., Rug 21 300 T., Byg 7 000 T., Havre 23 400, Ærter 23 700 T., Bønner 24 300 T., Linser 12 400, Vikker 7 400 T., Linsæd 5 000

T., Raps, Hampefrø, diverse 12 200 T., Hamp og Hampegarn 18 000 T., Mel 45 200 T., Klid 9 000 T., Mais 300 T., Hør 1 800 T., Hampeblaar 3 000 T., Sukker 15 800 T., Melasse 1 000 T., Spiritus 500 T., Oliekager 28 000 T., Kluder og Taugværk 5 600 T., Props 800 T., Træmasse 5 000 T., Tømmer, Stav etc. 96 000 T.

Skibstrafikken har i begge de sidste Aar været omtrent lige stor, men Exporten af Korn har været mindre end i det foregaaende Aar.

De store Fluktuationer i Kornforretningerne foraarsagede ogsaa her af og til et livligt Begjær efter Skibsrum; men paa Grund af Mangel paa disponible Varer til Export kunde Afladningerne ikke faa noget stort Omfang.

Skibsfarten kunde med Undtagelse af korte Afbrydelser i de første Maaneder af Aaret finde Sted uden Hindringer, og fandtes heller ingen Is i Farvandet til Slutningen af Aaret, som hindrede Farten for Dampskibe. Afskibningen foregik derfor uafbrudt fra Kønigsberg.

Forretningen havde imidlertid en flau Tendens; Tilførslerne af Korn, Hamp etc. vare smaa, og Exporten af Træ hørte som sædvanlig op i Vintermaanederne. Til Rotterdam afskibedes betydelige Kvantiteter, men ellers kom kun faa Ladninger i andre Retninger frem. Fragterne stillede sig i Januar, Februar, Marts følgende for Dampskibe til London og Hull à 1 sh. $4^1/_2$ d pr. 500 ℔ Hvede, 16 sh. Hamp, 30 sh. Børster, 6 sh. 6 d pr. Ton Sukker i Sække, 12 sh. 6 d Kluder, 12 sh. pr. Load Miningtimber; til Grimsby 6 sh. Sleepers, til Amsterdam 10—12 holl. Gulden pr. 2 400 Kg. Hvede og Mel, 8 sh. Sukker, 17—18 sh Hamp; Rotterdam 1 sh. 6 d Hvedemel, 14 M. Hamp; til Rouen 1 sh. 9 d til 2 sh. 3 d Hvede, 20 sh. Hamp, 11 sh. 6 d Oliekager; Great Yarmouth 2 sh. pr. 500 ℔ Oliekager; Bremen 18—22 Mk. Rug, 13 Mk. Kluder, 16 Mk. Hamp, 30 Mk. Børster; Hamburg 17—20 Mk. Rug og Mel, 10 Mk. pr. Ton Klid og Thimotheisæd, 1 Mk. Hamp, 7 Mk. Brædder; Flensburg 15 - 18 Mk. Rug. 15—17 Mk. Oljekager, 20 Mk. Hamp; Kiel 16—17 Mk. Rug, 16—17 Mk. Hamp, 12 Mk. Snittræ, 20 Mk. Rundtræ; Christiania 20—22 Mk. Rug og Ærter, 20 Mk. Hamp, 8 Mk. pr. Ton Oliekagemel; Bergen 13—15 Mk. Rug, 16—18 Mk. Hamp, Norges Østkyst 16—17 Mk. Rug, 16—18 Mk. Hamp.

Danmark 15—21 Mk. pr. 2 500 Kg. Rug og Oliekager, 20 Mk. Hamp; Helsingfors $7^1/_2$ Mk.; Rafsø 10 Mk. pr. Ton Mel. For Seilskibe til Englands Østkyst 2 sh. 3 d; engelske Kanal 2 sh. 6 d Hvede; South Alloa 12 sh. pr. Load Props.

I April, Mai, Juni noteredes Fragterne for Dampskibe til London og Englands Østkyst pr. 500 ℔ Hvede à 1 sh. $4^1/_2$ d pr. Ton, Raasukker 5 sh. 9 d pr. Ton, Sæd 6—10 sh. pr. Ton, Tjære 8 sh pr. Ton, Træ 9 sh. 6 d pr. Ton, vaadt Træstof 5 sh. 6 d pr. Ton, Hamp 16 sh. pr. Ton, Kluder 12 sh. 6 d; til Nantes Hvede 3 sh., Hamp 24—25 sh., Huder 30 sh.; til Amsterdam Huder holl. Gulden 12 pr. Ton, Hamp og Lin 17 sh.; til Rotterdam Hvede 1 sh. 9 d, Hamp 16—17 sh.; til Bremen pr. 2 500 Kg. Rug og Mel 17—21 Mk.

Til Østnorge Rug 15—16 Mk., Kristiania Rug og Lin 20 Mk., Thimothei 12 Mk., Oljekagemel 17 Mk., Hamp og Stry 20 Mk. pr. Ton, Uld 60 Mk.;

til Bergen 13—14 Mk.; til Malmø 16 Mk., Halmstad 13 Mk., Gøteborg 13—15 Mk., Hamp 20 Mk.

For Seilskibe betaltes følgende Fragter til Englands Østkyst 1 sh. 7½ d, engelsk Kanal 1 sh. 10½ d pr. 500 ℔ Hvede, Firth of Forth 7 sh. 6 d pr. Load Props, pr. 2 500 Kg. Rug til Danmark og Sydsverige 9—15 Mk., til Gefle 8 Mk.; pr. Last Brædder til Kiel 10 Mk., pr. 1 000 Kg. Raais til Stralsund 5—6 Mk.

For indkommende Dampskibe betaltes Fragter fra Newcastle 5 sh. 6 d, fra Skotland 7 sh., fra Wales 6 sh. 6 d pr. Ton Kul. Fra Tromsø 3 Mk., Kristianssund 2 Mk., fra Bergen Mk. 1.75, fra Sverige Mk. 1.25 pr. Tønde Sild; fra Danmark 4—5 Mk. pr. Ton Mais, 3 Mk. pr. Ton Kalksten, fra Østnorge 5 Mk. pr. Ton Granitsten, fra Stettin 50—60 Pf. pr. Fad Cement.

For Seilskibe fra Danmark 4 Mk. pr. Ton Mais, fra Carlshamn 3 Mk. pr. Ton Gadesten, fra Stettin 11 Mk. pr. Mille Mursten.

Fragterne i Juli, August, September vare for Dampskibe til London 1 sh. 4½ d Hvede, 16 sh. 6 d Hamp, 19 sh. Huder, 9—12 sh. Kluder, 6 sh. pr. Ton Sæd, 6 sh. 6 d Melasse, 8 sh. Tjære, 6 sh. Sleepers, 6—8 sh. Props, 9 sh. Træ; til Rouen 2 sh. 7½ d Hvede, 18—20 sh. Hamp; Boston 1 sh. 4 d; Cork 2 sh. 9 d Hvede; Devontport 19—20 sh. Hamp; Amsterdam 11—12 sh. Hvede, 16-17 sh. Hamp; Leer 18—20 Mk. Hamp; Neumühlen 12—15 Mk. Rug; til Kristiania 20—22 Mk. Rug, 20 Mk. Hamp; Gøteborg 20 Mk. Hamp; Bergen 18 Mk. Rug, 20 Mk. Hamp Christianssund, 30 Mk. Hamp, Christianstadt 5½ Mk. pr. Ton Mel; Wasa 5 Mk., Jacobstad 6½ Mk. Mel For Seilskibe til Englands Østkyst 1 sh. 4½ d Hvede, 8 sh. Oliekager; Firth of Forth 7 sh. 6 d pr. Load Props; Danmark 10—11 Mk.; Sverige 9—10 Mk.; Flensburg 12 Mk. pr. Last Rug; Aarhus 13—14 Mk.; Carlskrona 15—16 Mk; Chatham 18 sh. Hamp; Norrkøping 4½ Mk., Carlshamn 6½ Mk. pr. Ton Benmel; Nexø 10 Mk. pr. Last Oliekager; Apenrade 15 Pf. for Jernbanesviller.

I Oktober, November, December stod Fragterne for Dampskibe til London og Englands Østkyst i 1 sh. 9 d pr. 500 ℔ Hvede, 5 sh. 6 d til 6 sh. 6 d pr. Ton Sukker, 16 sh. Hamp, 19 sh. Huder, 9 sh.—10 sh. Kluder, 30 sh. Shoddy, 6 sh. 3 d pr. Load Sleepers; Rotterdam 1 sh. 9 d Hvede, 16 sh. Hamp; Amsterdam 11—13 holl. Gulden; Hamburg 14—20 Mk. pr. 2 500 Kg. Rug; Christiania 16-20 Mk. Rug og Mel, 20 Mk. Hamp; Bergen 15—20 Mk. Rug, 17—19 Mk. Hamp; Stavanger 17—20 Mk. Rug, 17—19 Mk. Hamp; Trondhjem 19-24 Mk. Rug og Mel, 25 Mk. Hamp; Laurvig 12—15 Mk. Rug, 20 Mk. Hamp; Gøteborg 17 Mk. Rug, 20 Mk. Hamp; Finland 6—10 Mk. Korn og Mel, 8—10 Mk. Sukker pr. 1 000 Kg.

For Seilskibe til Englands Østkyst 1 sh. 6 d til 2 sh. Hvede, 7 sh. 6 d Oliekager, 7 sh. til 8 sh. 6 d pr. Load Props; Chatham 19 sh. Hamp; Devontport 20—21 sh. Hamp; Danmark og Sydsverige 12—18 Mk. Rug og Oliekager, 40—55 Pf. pr. Centner Klid; Aarhus 16 Mk. Hamp; Sundsvall 4—7 Mk. pr. Ton Ærter, 8 Mk. pr. Ton Klid og Benmel; Kalmar 18 Mk. pr. 5 000 Pd. Oliekager; Kemi 9 Mk. pr. Ton Benmel.

Landbruget i Øst-Preussen 1898.

Udsigterne til en god Høst vare i Foraaret 1898 fortrinlige, og Forvent-

ningerne ere forsaavidt gaaede i Opfyldelse, som Kornhøsten og ligeledes Kløverhøsten bragte et usædvanlig stort Antal Læs under Tag. Kornet har imidlertid efter Terskningen vist sig at give et betydeligt mindre Udbytte end forventet. Ogsaa Foderets Kvalitet var slet, og endelig lod Roernes og Poteternes Kvalitet meget tilbage at ønske. Alle disse Skader skyldes det vedvarende fugtige Veirlig i Juni og Juli Maaned. Det samlede Høstresultat i Provindsen Øst-Preussen er derfor utilfredsstillende.

Hvedens og Rugens Kvalitet er for det meste daarlig; Hveden er smaakornet og blaaspidset, og man har næsten aldrig seet Rug saa let i Vægten komme ind paa Markedet. Byg og Havre, særlig Havre, er produceret i ganske tilfredsstillende Kvalitet, medens Bælgfrugter har givet et daarligt Udbytte. Udbyttet pr. Hektar er følgende for:

Hvede . . .	16—30	Centner
Rug	20—30	"
Havre . . .	20—40	—
Byg	20—30	—
Raps	14—20	—
Kløver . . .	60—70	—
Hø	40—60	
Ærter . . .	10—20	—
Bønner . .	20—30	—
Vikker . . .	15—30	—
Potetes . . .	120—260	—
Fodervarer . .	600—800	—
Sukkerroer . .	250—500	—

Priserne stillede sig for:

Hvede	Mk.	130—170
Rug	„	140 - 145
Byg	„	112—140
Havre	„	120—135
Ærter	„	120—170
Bønner	„	120—124
Vikker	„	116—124

Potetes Mk. 2—2.50, Sukkerroer Mk. 0.7—0.8 pr. 50 Kg.

Smørpriserne vare faste og noteredes til Mk., 90—120 pr. 50 Kg. Det maa bemærkes, at Smørproduktionen er gaaet noget tilbage, hvorimod Produktionen af Ost er i stærk Tiltagen.

Anvendelsen af kunstig Gjødning var i Aftagen, hvilket sandsynligvis skyldes de store Halm- og Foderforraad fra sidste Høst. Thomasmel og Kainit blev foretrukket.

I Hesteopdrætning har man nu i Øst-Preussen særlig rettet Opmærksomheden paa Koldblods-Avlen, og man har allerede søgt at skaffe sig Avlsdyr fra Danmark resp. Slesvig-Holsten.

Remonter holdt sig i Prisen fra Mk. 650 til 1 000. Foruden den preussiske Militærforvaltning har ogsaa den bayerske og sachsiske ligesom tid-

ligere tildels dækket deres Hesteindkjøb i Øst-Preussen. Ved den regelmæssig stedfundne Tyreauktion fandt gode Dyr livlig Afsætning. Prisen gik op indtil Mk. 1 500 for de bedste Tyre. Efter drægtige Kjør og Kvier var der stor Efterspørgsel fra Provinserne Schlesien og Sachsen. Priserne varierede fra Mk. 200 til 250. Kjødpriserne stillede sig for Oxer Mk. 25—28, for Svin Mk. 38—45, for Faar Mk. 20—24 pr. 50 Kg. levende Vægt.

Paa Kønigsbergs Slagterhus blev der slagtet 13 332 Oxer, 17 391 Kalve, 22 538 Faar, 52 809 Svin, 926 Heste.

Teglværkerne have igjen havt et gunstigt Aar. For gode Mursten betaltes der indtil 30—40 Mk. pr. 1 000 Stykker frit leveret paa Byggepladsen.

Man har nu fundet en ny Fremgangsmaade til Fremstilling af pressede Teglsten, nemlig en Blanding af Sand og Engkalk, og i den nærmeste Fremtid skal nogle Fabriker, der ere baserede paa denne Idé, begynde sin Virksomhed. Om Materialet vil være istand til at modstaa Veirliget ligesaa godt som de af Ler brændte Sten, faar Erfaringen vise.

Af Foderstoffe har hovedsagelig Klid været den mest omspurgte Artikel, medens Frøkager kun vare lidet begjærede. Der blev betalt for grov Hvedeklid M. 4.10—4.50, fine Sorter Mk. 3.80—4.30, Rugklid Mk. 4—4.50, indenlandske Rapskager M. 6.30—6.50, Hampefrøkager M. 4—4.20, Solsikkekager Mk. 5.50—6, fine russiske Oliekager Mk. 5.50—6.20 pr. 50 Kg.

Sukkermelasse til Kvægfoder er meget begjært. Dyrkningen af Vintersæden i Efteraaret 1898 faldt ikke heldig ud, hvorfor man ikke gaar Foraaret saa rolig i Møde.

Kornberetning. Viste der sig allerede i Aaret 1897 en betydelig Aftagen i Kønigsbergs Kornexportforretning mod tidligere Aar, saa er denne Tilbagegang endnu yderligere tiltaget i 1898.

Medens der blev exporteret i 1896 306 844 Tons, i 1897 239 369 Tons, er Kvantumet gaaet ned i 1898 til 196 595 Tons. Medens Høsten i herværende Provinds og i det tilgrændsende russiske Opland er falden middelmaadig ud i de sidste Aar, har de skandinaviske Lande kunnet glæde sig ved bedre Høstresultater, og Efterspørgselen var som Følge deraf mindre. Det i nogle Aar overalt anvendte Princip kun at kjøbe fra Haanden i Munden, kun at dække det øieblikkelige nødvendige Behov og aldrig at holde Lager, var den bedste Basis for de overordentlig store Spekulationer i Chicago, som drev Prisen for Hvede og Rug uhyre i Veiret i de første Maaneder i 1898. De vilde Speculationer bleve begunstigede af den amerikansk-spanske Krigs Udbrud og af Frankrigs Toldophævelse, hvilket sidste Exempel ogsaa Italien fulgte.

Det Land, der mest lod sig rive med, var Frankrig, som importerede til de høieste Priser. England forholdt sig, som næsten altid, roligst, saa at de engelske Kjøbere, efter at Spekulationen var gaaet i Stykker i Mai Maaned, kunde forsyne sig til vigende Priser.

Af Hvede blev der i nærværende Beretningsaar og navnlig i den sidste Halvdel af Aaret, ligesom ogsaa i 1897, kun tilført meget lidet. Den sibiriske

Bane havde i Foraaret ikke været i Stand til i rette Tid at levere de herfra kjøbte Kvanta fuldt ud, saa at en Del af disse først indtraf her, efter at Haussen var ophørt og bragte Modtagerne store Tab. Da der paa Grund af de mangelfulde Tilstande paa denne Bane hengaar 4 til 5 Maaneder, før Varerne indtræffe her fra Sibirien, vil det heller ikke i Fremtiden være muligt at faa en regelmæssig og fordelagtig Trafik derfra; denne kan i ethvert Tilfælde først ventes, naar den sibiriske Bane faar et tilstrækkelig stort Antal Vogne og Lokomotiver, og der samtidig ved Anlæg af flere Sidespor sørges for en hurtigere Expedition. De Egne af Rusland, der ellers kommer i Betragtning for herværende Plads, havde atter igjen en virkelig Misvækst i Hvede, og Provindsen her i Øst-Preussen havde ikke gode Kvaliteter at opvise; daarlig Farve og Udvækst besværliggjorde Salget betydelig.

I Rug var Rusland ikke leveringsdygtig hele Aaret, forsaavidt de Distrikter, der leverede hertil, kom i Betragtning, og herværende Provins som Tyskland i Almindelighed havde temmelig ugunstigt Veir i Rughøsten. Udbyttet er lidet og Vægten saa ringe, at Export endog i meget beskedent Omfang først blev mulig i den allersidste Tid, efter at Importlandene heller ikke mere kunde opdrive de bedre Kvaliteter fra andre Steder.

Af Byg blev der ogsaa i Aar kun exporteret meget lidet, da Tilførslerne næsten udelukkende blev anvendt til at dække det lokale Behov.

Havrehøsten var væsentlig større end i det sidste Aar; navnlig havde den herværende Provins rigelig Høst, og Kvaliteterne vare meget smukke. England og Tyskland vare Hovedkjøberne, og England kjøbte særlig sort Havre, som Rusland sendte hertil i store Mængder.

Linsæd syntes igjen at ville give en liden Høst. Prisen blev derfor sat høi og vanskeliggjorde Exporten. Importlandene kjøbte kun det allernødvendigste; men da Høsten viste sig at være mere tilfredsstillende end fra først af antaget, og da Efterspørgselen efter Linkager i Rusland ikke var stor, og der derfor blev sendt mere Linsæd derfra hertil, udviklede der sig en livlig Forretning. Priserne gik tiltrods herfor ikke lavere.

Af Raps blev der ikke indhøstet meget, men Priserne vare dog lave og gik efterhaanden endnu meget lavere ned. De ubetydelige Tilførsler afsattes mest til Møllerne i herværende Provins og Pommern samt Sverige.

Klid. De russiske Tilførsler vare meget ubetydelige, da Rusland selv har stort Forbrug for Klid.

Exporten af Solsikkekager, Linkager og Hampefrøkager var ligesaa stor som det foregaaende Aar. Priserne paa Kagerne holdt sig høie, fordi den russiske Høst var faldt temmelig daarlig ud i de Distrikter, hvor der avles Solsikkefrø.

Tilførslerne af Ærter vare i den første Halvdel af Aaret temmelig knappe; først den nye Høst bragte større Kvantiteter. Bortseet fra Billens Optræden imellem, især i Victoriaærter, var Kvaliteterne gode. Afsætningen var livlig til de skandinaviske Lande. Priserne holdt sig paa et høit Standpunkt.

Hamp-, Hør- og Lintilførslerne var meget ringe. Kvaliteterne af førstnævnte Vare viste sig at være tilfredsstillende; men Forretningerne var dog

ikke meget livlige. Priserne i det Indre af Rusland holdtes høie hele Aaret igjennem. Kvaliteterne af den geweichte 97er Vare tilfredsstillede i Almindelighed, hvorimod Slanitzer idetmindste fra de Distrikter, som pleier at afsende hertil, ikke vare fordelagtige. Om den nye Høst foreligger ingen tilforladelige Efterretninger; man regner imidlertid paa en saavel kvalitativ som kvantitativ middels Høst.

Sildeberetning.

Total-Importen af Sild beløb sig til 373 650 Tønder imod 254 700 Tønder i 1897.

Fra Norge og Sverige	85 400	imod	106 100	Tønder i	1897
„ Storbritannien .	287 600	„	148 300	—	- 1897
„ Holland . . .	650	„	300	—	- 1897
	373 650	imod	254 700	Tønder i	1897

Exporten af Sild til Rusland og Polen beløb sig i 1898 til 250 000 Tønder imod 180 000 Tønder i 1897.

Norsk Sild. I Januar noteredes for virkelig strampakket fin Notsild KKK à 29—30 Mk., KK à 27—28 Mk., K 24½—26 Mk., MK 22—24 Mk. fortoldet pr. Tønde, som hertil bleve oprømmede i Løbet af denne Maaned; derimod bleve de affaldende Kvaliteter lidet paaagtet, og vare disse vanskelige at bringe til Afsætning, uagtet betydelige Prisnedsættelser fandt Sted; saaledes noteredes i Slutningen af Februar KKK og KK à 23—25 Mk., K à 21—25 Mk., MK à 18—20 Mk., Slosild à 20 Mk. fortoldet pr. Tønde. Slosild holdt sig temmelig uforandret; Vaarsild derimod, som i Februar blev solgt à 23 Mk., kunde neppe i Mai opnaa 14 Mk. fortoldet pr. Tønde.

De første nye Tilførsler af ny Fedsild indtraf i Slutningen af August. Noteringerne stillede sig for KKK à 26 Mk., KK à 27 Mk., K à 28 Mk., MK à 20 Mk. fortoldet pr. Tønde. Kvaliteterne tilfredsstillede Kjøberne i Almindelighed ikke i Aar, og der herskede liden Efterspørgsel efter denne nye Vare, som dog efterhaanden blev noget bedre paa Grund af Efterretningerne om det ubetydelige Fiske, hvorved Priserne holdt sig paa det samme Standpunkt til Aarets Ende.

Svensk Sild. Priserne stod ved Begyndelsen af Aaret i 20—21½ Mk. for Spents og Large Spents, men gik senere ned til 14—14½ Mk., og hævede sig atter til 16—17 Mk. Fulls betingede 24—25 Mk. fortoldet pr. Tønde. Til disse Priser blev Lageret i Marts Maaned oprømmet. Af ny svensk Sild var ved Aarets Slutning intet indtruffet hertil.

Skotsk Sild. Noteringerne var ved Begyndelsen af Aaret følgende for Crownfulls 39 Mk., Crownmatfulls 36 Mk., Crownmatties 28 Mk., Crownspents 25—26 Mk., Yarmouths Matties Mediums 24—26 Mk., Yarmouths Matfulls & Fulls 26—29 Mk. fortoldet pr. Tønde. Lageret var totalt oprømmet heraf før den nye Saisons Indtrædelse. De første nye Tilførsler indtraf her i Slutningen af Juni og betingede ved tilfredsstillende Efterspørgsel Priser for Shetlands Matties og smaafaldende Mediums à 22—23 Mk. fortoldet pr. Tønde. Paa Grund af den kjølige Sommer holdt denne Forfangstsild sig godt, og kunde Lageret heraf til Ankomsten af den nye Østkystsild blive oprømmet til en Pris

af 30 Mk. for Large Fulls, 25—26 Mk. for Fulls, 21—22 Mk. for Midfulls, 19—20 Mk. for Mediums, 17—20 Mk. for Matties fortoldet pr. Tønde.

Ultimo Juli ankom Tilførslerne af den skotske Østkystsild og opnaaede et særdeles godt Marked. Den 31te December 1898 udgjorde Lageret af alle Sorter Sild 71 490 Tønder.

Ifølge Beretning fra Vicekonsulatet i Memel er der i Aaret 1898 indkommet 761 Skibe med 267 121 Reg.-Tons imod 762 Skibe med 279 535 Reg.-Tons i 1897 og udgaaet 773 Skibe med 270 322 Reg.-Tons imod 792 Skibe med 287 632 Reg.-Tons i 1897.

Handelen i Memels Hovedartikel, Trælast, var noget mindre end Aaret før; dog maa Resultatet ansees som tilfredsstillende.
De øvrige Handelsgrene er af mindre Betydning.

Fragterne vare ved Aarets Begyndelse temmelig høie; i Foraarets første Del gik de noget tilbage, men antog noget senere hen efter Aabningen af de russiske Havne en stigende Retning, som vedvarede den øvrige Del af Aaret. Dampskibs-Actie-Selskabet i Memel gav 8 % Dividende imod 6 % for 1897.

Pengemarkedet har ikke været let tilgjængeligt, og Bankdiscontoen naaede om Efteraaret den sjeldne Høide af 6 % p. a.

Af Indførsels-Artikler maa fremhæves:

Stenkul fra Storbritannien og Westphalen med 69 043 000 Kg. imod 64 003 500 Kg. i 1897.

Sild, hvoraf 29 170 Td. fra Norge, 3 300 Td. fra Sverige, 13 033 Td. fra Skotland, ialt 45 503 Tønder imod 30 036 Td. fra Norge, 3 500 Td. fra Skotland, ialt 33 536 Td. i 1897. Forretningen i alle Sorter har givet et tilfredsstillende Resultat, da Priserne tildels havde en stigende Retning.

Salt, næsten udelukkende fra England med 3 074 500 Kg. imod 4 330 200 Kg. i 1897.

Af Udførsels-Artikler maa fremhæves:

Trælast med 623 466 Cubikmeter imod 653 869 Cubikmeter i 1897.

Handelen med Kornvarer var af mindre Omfang og ikke lønnende, da det manglede paa Tilførsler baade fra Omegnen og de russiske Distrikter. Der udskibedes: 817 500 Kg. Rug imod 1 095 700 Kg. i 1897, 608 900 Kg. Havre imod 657 200 Kg. i 1897. Høsten inden Distriktet har ikke tilfredsstillet. Omsætningen i Hørfrø har været langt mindre end almindelig, og der udskibedes kun 2 468 200 Kg. imod 10 898 200 Kg. i 1897.

Høsten havde et daarligt Udfald, neppe Halvdelen af forrige Aars Qvantum.

Forretningen med Hør bevægede sig inden de almindelige Grændser. Forsendelsen fandt Sted udelukkende til Tydskland.

Paa- og Afmønstringer.

Ved Hovedstationen blev paamønstret i Aaret 1898 2 Svensker, 3 Tyd-

skere; afmønstret 1 Nordmand, 2 Svensker. Journalen over indkomne Skrivelser omfattede 80 Nummer; udgaaede 80 Nummer.

Consulatet har modtaget 917 til Sømænd adresserede Breve. Af trykte Sager er ankomne 42 norske og 112 svenske. Af Aviser 304 Nummer Norsk Kundgjørelsestidende.

Med Udvidelsen og Dyblægningen af herværende Havn er der endnu intet foretaget; dog antages, at dette snart kommer til at gaa for sig, saa at man ved Aabningen af den nye Søkanal imellem Kønigsberg og Pillau, som med stærke Skridt gaar sin Fuldendelse imøde, ogsaa kan se dette Arbeide tilendebragt; derefter skal de største dybtgaaende Fartøier kunne komme op til Kønigsberg.

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

Carl L. Meyer.

Tunis.

I Skrivelse til Indredepartementet af 16 Marts d. A. har den norske og svenske Konsul i Tunis indberettet, at den tunesiske Regjering ved Dekret af 10 Marts har udfærdiget et nyt Havnereglement for Tunis, hvori ogsaa indbefattes La Goulette, Kanalen mellem Tunis og La Goulette og disse Steders Havneomraader.

Nævnte Reglement, som ledsages af et Schema over Havneafgifterne, traadte i Kraft fra den 15 Marts istedetfor det ældre Reglement, som ledsagede det nu ophævede Dekret af 10 Mai 1893.

Det heromhandlede Dekret og Reglement findes offentliggjort i „Journal Officiel Tunisien“ No. 21 for 15 Marts d. A.

Gibraltar.

I Aaret 1898 ankom til Gibraltar for at losse eller lade af norske Skibe: med Ladning 27 dr. 11 122 Tons og i Ballast 3 dr. 956 Tons, tilsammen 30 dr. 12 078 Tons, deraf Dampskibe 22 dr. 9 629 Tons. Bruttofragter £ 7 803. 5. 4. Af disse afgik i Ballast 1 dr. 376 Tons til Norge og 29 dr. 11 702 Tons i Ballast til andre Lande. For at reparere lidt Skade eller for at søge Ordre anløb 29 Fartøier dr. 15 110 Tons.

Af svenske Fartøier ankom 5 dr. 3 313 Tons.

Erlagte Konsulatafgifter af norske Fartøier Kr. 734.00, af svenske Kr. 151.30. Expeditionsafgifter af norske Fartøier Kr. 442.50, af svenske Kr. 4.00. Totalbeløbet af erlagte Konsulatafgifter bliver saaledes Kr. 885.30 og af Expeditionsafgifter Kr. 446.50.

Aarsberetning dateret 2 Januar 1899.

Den norske Skibsfart. Seilskibe. 5 Seilskibe dr. 1 404 Tons med 2 095 Tons Kul ankom fra forskjellige Steder i England (Grimsby, Hull, Garston og Manchester) og lossede sine Ladninger her i Havnen, et fra Genua dr. 122 Ton lossede derhos 35 Ton Stykgods, saasom Kurve, Maccaroni, Mel, Nødder, Olje og Jern og to paa 923 Ton med 462 Std. Planker fra Canada ankom i Løbet af forrige Aar. Fragten for Kulladningerne var i et Tilfælde 8 sh. 3 d, i de øvrige 10 sh p Ton; den samlede Bruttofragt var £ 1 015. 7. 9. Fragten for Stykgodsladningen fra Genua var med en rund Sum £ 35. 0. 0, og Fragten for de to Ladninger med Bjelker 43 sh. 9 d og 46 sh. 3 d pr. Std. inklusive den sædvanlige $^2/_3$ Fragt for Dækslast eller en Totalbruttofragt af £ 1 025. 0. 11 for de nævnte to Ladninger. Antallet af ankomne Skibe med indgaaende Ladning var 8 Seilskibe dr. 2 449 Ton og det optjente Fragtbeløb £ 2 075. 8. 8. De afgik alle i Ballast, og med Undtagelse af et, der skulde til Fredrikstad, gik de til udenlandske Havne. De af disse Skibe erlagte Konsulatafgifter udgjorde Kr. 155.50. Det samme Antal Skibe med Ladning ankom foregaaende Aar. Konsulatafgifterne er imidlertid gaaet ned med Kr. 40.14.

Dampskibe. 19 Dampskibe dr. 8 673 Ton med 14 847 Ton Kul fra England og Wales udlossede sine Ladninger og afgik i Ballast til spanske og portugisiske Havne. Den optjente Fragt var £ 5 727. 16. 8 til forskjellige Rater fra 6 sh. 3 d til 9 sh. pr. Ton. 3 Dampskibe dr. 956 Ton landsatte Passagerer fra Marokko uden at indtage eller udlosse Ladning, men bestemt hertil for Ordre. Ialt ankom saaledes 22 Dampskibe dr. 9 629 Tons; Beløbet af erlagte Konsulatafgifter var Kr. 578.50. I 1898 ankom med Ladning 2 Dampskibe dr. 815 Ton (Fragt £ 1 794. 11. 7) mere end i 1897. Konsulatafgifterne er dog gaaet ned med Kr. 182.02.

Af foranstaaende Opgave vil sees, at det samlede Antal ankomne og afgaaede Skibe var 30 dr. 12 078 Ton og Totalbeløbet af den optjente Fragt £ 7 803. 5. 4. Skibene erlagde Konsulatafgifter til et Beløb af Kr. 734.00 og Kr. 442.50 erlagdes af andre Skibe for af Konsulatet udførte Embedsforretninger, altsaa ialt Kr. 1 176.50.

Ved en Sammenligning med Aaret 1897 i Henseende til de med Ladning ankomne eller afgaaede Skibe finder man en Nedgang i 1898 af 4 Skibe med 6 354 Ton; men den optjente Fragt er £ 586. 4. 9 større end foregaaende Aars. Konsulatindtægterne er ligeledes i det hele gaaet ned med Kr. 50.41; at denne Nedgang ikke er bleven større, skyldes en Forøgelse af Kr. 171.75 i Gebyrerne for Embedsforretninger. Der ankom ingen Skibe med Ladning fra Norge.

For Ordre anløb her 14 Dampskibe dr. 11 843 Ton og 13 Seilskibe dr. 1 420 Ton, ialt 27 Skibe dr. 13 263 Ton. 2 Dampskibe dr. 1 847 Ton løb ind for at reparere. Ialt ankom for Ordre og Reparation et Fartøi med 779 Ton mindre end forrige Aar.

Naar medregnes Fartøier, der anløb for Kul, Proviant og lignende, var det samlede Antal ankomne norske Skibe 193 dr. 121 528 Ton mod 243 dr. 120 142 Ton i 1897. Nedgangen i Antallet af disse skyldes tildels Kulstriken i Wales, der varede flere Maaneder og bragte Prisen paa Kul til at stige.

Kul. 3 105 Dampskibe af forskjellig Nationalitet har indtaget Kul her, og 307 520 Ton Bunker-Kul solgtes i Aarets Løb. Der var ifjor en Forøgelse af 609 Dampskibe, der anløb for Bunker-Kul, og af 24 915 Ton Kul solgt mod Aaret 1897. Dette skyldes uden Tvivl de Lettelser og den Ophjælp, der er ydet fra Regjeringens Side ved betydelig Reduktion af Havneafgifterne og Fordelen ved, at Fæstningens Indløb (the Gates) er aabent for Skibsfarten til Midnat; naar de tre Regjeringstørdokker, Handelsmoloen og den lukkede Havn er fuldførte, saa at Dampskibe kan lægge til paa alle Tider af Døgnet i alskens Veir for at søge Havn, indtage Kul eller reparere, vil Gibraltar indtage den ledende Stilling i Skibsfarten og Kulforretningerne i Middelhavet.

Priserne for almindelig Cardiff-Kul har i Aarets Løb varieret saaledes: Fra 1 Janr. til 31 Marts var Kontraktsprisen 17 sh. og Markedsprisen 19 sh. pr. Ton. Under Kulstriken i Wales fra 1 April til 31 August blev Prisen forhøiet til 24 sh. pr. Ton, og alle indgaaede Kontrakter annulleredes. Fra 1 Septbr. til Enden af Decbr. gik Kontraktsprisen tilbage til 17 sh., men Markedsprisen holdt sig i 24 sh. paa Grund af de stegne Kulpriser i Wales og høi Fragt, og fra 1 Janr. 1899 har Kontraktsprisen været 22 sh. og Markedsprisen 24 sh. pr. Ton, idet Fragten er gaaet op fra 6 sh. 6 d til 9 sh. 6 d pr. Ton De nuværende Priser vil holde sig til den 31 Marts, da Kul vil blive at faa til billigere Pris, hvis Fragten reduceres til det tidligere Normalbeløb 6 sh. 6 d.

Paa- og Afmønstringer. Forrige Aar paamønstredes 5 norske, 1 svensk og 5 udenlandske Sømænd ved dette Konsulat paa 8 norske Skibe. 4 norske, 3 svenske og en udenlandsk Sømand afmønstredes fra 6 norske og 2 svenske Skibe. Ingen Rømninger er anmeldt.

Paa Gibraltars Colonial Hospital indlagdes i Aaret 8 norske Sømænd, der alle helbrededes.

Indførsel. Der har ingen Indførsel fundet Sted af Klipfisk fra Norge ifjor, da der ingen Efterspørgsel har været derefter paa Markedet; man foretrækker Islandsfisk, som er billigere, og Forbruget er rent lokalt. 1 380 Baller à 50 Kg. Islandsfisk er importeret via Liverpool og solgt til Priser, der varierer mellem Pes. 27.50 og 32.50 pr. Balle. Ogsaa 20 „Drums“ (à 112 ℔) Newfoundlandsfisk er solgt til en Pris af Pes. 35.50—39.00.

Udførsel. 9 Ladninger Kork er afsendt til Norge med danske Dampskibe via Kjøbenhavn, ingen med norske Skibe. Fragten har været 55 sh. pr. Ton. Antallet af skibede Baller var ifjor:

afskibet til Bergen	62	Baller,	veiende	3 359	Kg.
„ - Stavanger . . .	60	—	„	3 318	„
„ - Moss	465	—	„	27 108	„
„ - Christiania . . .	2	—	„	113	„

Der var ifjor en Nedgang i denne Udførsel af 830 Baller eller 74 298 Kg. sammenlignet med Aaret 1897.

I 1898 ankom ialt til Gibraltar 4 228 Skibe dr. 4 566 512 Ton. Hera var britiske 2 878 dr. 3 574 819 T., spanske 440 dr. 146 532, tyske 207 dr. 358 708, norske 193dr. 121 528, franske 161 dr. 114 480, hollandske 71 dr. 46 851, danske 56 dr. 39 591, svenske 39 dr. 32 166, østerrigske 36 dr. 40 573, russiske 30 dr. 21 358, italienske 33 dr. 30 098, portugisiske 53 dr. 2 366 Ton. — Der har i Aaret været en Forøgelse i Antallet af ankomne Skibe af 35 dr. 235 677 Ton sammenlignet med 1897.

Havnen. En stor Handels- og Kulkai er fremdeles under Bygning, og Skibe, der løber ind i Bugten om Natten, bør holde sig vel klar af de dobbelte røde og grønne Lanterner, der er heist paa Masterne af 3 Fyrskibe eller Skrog, der er fortøiet i kort Afstand fra hverandre for at markere Pladsen og forebygge Fare. Alle Skibe, der løber ind i Havnen om Natten indtil Kl. 9.30 om Morgenen, bliver straks ved sin Ankomst visiteret af Vagtbaaden, og alle Slags Sygdoms- eller Ulykkestilfælde bliver da at melde til Vagten, der straks udsender Havnelægen eller en Sanitetsfunktionær for at undersøge Arten af Sygdommen eller Ulykkestilfældet, før Fartøiet kan gives fri Praktika. Naar der er Tale om at landsætte en Sømand for at bringe ham paa Hospital, bør Anmeldelse ligeledes ske til Vagten — herved kan man undgaa megen Tidsspilde og Besvær —, og i intet af disse Tilfælde paaføres Skibet herved nogen Udgift, da disse Forsigtighedsregler træffes af Regjeringen og paa dens Bekostning til Betryggelse af Sundhedstilstanden i denne vigtige Garnisonsby. Skibe, der ankommer efter Kl. 9.30 Aften, kan tilstedes fri Praktika, naar Skibsføreren henvender sig til Boarding Stationen ved Devil's Tongue. Indløbet (the Gates) er aabent til Midnat, og Skibsførere har Tilladelse til at begive sig ind i og ud af Byen for presserende Forretninger mellem Solnedgang og Kl. 12 Midnat. Den nordlige Ende af Bugten kan benyttes som Ankerplads for Koffardiskibe og fremmede Krigsskibe. Den sydlige Ankergrund og Regjeringsmoloen er udelukkende forbeholdt britiske Krigsskibe.

Konsulatets nuværende Adresse er 1 Cloister Ramp-Irish Town Street nær Landingspladsen og Kontortiden den ved andre Konsulater sædvanlige fra 10—3. Telegrafadressen er „Tabellion Gibraltar".

George A. Prescott.

Konstantinopel.

Aarsberetning dateret 24 Marts 1899.

I Aaret 1898 har Hovedstationen været besøgt af 43 norske Dampskibe dr. 45 935 Reg. Tons og af 6 svenske Dampskibe dr. 8 796 Reg. Tons.

Af de norske Dampskibe, der alle kom fra udenlandske Havne, har 5 losset i Konstantinopel og derved optjent i Bruttofragter £ 4 310. 0. 0. I Konsulatafgifter er for disse Fartøier erlagt 19 tyrkiske Pund og 45½ Guldpiaster. Alle de øvrige norske Skibe har anløbet Konstantinopels Havn blot for at erholde Sundhedspas og Passagefirmaner, hvorefter de har afseilet til

Sortehavet uden paa Tilbageveien at berøre denne Havn. Af de svenske Dampskibe, der ligeledes kom fra udenlandske Havne, har 2 dr. 2 973 T. losset i Konstantinopel, hvorved de optjente £ 1 000. 0. 0 og erlagde i Konsulatafgifter 7 tyrkiske Pund og 18 Guldpiaster. De øvrige 4 svenske Skibe anløb Havnen alene for at erholde Sundhedspas og Passagefirmaner til Sortehavet. Paa Nedreisen passeredes ikke denne Havn.

Af Vicekonsulsstationerne har kun Saloniki været besøgt af 2 norske fra udenlandske Havne kommende Dampskibe, der i Konsulatafgifter erlagde 7 tyrkiske Pund og 5 Guldpiaster.

Fragtforholdene saavel for Kul fra England hertil samt til Donau og Sortehavet ligesom ogsaa for Korn fra disse Havne til Kontinentet har i Aarets Løb været mindre gode end sædvanligt, hvilket tildels forklarer Nedgangen i vor Skibsfart paa disse Farvande. For disse Skibe har Generalkonsulatet i alt udfærdiget 49 Sundhedspas, 3 Dekreter, 11 Viseringer, 2 Legalisationer og 97 Passagetilladelser, optaget 1 Protest, afholdt 1 Søforklaring, udstedt 9 Forpasninger samt forpleiet 10 Sømænd.

De herfor oppebaarne Expeditionsgebyrer opgaar til 22 tyrkiske Pund og $36^3/_4$ Guldpiaster, hvoraf 19 Pund og $82^3/_4$ Guldpiaster i norske og 2 Pund og 54 Guldpiaster i svenske Embedsanliggender.

Af Skibsulykker fortjener at nævnes, at Dampskib „Luna" af Bergen paa Reise fra Sortehavet fik en ubetydelig Maskinskade og i Februar indkom hid for at reparere.

I Forening hermed undlader Generalkonsulatet ikke af fremholde et Misforhold, der med hvert Aar tiltager, nemlig at Skibsførerne uden Meddelelse til Konsulen ved Agenten hyppig nok indlægger syge eller beskadigede Søfolk i Hospitalet eller endogsaa undlader at fremmøde i Konsulatet for at meddele mere alvorlige Ulykkestilfælder. Naar den saaledes uden Konsulatets Mellemkomst i Hospitalet indlagte Sømand udskrives, ved han i Regelen ikke, hvor hans Tøi, Søfartsbog eller Afregning befinder sig, og da Kaptejnen næsten altid undlader i Hospitalet at deponere Omkostningerne for den Syges Kur og Pleje eller at beordre Agenten til at betale disse Udgifter, bliver Konsulatet nødt til at afholde disse Omkostninger og tage sig af Sømanden.

Sundhedstilstanden i det tyrkiske Rige har i Aaret 1898 været særdeles tilfredsstillende, ja udmærket. Af stor Betydning er Sultanens Beslutning med visse Reservationer at godkjende Beslutningerne ved den internationale Sundhedskonference i Venedig, der som bekjendt har til Formaal ved forskjellige Foranstaltninger i det Røde Hav og Hedjas at beskytte Europa mod Pest og andre smitsomme Sygdomme, der hidtil næsten aarlig har optraadt blandt Mekkapilegrimene.

Kaigebyrerne. Den internationale Kommission, der i flere Aar har arbeidet paa at fastsætte en rimelig Tarif for Konstantinopels Kai, har i August fuldført dette Arbejde og i en af samtlige Delegerede ad referendum antagen Rapport fastsat Kaigebyrerne paa visse Betingelser. Denne Rapport er senere tilstillet samtlige Regjeringer, men da den Høie Port hidtil ikke har kunnet stille Garantier for, at de til Taksten knyttede Betingelser vil blive overholdte, har Rapporten hidtil ikke kunnet bringes til praktisk Udførelse.

Aarsvæxten har i Aaret 1898 været bedre end foregaaende Aar og har givet godt Udbytte selv i de af de politiske Uroligheder hjemsøgte Provinser, og alt taler for, at det tyrkiske Jordbrug i en nær Fremtid vil komme til at gjøre store Fremskridt.

Kommunikationerne bidrager naturligvis i høi Grad hertil. Det europæiske Tyrki er gjennemskaaret af Jernbanelinjer, og selv Lilleasien og specielt Syrien og Palæstina, hvor allerede nu de rige Jordbrugsprodukter kan exporteres pr. Jernbane, vil i Løbet af faa Aar faa ganske anseelige nye Jernbanelinjer. Alt dette berettiger til det Haab, at med Jordbrugets Opsving og Kommunikationernes Udstrækning og Forbedring nye Markeder for

vor Export

vil kunne vindes i det uhyre og rige tyrkiske Rige, hvor man mere og mere kommer til at vurdere og at faa Brug for specielt vore Jern- og Trævarer. En Hovedbetingelse for vor Export hertil er dog, at Modeller indforskrives, og at de for Tyrkiet bestemte Varer tilvirkes nøje i Overensstemmelse hermed samt saa prisbillig som mulig. Grundet paa her raadende særegne Forhold kan direkte Forretninger ikke tilraades, men det er en absolut Nødvendighed at sikre sig respektable og solide Agenter. I Forening hermed undlader Generalkonsulatet ikke at fremholde, at Indførsel af Margarin og andre blandede og for Sundheden eventuelt skadelige Fødevarer og Oljer er strengt forbudt. Inden saadanne Sendinger udleveres til Adressaten, undersøges Indholdet af Delegerede fra Medicinalhøiskolen, der i den senere Tid af overdreven Tjenesteiver har betegnet snart sagt alle Fødevarer som skadelige og forbudt Toldboden at udlevere Varen. Det eneste, man ved Reklamationer kan opnaa, er, at det tillades, at Varen sendes tilbage. Fra de fremmede Legationschefers Side er der rigtignok taget Skridt til hos den høje Port at protestere herimod; men saalænge forandrede Bestemmelser ikke har kunnet fremtvinges, er det heldigst ikke at exportere den Slags Fødevarer eller Oljer til Tyrkiet, da dette kun medfører Omkostninger og Ubehageligheder.

Otto Steenbock.

Johannesburg.

Aarsberetning dateret 15 Marts 1899.

Aaret 1898 har været et af de sletteste, som Transvaal har havt.

Forretningslivet har ligget fuldstændig nede, og hvad Mineindustrien angaar, saa er denne i det forløbne Aar bleven sterkt hæmmet i sin Udvikling. Kun et Faatal af de udviklede og arbeidsdygtige Miner har arbeidet, og selv disse har ikke arbeidet med en saadan Styrke, som de ellers under normale Forhold vilde gjøre.

Al Spekulationslyst og Foretagsomhed har ligesom været lammet, og Tilliden til Landets Fremtid i høi Grad rystet.

Aarsagen til disse slette Tider har i første Række været de politiske Forviklinger og Kapitalisternes Forsøg paa ved en kunstig Depression af Markedet at søge at tvinge Regjeringen til at give efter for „Uitlanders" berettigede Krav paa Reformer. Videre havde Spekulationslysten grebet altfor meget om sig i de foregaaende Aar, og Aktier og Værdier var skruet op til en unaturlig Høide, saa Reaktionen maatte komme. Kjøbmændene, der en Tid troede, at Forbruget i Transvaal var næsten ubegrændset, overfyldte sine Lagre, og dette i Forbindelse med den stadig tiltagende Konkurrance ødelagde Markedet fuldstændig.

Hertil kom Kvægpesten (Rinderpest), der i Særdeleshed herjede slemt i Begyndelsen af Aaret og dræbte tusinder af Oxer, hvorved en større Del af Landbrugerne blev ruinerede.

Den nylig publicerede Statistik viser tydelig, i hvilken Grad Landets Handel har taget af i det forløbne Aar sammenlignet med 1897.

Totalværdien af importerede Varer beløb sig i 1898 til £ 10 632 895. 0. 0 mod £ 13 563 827. 0. 0 for 1897.

Af disse Beløb falder paa:

	1898.	1897.
Forarbeidet Trævirke (høvlede Bord, Listværk, Døre, Vinduer etc.)	£ 217 447	£ 258 741
Trælast i Form af Planker	„ 130 013	„ 178 145
Cement og Kalk	„ 19 438	„ 24 950
Galvaniseret Bølgeblik	„ 124 236	„ 166 874
Møbler	„ 179 512	„ 317 636
Papir	„ 59 469	„ 70 966
Smør og Margarin	„ 147 366	„ 158 867
Preserveret Fisk	„ 67 526	„ 79 310
— Kjød	„ 88 491	„ 65 928
Staal	„ 107 416	„ 103 943
Isenkramvarer	„ 452 813	„ 697 252
Fyrstikker	„ 2 499	„ 25 096
Maskiner og Maskindele	„ 1462 323	„ 1876 391
hvoraf falder paa Landbrugsmaskiner	„ 10 079	„ 11 201
Maskinoljer	„ 39 188	„ 33 469
Øl	„ 32 338	„ 47 108
Destillerede Drikkevarer	„ 255 587	„ 328 771
Apothekervarer og Kemikalier	„ 536 073	„ 294 850
Glasvarer	„ 45 795	„ 72 344
Ride- og Kjøretøier	„ 181 238	„ 320 865
Ammunition	„ 66 445	„ 59 992
Mel og Kornvarer	„ 632 595	„ 741 460
Cigarer	„ 41 903	„ 60 917
Cigaretter	„ 3 304	„ 4 320
Tobak	„ 40 884	„ 44 154

De i Statistiken nævnte Beløb repræsenterer Værdien af Varerne frit ombord paa Afskibernes Sted.

Hvilke Kvantiteter og Værdier, der falder paa de forskjellige oversøiske Lande, kan ikke anføres, da Statistiken desværre ikke viser det. Dog har den største Del af Handelen utvivlsomt været i Hænderne paa engelske, tyske og amerikanske Firmaer.

Importen til Transvaal er i det forløbne Aar skeet saavel via Port Elisabeth og Port Natal som Delagoa Bay. Alle mindre Artikler er fortrinsvis bleven importerede via de to førstnævnte Havne, da Havneforholdene der yder større Garanti for en omsorgsfuld Behandling af Varerne. Større og tyngre Artikler som Trælast, Cement, Jern etc. er hovedsagelig taget via Delagoa Bay. Omendskjønt Landingsomkostningerne i denne Havn er større end i Port Natal og Port Elisabeth, falder det dog betydelig billigere at tage sine Varer via Delagoa Bay, da Jernbanefragten fra dette Sted og op til Johannesburg til Gjengjæld er ca. 15 % billigere end fra de andre Havnesteder.

Efterhvert som Havneforholdene i Delagoa Bay bliver forbedrede, vil Importørerne mere og mere begynde at tage sine Varer via denne Havn.

I den Verdenskonkurrance, som i de sidste Aar har paagaaet i Johannesburg, har m[illegible] mærket lidet til Tilstedeværelsen af skandinaviske Varer, naar undtages Trælast (Planker, høvlede Bord, Listværk, Døre og Vinduer).

De herværende Trælastimportører har alle uden Undtagelse sine Agenter i London, der gjør alle deres Indkjøb, og det er uden Nytte for Exportørerne at sende ud Agenter og søge at slutte Forretninger direkte. De mest gangbare Dimensioner af Trælast er $3 \times 9''$ Planker, Furu, med mindst 25 % lange Længder over 20 Fod; videre „ceilingboards" $^1/_2 \times 6''$ ($^5/_8 \times 6^1/_2''$) og flooringboards $^7/_8 \times 6''$ ($1 \times 6^1/_2''$) Furu.

Import af Listværk har aftaget betydelig i Løbet af det sidste Aar, da Industrien i Landet har vist sig at kunne optage Konkurrancen med den importerede Vare.

Import af svenske Vinduer har imidlertid tiltaget, og der er ikke Tvivl om, at denne Import yderligere kunde øges, da svenske Vinduer saavel i Kvalitet som Pris kan optage Konkurrancen med amerikanske.

Naar svenske Døre kun er indført i mindre Kvanta, er Grunden den, at Exportørerne ikke er omhyggelige nok i Valget af sit Materiale, hvilket for at kunne staa sig i det herværende tørre og hede Klimat, maa være vel lagret og mest mulig kvistefrit. En væsentlig Mangel ved svenske Døre er ogsaa, at Dørpanelerne forarbeides af 2 Stykker Træ, der limes sammen. Følgen er, at saasnart Dørene kommer ned i de varmere Egne, opløses Limet, og Panelerne falder i Stykker.

Af den foran givne Statistik vil det sees, at Importen af Fyrstikker i 1898 beløb sig kun til £ 2 499 mod £ 25 096 for 1897. Grunden til denne Nedgang i Import af Fyrstikker kan forklares derved, at Regjeringen fra 1ste Januar 1898 paalagde en extra Told af 4 sh. pr. Gros.

Ved Rygtet om Indførelsen af denne extra Told kjøbte Importørerne allerede i November og December 1897 op alle Beholdninger af Fyrstikker i Syd-Afrika og importerede disse, før den nye Told traadte i Kraft. Regjeringens Motiv for dette Toldpaalæg var dels at øge Statsindtægterne og dels at

beskytte Industrien i Landet. Koncession blev tilstaaet for Oprettelse af en Fyrstikfabrik, men denne Koncession i Forbindelse med den paalagte Told vil ikke være istand til at udestænge den importerede Vare, da det almindelig befrygtes, at de i Landet fabrikerede Fyrstikker vil blive af en yderst ringe Kvalitet og meget dyre.

Af andre skandinaviske Artikler har her været forsøgt Import af Smør, Margarin og preserverede Fiskevarer, men uden noget gunstigt Resultat. Det viser sig, at disse Varer i Almindelighed falder for dyre, og desuden har Pakningen været saa slet, at Varerne i mange Tilfælde er fremkommet i beskadiget Tilstand.

Af Statistiken sees, at der importeres store Kvanta af galvaniseret Bølgeblik. Dette er en Artikel, som Exportørerne burde have sin Opmærksomhed henvendt paa, og det er ikke umuligt, at de maatte kunne optage Konkurrancen med Tyskland og England i denne Vare.

Tiltrods for de slette Tider og omendskjønt kun en mindre Del af Gruberne har arbeidet, er Guldproduktionen øget fra Maaned til Maaned, hvilket viser Guldets rige Forekomst i Landet

Totalproduktionen for 1898 beløb sig til 4 555 102 ounces til en Værdi af £ 17 081 632 mod 3 034 678 ounces i 1897 til en Værdi af £ 11 653 725, hvilket viser en Forøgelse af £ 5 427 907 eller ca. 46 % paa foregaaende Aars Produktion.

Den stadig stigende Produktion viser sig bedst af følgende Tabel:

	1897.		1898	
Januar	209 832	ounces	313 826	ounces
Februar	211 002	—	297 976	—
Marts	232 060	—	325 908	—
April	235 696	—	335 125	—
Mai	248 308	—	344 160	—
Juni	251 525	—	344 671	—
Juli	242 473	—	359 344	—
August	259 603	—	376 912	—
September	262 159	—	384 080	—
Oktober	274 175	—	400 791	—
November	297 124	—	393 311	—
December	310 712	—	419 504	—

Med sit Aarsudbytte af £ 17 081 632 indtager Transvaal uden Tvivl den første Plads blandt de guldproducerende Lande. Af den totale Guldproduktion i Transvaal falder ca. $^7/_8$ Parter paa „Witwatersvand District", der er Benævnelsen paa Distriktet rundt Johannesburg, og $^1/_8$ Part paa de øvrige Distrikter tilsammen.

Sundhedstilstanden i Transvaal har i det forløbne Aar været mindre tilfredsstillende. Landet har været hjemsøgt af en Koppeepidemi, der særlig rasede sterkt i Midten af Aaret. Videre har Landet været hjemsøgt af Tyfoidfeber, der fornemmelig skyldes de herværende slette sanitære Forholde.

E. B. Suhrke.

Washington.

Aarsberetning dateret 21 Marts 1899.

Flere Omstændigheder bidroge til, at det forløbne Aar i økonomisk Henseende er et af de fordelagtigste i de Forenede Staters Historie; Spørgsmaalet om en fornuftig Ordning af Pengevæsenet gjorde store Fremskridt; Høsten var udmærket og Kornpriserne overordentlig høje som en Følge af Misvæxten i andre Lande; ikke alene var Udførselen af Korn usædvanlig fordelagtig, men der exporteredes ogsaa større Kvantiteter forarbeidede Varer end under noget andet foregaaende Aar; endelig førte Landet en heldig Krig. Før dennes Udbrud indtraadte en Stunds Stilhed i alle Forretninger; man frygtede ikke alene for alle Søstæders Sikkerhed, men ogsaa for at se Søforbindelserne med de øvrige Verdensdele, om ikke aldeles afbrudte, saa dog vanskeliggjorte; da denne Frygt meget snart viste sig at have været alt andet end grundet, kunde Handel og Skibsfart uforstyrret fortsættes uden Hensyn til de Kanonskud, som endnu vexledes i vestindiske Farvande. Den Begivenhed, som under Aaret virkede mest opmuntrende paa Handelsverdenen, var dog det for Guldsagen heldige Valg i sidstafvigte November Maaned; Tilhængerne af Sølvmyntfoden fandtes især i de kornproducerende vestlige Stater; men disse Stater havde nu forandret Anskuelse og gav Guldets Tilhængere Majoritet i sine lovgivende Forsamlinger; den vigtige Følge heraf er, at Senatet den 1ste December vil faa republikansk Majoritet, saa at altsaa Guldmyntfod kan forventes endeligt at blive antagen paa næste Kongres. Hidindtil var det Senatets Modstand, som gjorde enhver Forandring i den bestaaende usikre Lovgivning umulig. Den Ængstelighed, hvormed Befolkningen i foregaaende Aar undgik at anbringe sine Kapitaler, forsvandt altsaa især i de senere Maaneder af Aaret; det viste sig, at man ej frygtede for at miste Halvdelen af sine Værdier ved en pludselig Overgang til Sølvmyntfod. En Del af de nydannede Aktieselskaber vil her opregnes; de vise ikke blot, at de Forenede Stater, som tidligere i saa høi Grad trængte til fremmed Kapital, begynder at frigjøre sig fra Afhængigheden af Udlandet — det paastaaes nemlig, at den større Del af Beløbene ejes i Landet selv —, men de vise ogsaa ved sit blotte Navn, hvor store Forholdene ere, og hvilke rige Felter for Foretagsomheden der findes i et Samfund med 70 à 80 Millioner Indbyggere. Saaledes dannedes der et Aktieselskab for Tilvirkning af Kjæks eller Biscuits med en Kapital af 55 Millioner Dollars, altsaa henved 210 Millioner Kroner; kun i store Forholde er et saadant Foretagende med en saa speciel Artikel som Kjæks selvfølgelig muligt. Endvidere dannedes der en Trust eller Forening af Papirposefabrikanter med en Kapital af 25 Millioner Dollars, altsaa henved 100 Millioner Kroner; for at der skal kunne anvendes Beløb, der langt overstiger mindre Staters Aarsbudgetter, paa saadanne forholdsvis ubetydelige Gjenstande, maa der findes et tilsvarende Marked. Blandt andre nydannede Selskaber kan mærkes: „American Linseed Oil“ med en Kapital af $33^1/_2$ Million Dollars; „American Malting Co.“ med 30 Mill.; „American Fisheries Co.“ med 10 Mill.; „American Potteries Co.“ med 27 Mill., „Am. Steel & Wire Co.“ med 24 Mill., „Am. Thread Co.“ med 12 Mill., „Am. Tin Plate Co.“ 50 Mill., „Atlantic Snuff Co.“ 10 Mill., „Cambria Steel Co.“ 16 Mill., „Continental Tobacco Co.“ 75 Mill., „Farm & Dairy Product Co.“ 15 Mill., „Federal Steel Co.“ 200 Mill., „Glucose Sugar Refining Co.“ 40 Mill., „International Paper Co.“ 45 Mill., „International Silver Co.“ 20 Mill., „Marsden Co.“ 50 Mill., „New York Gas & Electric

Light, Heat & Power Co." 25 Mill., „Otis Elevator Co." 11 Mill., „Pennsylvania Manufacturing Light and Power Co." 15 Mill., „Standard Distilling and Distributing Co." 24 Mill., „U. S. Envelope Co." 4½ Mill, „Union Carbide Co." 6 Mill., „Union Tobacco Co." 10 Mill., „Virginia Carolina Chemical Co." 12 Mill. Summen af de her nævnte Selskabers Kapitaler udgjør, med Tillæg af nogle mindre, der ei ere medtagne, ialt 873 Mill. Dollars. Spørgsmaalet er nu, hvorfra disse Kapitaler ere komne; delvis ere de komne fra den store Fortjeneste, som Landmanden ifjor havde paa sin Hvede og sin Mais. Endskjønt der af disse to Kornsorter ikke udførtes mere end 70 Millioner bushels over det i 1897 udførte Kvantum, var Værdien 120 Millioner Doll. høiere som en Følge af de langt høiere Kornpriser i 1898. Prisen gik undertiden saa højt som til $ 1.50 à 1.70 pr. bushel mod 70 cents i 1897, der forøvrigt ansaaes for ogsaa at have været et godt Aar for Agerbrugeren; i foregaaende Aar havde han kun faaet 20 à 30 cents pr. bushel, — men da blev han ogsaa radikal i sin Politik og forlangte Sølvmyntfod i det Haab, at denne skulde forbedre hans Stilling. Handelsbalancen for 1898 udgjør forresten det enorme Beløb af 600 Millioner Dollars, saa det ej kan vække Forundring, at der fandtes megen fri Kapital at anbringe; da imidlertid senere, allerede efter 1899 Aars Begyndelse, endnu større Beløb — man anslaar 1 200 Millioner — ere blevne anbragte dels i de ældre, dels i nye Selskaber, maa man vel være berettiget til at antage, at det fornemmelig er Tilliden til en snar Faststillen af Guldmyntfoden, som har bevæget Almenheden til at anvende sine i aarevis opsparede Kapitaler. Fænomenet er saaledes i og for sig interessant, forsaavidt som det viser, hvilken Indflydelse alene Frygten for en mulig ufordelagtig Regjeringsforanstaltning kan have paa et Folks økonomiske Liv.

Der produceredes i de Forenede Stater i

1898 . .	600 Mill. bushels	Hvede,	1 925 Mill.	bush.	Mais,	700 Mill.	bush. Havre
1897 . .	530	—	1 903	—		699	—
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	—

Bomuldshøsten for 1897—98 udgjør 10 800 000 Baller til en Værdi af 319½ Mill. Dollars. Af dette Kvantum gik omtrent 3 Millioner Baller til England. til Tyskland 660 000, til Frankrige 400 000, til Spanien, Rusland og Belgien 140 à 180 000 og til Norge og Sverige 8 000 Baller.

De Forenede Staters største Konkurrent som Bomuldsproducent er British India med en Høst af nærved 3 Mill. Baller; dernæst kommer China med 1½ Mill. og Ægypten med henved 1 Mill.

De Børspapirer, som ere Gjenstand for den største daglige Omsætning, noteredes i Aaret som følger:

American Sugar Refining Co. noteredes i Januar 140, faldt i September til 110 og steg igjen i December til 135; American Tobacco Co. begyndte Aaret med 85, steg i September til 153 og endte i December med 145;

General Electric Co. begyndte Aaret med 33½, gik i September op til 50 og noteredes i December 47;

Pullmann Palace Car Co. stod i Januar i 173, gik i Juli op til 216 og sluttede i December med 139 à 159;

Western Union Telegraph Co. — det største Telegrafaktieselskab i de Forenede Stater — gik fra 89½ i Begyndelsen af Aaret op til 94 i September og sluttede med 95 i December.

Af de større Jernbaneselskaber kan mærkes:

New York Central, der fra 105½ i Januar steg til 120 i August og til 124 i December;

Pennsylvania Co., der begyndte med 114 i Januar, noteredes 119 i August og 123 i December;

Illinois Central fluktuerede mellem 96 i April og 115 i December;

Baltimore & Ohio's gamle Aktier holdt sig mellem 12 og 20; de nye noteredes 57 à 70 ved Aarets Slutning.

Det kan her anføres, at det Antal Passagerer, som i et Aar transporteres paa de amerikanske Jernbaner, i Almindelighod udgjør 490 Millioner; Varemængden udgjør omtrent 740 Millioner Tons; Bruttoindtægterne af den hele Trafik opgik for 1897 — det sidste Aar, hvorfor Opgaver endnu haves — til 1 122 Millioner Dollars; Arbeidernes Antal var 823 000; deres Løn udgjorde ialt 465 Millioner Dollars.

Aarets Produktion af Støbejern udgjorde 11 700 000 Tons, hvilken Kvantitet langt overgaar alle foregaaende Aars Udbytte; til Sammenligning kan anføres, at Englands Produktion for 1898 anslaaes til 9 Mill. Tons.

Værdien af Aarets Indførsel var 635 Millioner Dollars mod 743 i 1897. Aarsagen til den betydelige Tilbagegang er hovedsageligen at søge i den nye Tarif af 1897; denne virkede paa en dobbelt Maade, nemlig først ved at foranledige betydelig Vareindførsel før dens Ikrafttræden, og derpaa ved at formindske Importen af de Varer, der rammedes af høie Toldsatser. Export-Værdien var paa den anden Side overordentlig høi, nemlig 1 234 Millioner Dollars mod 1 080 i 1897. Den fornemste Aarsag til dette fordelagtige Resultat af den udenrigske Handelsomsætning var de usædvanligt høie Kornpriser; men det maa ogsaa erindres, at de Forenede Staters Export af fabrikerede Artikler er i Tiltagende.

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

Importværdien i	1898	var	635	Mill. Doll.,	Exportværdien	1 234	Mill.
—	- 1897	„	743	—	—	1 080	—
—	- 1896	„	681	—	—	987	—
—	- 1895	„	802	—	—	808	—
—	- 1894	„	676	—	—	807	—
—	- 1893	„	776	—	—	854	—
—	- 1892	„	840	—	—	923	—

Mellem de forskjellige Næringsveie fordelte Exportværdien, 1 234 Mill. Doll., sig saaledes:

Landbrug	852	Mill. Doll.	mod	730	i 1897 og	664	i 1896
Fabriker	308	—		280	—	254	—

Skovprodukter	39 Mill. Doll.	mod	40	i 1897 og	36	i 1896
Bjergværksprodukter . . .	26 —		20	—	21	—
Fiskerier	5.8 —		5.6	—	7	—
Diverse	3 —		3.6	—	4	—

Den saakaldte Handelsbalance udgjorde følgelig 598 Millioner. Guldimporten udgjorde dog ei mere end 142 Mill. Dollars mod ÷ 1/4 Mill. i 1897 og 46 Mill. i 1896. Handelsbalancerne for de to Aar var omtrent 300 Mill. for hvert af dem.

De vigtigste Indførselsartikler vare:

Sukker	til Værdi af	78	Mill. Doll.	mod	80	Mill. i 1897
Kaffe	—	54	—		75	—
heraf fra Brasilien alene	—	33	—		47	—
Silke og Silkevarer . . .	—	52	—		53	—
Uld og Uldvarer . . .	—	27	—		53	—
Farver, kemiske Stoffe, Lægemidler	—	42	—		45	—
Huder	—	40	—		33	—
Bomuld og Bomuldsvarer .	—	34	—		27	—
heraf raa Bomuld fra Ægypten	—	4.6	—		4.4	—
Guttaperka	—	26	—		22	—
Træ og Trævarer	—	14	—		18	—
Jern- og Staalvarer . . .	—	12	—		14	—
The	—	9	—		13	—
Lædervarer	—	6	—		6	—

De vigtigste Udførselsartikler vare:

Kornprodukter	til en Værdi af	318	Mill. Doll.	mod	253	Mill. D. i 1897
heraf Hvede og Hvedemel	—	202	—		158	—
Mais	—	79	—		60	—
Havre	—	16	—		14	—
Bomuld	—	233	—		213	—
Bomuldstøier	—	16	—		15	—
Kjød og Kjødprodukter .	—	175	—		136	—
Jern- og Staalvarer . .	—	83	—		63	—
Mineralolje	—	52	—		60	—
Levende Dyr	—	41	—		47	—
heraf Heste . . .	—	6	—		5.5	—
Træ og Trævarer . . .	—	39	—		40	—
Tobak	—	29	—		27	—
Læder og Lædervarer .	—	19	—		16	—
Frugt	—	9	—		8	—

Af de indførte Varemængder bragtes der

Kvantiteter til en Værdi af	46	Mill. i	amerikanske Dampskibe
—	312	—	britiske —
—	72	—	tydske —

Kvantiteter til en Værdi af	45 Mill.	i	franske	Dampskibe
—	23 „		hollandske	—
—	21 „		belgiske	— og
—	16 „		norske	—

Af de udførte Varemængder transporteredes der Ladninger til en Værdi af:

44 Mill.	Doll.	i	amerikanske	Dampskibe
799	—		britiske	—
103	—		tydske	—
27	—		norske	—
24	—		hollandske	—
16	—		franske	— og
16	—		belgiske	—

De vigtigste Lande for de Forenede Staters Handelsomsætning vare i 1898:

	Indførsel fra:		Udførsel til:		
Storbritannien . .	111 360 000	Doll.	538 660 000	Doll.	
Tydskland . . .	77 680 000	„	163 700 000	„	
Frankrig . . .	55 700 000	„	80 150 000	„	
Holland	13 300 000	„	72 700 000	„	
Italien	21 900 000	„	24 570 000	„	
Belgien	9 250 000	„	46 517 000	„	
Mexiko	21 600 000	„	23 100 000	„	
Canada	30 780 000	„	92 000 000	„	
Cuba	18 300 000	„	10 750 000	„	
Brasilien	53 300 000	„	13 200 000	„	
China	17 300 000	„	12 200 000	„	
Japan	23 200 000	„	19 700 000	„	
Britisk Indien . .	29 170 000	„	4 079 000	„	
Danmark . . .	207 000	„	15 800 000	„	
Norge og Sverige .	2 588 000	„	9 098 000	„	
mod	2 677 900	„	5 592 000	„	i 1897
	2 745 000	„	5 648 000	„	i 1896
og	3 190 000	„	4 692 000	„	i 1895

Guldproduktionen i de Forenede Stater udgjorde $ 64 300 000, sammenlignet med andre guldproducerende Lande, nemlig Transvaal med $ 73 476 000, Australien med $ 61 480 000, Rusland $ 25 130 000 og Canada (Klondyke) med $ 14 190 000, kommer altsaa de Forenede Stater som No. 2 i Rækken.

Af Emigranter ankom der i sidste Fiskalaar 218 000 mod 220 000 i 1897, 334 000 i 1896, 439 000 i 1893 og 579 000 i 1892.

Med Hensyn til Nationaliteten vare 58 600 Emigranter fra Italien, 39 600 fra Østerrige-Ungarn, 37 800 fraStorbritannien, 34 500 fra Rusland, 17 000 fra Tydskland, 1 900 fra Danmark, 12 400 fra Sverige, 4 900 fra Norge.

Da Emigrantantallet for Kalenderaaret 1898 fra svensk Side opgives at have været kun 7 300, formodes det, at Forskjellen hidrører fra, at en Del Personer fra Finland, som ere komne over Sverige, ere blevne medtagne i de amerikanske Opgaver.

New Yorks Tilbagegang som Stapelstad for det hele Land bliver mere

fremtrædende med hvert Aar. For nogle faa Aar siden gik to Trediedele af af Landets Handel over New York, medens der nu kun gaar Halvdelen. Aarsagen hertil er Udvidelsen af Kommunikationsmidlerne og den deraf følgende større Anvendelse af de Havne, der ligge Produktionsstederne nærmere.

I Aarets Løb er der gjennem dette Generalkonsulat til Fordel for Nordmænd og Svensker bleven indkasseret og hjemsendt et tilsammenlagt Beløb af Kr. 85 554; heraf sendtes til Norge Kr. 56 748 i 24 Poster, til Sverige Kr. 28 806 i 39 Poster.

Fra Vicekonsul Lindgren i Chicago er modtaget følgende Beretning om Norges Handel paa nævnte Stad i det forløbne Aar:

„Ifølge Opgave fra den herværende Toldbod er der fra de forenede Riger i 1898 bleven indført til Chicago: Brændevin til en Værdi af $ 452, Bøger $ 12 100, Husholdningsartikler $ 83, Ansjovis $ 15 600, Torsk ℔ 404 639, Værdi $ 22 522, Sild ℔ 3 952 049, Værdi $ 106 262, Makrel ℔ 198 440, Værdi $ 17 520, anden Fisk $ 11 269, Jern $ 1409, Handsker og Skind $ 9 211, Papir $ 1717, Ost $ 4 421, Diverse $ 900. Totalværdien var $ 204 519.

Sild har været den fornemste Importartikel, uagtet Importørerne under Høsten ikke altid formaaede at erholde, hvad de bestilte; Kvaliteten af den modtagne Vare var god, og Nedlægning og Pakning var ogsaa tilfredsstillende. I de sidste Aar ere store Fremskridt gjorte i Norge i disse Henseender.

Brisling og Ansjovis i større Tønder indførtes ogsaa i betydeligere Mængde Der blev imidlertid gjort mange Bemærkninger mod Forsendelserne af den sidstnævnte Artikel, da dens Kvalitet ikke kunde taale den lange Transport; Importørerne led derfor betydelige Tab.

Nedlagt Fisk indføres mere og mere, og saavel Kvalitet som Pakning har været fuldt tilfredsstillende. Fiskeboller have her god Udsigt til større Afsætning.

Røgede Sardiner i Olje ere, endskjønt af udmærket Kvalitet, vanskelige at sælge, eftersom al Slags røget Fisk, men især den, som er nedlagt i Olje, udgjør en altfor ufordøielig Føde for den amerikanske Smag.

Smaasild „Bellycuts“ sælges paa dette Marked i stigende Mængde.

Medicintran importeres i mindre Kvantiteter, og Indførselen var endnu ubetydeligere end sædvanligt i forrige Aar, da Importørerne i 1897 havde gjort store Opkjøb til de da gjældende lave Priser og endnu iaar havde Varen paa Lager.

Tørfisk er bleven indført i større Mængde end tidligere, og dens Kvalitet har været udmærket.

Mysost og Gammelost er bleven indført som sædvanligt i ringe Mængde. Brændevin, Øl og Punsch er ei heller eftersøgt.

Furu- og Granfrø er forsøgsvis bleven indført for at forsøges i Vesten.

Da betydelige Mængder af Marmor anvendes her til Bygningen især af de store Kontorbygninger, burde norske Tilvirkere af denne Artikel have sin Opmærksomhed henvendt paa det herværende Forbrug.“

A. Grip.

Indhold: **Amsterdam** S. 17. — **Antigua (Læserne)** S. 51. — **Gibraltar** S. 66. — **Hamburg** S. 52. — **Hannover** S. 43. — **Johannesburg** S. 71. — **Konstantinopel** S. 69. — **Kønigsberg** S. 57. — **Piræus** S. 38. — **Tanger** S. 42. — **Toldbestemmelser i Canada** S. 46. — **Tunis** S. 66. — **Victoria B. C.** S. 39. — **Washington** S. 51 og 75.

Johannes Bjørnstads Bogtrykkeri.

Beretninger om Handel og Skibsfart.

Uddrag af Aarsberetninger fra de norske og svenske Konsuler for 1898 m. M.,

No. 3. udgivet ved Departementet for det Indre. **1899.**

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

Kjøbenhavn.

Skibsfarten 1898.

Norske Skibe.	Med Ladning.		I Ballast.		Tilsammen.				Brutto-fragter i Kroner.
							Deraf Dampskibe.		
	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	
I. Ankomne.									
Fra Norge til Hovedstationen	96	17 546	8	1 496	104	19 042	-	-	145 720
- Norge til Vicekonsulsstationerne	906	117028	2	426	908	117454	-	-	410 453
- Sverige til Hovedstationen	25	2 340	1	38	26	2 378	-	-	19 015
- Sverige til Vicekonsulsstationerne	75	5 075	4	436	79	5 511	-	-	49 882
- andre Lande til Hovedstationen	183	73 122	5	1 121	188	74 243	-	-	1 084 335
- andre Lande til Vicekonsulsstationerne	776	235689	41	5 895	817	241584	-	-	2 413 396
Ialt	2061	450800	61	9 412	2122	460212	1000	320 500	4 122 851
II. Afgaaede.									
Til Norge fra Hovedstationen	18	1 340	132	38 242	150	39 582	-	-	8 785
- Norge fra Vicekonsulsstationerne	451	97 886	916	134489	1367	232375	-	-	192 800
- Sverige fra Hovedstationen	10	849	69	16 742	79	17 591	-	-	4 564
- Sverige fra Vicekonsulsstationerne	4	407	141	38 716	145	39 123	-	-	2 172
- andre Lande fra Hovedstationen	38	10 692	44	24 323	82	35 015	-	-	75 670
- andre Lande fra Vicekonsulsstationerne	118	29 554	161	60 026	279	89 580	-	-	320 035
Ialt	639	140728	1463	312538	2102	453266	997	318 407	604 026

For Havari eller Ordre anløb 22 Fartøier dr. 12 109 Tons.

Af svenske Fartøier anløb 4 686 dr. 638 508 Tons.

Erlagte Konsulatafgifter af norske Skibe ved Hovedst. Kr. 5 827.61, ved Vicekonsulsst. Kr. 17 061.57, hvoraf tilfaldt Konsulskassen Kr. 8 530.78. Af svenske Skibe ved Hovedst. Kr. 9 736.96, ved Vicekonsulsst. Kr. 14 732.40, hvoraf tilfaldt Konsulskassen Kr. 7 366.20. Ialt tilfaldt Konsulskassen Kr. 31 461.55.

Expeditionsafgifter, norske Kr. 1 218.50, svenske Kr. 2 878.50.

Aarsberetning dateret Marts 1899.

Nedenstaaende Oversigt udviser Forholdet mellem den norske Skibsfart i 1897 og 1898.

	1897.		1898.		Forøgelse.		Formindsk.	
	Antal.	Tons.	Antal.	Tons.	Antal.	Tons.	Ant.	Tons.
Ankomne Fartøier.								
Med Ladning	1 931	423 120	2 061	450 800	130	27 680	—	—
I Ballast . .	64	7 671	61	9 412	—	1 741	3	—
Summa	1 995	430 791	2 122	460 212	127	29 421	—	—
Afgaaede Fartøier.								
Med Ladning	647	134 768	639	140 728	—	5 960	8	—
I Ballast . .	1 336	288 730	1 463	312 538	127	23 808	—	—
Summa	1 983	423 498	2 102	453 266	119	29 768	—	—

Bruttofragter.	Kr.	Kr.	Kr.	Kr.
Ank. Fartøier	4 125 711	4 122 851	—	2 860
Afg. Do.	518 794	604 026	85 232	—

Den norske Skibsfart for ankomne Fartøier til Distriktets Havne i Aaret 1898 fordeler sig saaledes:

Kjøbenhavn 318 dr. 95 663 Tons, Tuborg 15 dr. 5 561 T., Helsingør 36 dr. 12 047 T., Holbek 17 dr. 1 718 T., Roskilde 8 dr. 529 T., Nykjøbing pr. S. 9 dr. 642 T., Kallundborg 34 dr. 10 479 T., Korsør 19 dr. 8 898 T., Nestved 25 dr. 4 026 T., Vordingborg 12 dr. 3 623 T., Præstø 6 dr. 876 T., Faxe 31 dr. 3 194 T., Kjøge 25 dr. 7 259 T., Skjelskør 12 dr. 2 299 T., Stege 12 dr. 2 187 T., Nykjøbing pr. F. 11 dr. 7 320 T., Nakskov 23 dr. 6 205 T., Bandholm 17 dr. 6 578 T., Rudkjøbing 1 dr. 135 T., Svendborg 18 dr. 9 647 T., Nyborg 18 dr. 8 969 T., Odense 61 dr. 15 244 T., Faaborg 6 dr. 1 566 T., Rønne 15 dr. 2 425 T., Kolding 30 dr. 6 849 T., Fredericia 14

dr. 5265 T., Veile 16 dr. 3594 T., Horsens 35 dr. 14081 T., Aarhus 61 dr. 23207 T., Ebeltoft 1 dr. 167 T., Grenaa 12 dr. 1880 T., Randers 71 dr. 10297 T, Mariager 65 dr. 9820 T., Hobro 16 dr. 1631 T., Aalborg 166 dr. 20720 T., Skive 27 dr. 1006 T., Lemvig 47 dr. 1178 T., Nykjøbing pr. M. 13, 336 T., Thisted 44 dr. 1085 T., Sæby 21 dr. 986 T., Skagen 1 dr. 21 T., Frederikshavn 457 dr. 104597 T., Struer 46 dr. 1181 T., Esbjerg 54 4699 T., Løgstøer 21 dr. 524 T., Viborg 1 dr. 21 T., Akureyri 33 dr. 7601 T., Eskefjord 47 dr. 9371 T., Isafjord 34 dr. 6959 T., Reykjavik 40 dr. 6046 T. Tils. 2122 Fartøier dr. 460212 Tons.

Oversigt

over Skibsfarten paa Kjøbenhavn med andre Fartøier end svenske og norske Aar 1898.

Danmark 6697 dr. 1829129 Tons, Rusland 245 dr. 116248 T., Tyskland: Hamburg 48 dr. 45890 T., Lübeck 7 dr. 2322 T., Slesvig-Holstein 104 dr. 6150 T., det øvrige Tyskland 526 dr. 110844 T., England 376 dr. 342948 T., Holland 80 dr. 32187 T., Belgien 1 dr. 668 Tons. Ialt 8084 Fartøier dr. 2486386 Tons.

Betræffende de i dette Generalkonsulat i Aaret 1898 foretagne Mønstringsekspeditioner kan anføres, at paa norske Fartøier afmønstredes 345 Sømænd, paamønstredes 224 og rømte 4, hvoraf 2 norske.

Ingen opsparede Hyrebeløb er af norske eller svenske Sømænd, for Hjemsendelse, blevne indbetalte til Generalkonsulatet i Aaret 1898.

De til Generalkonsulatet i Aaret indkomne til Sømænd og Reisende adresserede Breve og Pakker opgik til 5451, hvilket udviser en Forøgelse af 1180 imod Aaret 1897.

Ifølge indkomne Meddelelser til Generalkonsulatet er i 1898 anmeldt et Antal af 32 norske Havarister i danske Farvande, hvoraf de 8 blev Vrag.

Antallet af de fra Generalkonsulatet udgaaede Skrivelser og Telegrammer udgjorde 1510 eller omtrent det samme Antal som i Aaret 1897.

Antallet af de til Generalkonsulatet indkomne Skrivelser og Telegrammer beløb sig til 1503, hvilket er 12 mindre end i Aaret 1897.

Antallet af Udvandrere,

som i Aaret 1898 blev saavel direkte som indirekte befordrede gjennem herværende Udvandringsagenter, udgjorde 4014 Personer, nemlig 2103 Mandfolk, 1361 Fruentimmer, 274 Gutter og 269 Piger; for 7 Børn var intet Kjøn angivet.

Af disse Udvandrere kom:

fra Kjøbenhavn	597	Personer,
„ det øvrige Danmark .	1 618	—
„ Sverige	582	—
„ det øvrige Udland . .	1 217	—
Tilsammen	4 014	Personer.

Heraf befordredes til de Forenede nordamerikanske Stater 3 563, til Kanada 117, til Sydamerika 80, til Sydafrika 80, til Asien 13 og til Australien 71.

Befordringen har fundet Sted ad følgende Veie: Direkte til Amerika 1 369 Personer, over tyske Havne 218 og over Storbritannien 2 427.

Importen til Danmark (incl. Frihavnen) af norske Produkter i Aaret 1898:

Træ v a r e r, uforarbeidet: Egetræ 67 901 Kbf., Tømmer, Planker, Bord m. m. 1 110 449 Kbf., Brændeved 2 355 Favne; forarbeidet: Bygningstømmer, tildannet 109 803 Kubikfod, Tagspaan, grovt Bødkerarbeide, Finerer af grove Træsorter 24 Centner, mindre grovt Bødkerarbeide, Snedkerarbeide, fine Finerer 428 Cnt., Træmasse og Træmel 104 096 Cnt.

Fra Norge sælges nogle Markedslaster Tømmer til de nordlige Byer i Jylland, men Prisen for disse Varer er aldeles vilkaarlig efter Kvalitet.

Firsaget Tømmer noteredes til:

$^3/_3$″, $^3/_4$″, $^4/_4$″, $^4/_5$″, $^5/_5$″, $^5/_6$″, $^6/_6$″ 55 à 58 Øre, $^6/_7$″, $^7/_7$″ og derover 60 à 65 Øre pr. Kbf. cif.

Sagfaldende Bræder: 8″ 10 à $10^1/_2$ £, 7″ 8 à $8^1/_2$ £, 6″ 7 à $7^1/_2$ £, 5″ 5 à $5^1/_2$ £ pr. Stand. cif.

Høvlede og pløiede Bord: 11 à $11^1/_2$ £, 9 à $9^1/_2$ £, 8 à $8^1/_4$ £, 6 à $6^1/_2$ £ pr. Stand. cif.

Fi s k, fersk, 3 812 Cnt., Sild, saltet, 157 940 Cnt., tørret og saltet, 1 608 Cnt., Ansjovis etc. 1 100 Cnt.

Me t a l l e r: raat og gammelt Metalgods 3 949 Cnt.

Je r n- og Staalvarer: Stang- og Baandjern 249 Cnt., Staal i Stænger 323 Cnt., Plader og Blik (raa) 129 Cnt., do. do., fortinnede 198 Cnt., Søm og Spiger 3 213 Cnt., andre Jernvarer 3 124 Cnt.

Le v e n d e Kr e a t u r e r: Heste 77 Stkr., Oxer og Kjør 4 Stkr.

Kornvarer: Uformalet Havre 617 467 Kg, do. Malt 2 029 Kg., formalet Hvede 63 775 Kg., do. Rug 40 470 Kg.

An d r e Landbrugsprodukter: Smør 865 Cnt., Flesk og Skinker (saltet og røget) 33 Cnt., Kjød 158 Cnt., do. (Pølser, Tunger m. m.) 554 Cnt., Uld 252 Cnt., Margarin 14 083 Cnt.

Papir: Makulatur- og Pakpapir 1229 Cnt., Skrive- og Trykpapir 2478 Cnt., Papir med Farve 203 Cnt.

Bøger og Tidsskrifter 1991 Cnt.

Egebark 11233 Cnt.

Svovlkis 70201 Cnt.

Huder og Skind (uberedte) 7847 Cnt.

Tran 5781 Cnt.

Talg 735 Cnt.

Sten: Tagskifer, Gibs, Marmor m. m. 67104 Cnt., Granitsten 22815 Kbf., Graasten og Brosten 9648 Kbf., Skjærver 200 Kbf., Stenarbeide, finere, 602 Cnt.

Is, raa 573445 Cnt.

Fra Danmark (incl. Frihavnen) udførtes i Aaret 1898 til Norge:

Levende Kreaturer: Heste 378 Stkr., Svin 13 Stkr., Okser og Kjør 6 Stkr.

Kornvarer: Uformalet Hvede 341313 Kg., Rug 523749 Kg., Byg 9396237 Kg., Malt 1247345 Kg, Havre 40780 Kg., Bælgsæd 168273 Kg., Mais 620459 Kg.; formalet Havremel. Gryn 36705 Kg., Rug 560089 Kg., Hvedemel 2221135 Kg., andre Fabrikater (t. Eks. Skibsbrød) 3532 Kg., Maismel og Floger 82430 Kg.

Andre Landbrugsprodukter: Flesk og Skinker (ferske) 2330 Cnt., do., (saltet og røget) 3619 Cnt., Kjød, alle Slags, 29602 Cnt., Ister og Fedt 1150 Cnt., Oleomargarin 5438 Cnt., Smør 428 Cnt., Æg 406738 Snes, Poteter 25151 Td., Hvidkaal m. m. 21425 Cnt., Uld 1151 Cnt.

Huder og Skind (uberedte) 2220 Cnt.

Tegl m. m. 828327 Stkr.

Sten: Sandsten, Tagskifer m. m. 7971 Cnt., Kalksten, umalet Kridt 293721 Kbf., Flint 6042 Cnt., malet Kridt m. m. 1096 Cnt.

Papir (groveste) 4244 Cnt., Bøger, Tidsskrifter m. m. 4280 Cnt., Roesukker m. m. 344 Cnt, Handelsgjødning 110 Cnt., Foderstoffe 301 Cnt., Gammelt Taugværk m. m. 1562 Cnt., Kluder 5065 Cnt., Fisk (fersk) 2849 Cnt., Øl 55032 Potter, Gjær 322 Cnt.

Danmarks Indførsel og Udførsel af de vigtigste Kornvarer og Smør i Aaret 1898.

	Indførsel.	Udførsel.
Byg . . .	54 428 168 Kilogram	48 025 330 Kilogram
Malt . . .	5 960 018 —	1 983 257 —

	Indførsel.		Udførsel.	
Havre . . .	13 133 671	Kilogram	1 514 492	Kilogram
Hvede . . .	76 873 410	—	24 086 861	—
Mais . . .	467 284 775	—	60 491 013	—
Rug . . .	90 040 893	—	7 112 639	—
Hvedemel .	17 324 683	—	6 779 666	—
Rugmel . .	10 987 014	—	3 410 853	—
Smør . . .	16 811 059	—	72 639 845	—

Pengemarkedet.

Det forløbne Aar 1898 har specielt med Hensyn til Omsætning og Kurser heri Landet af svenske og norske Papirer været langt mere indholdsløst end de tidligere Aar og har indskrænket sig til, at der for svensk Regning er bleven kjøbt følgende 2 Slags Papirer, nemlig:

5 % Gøteborg Kom. Obligationer af 1869, og
5 % Do. Do. — „ 1873

Omsætningen har ialt andraget ca. Kr. 100 000. Der er derhos skeet mindre Omsætning i 3½ % norske Hypot. Obligationer af 1885 og 1886, ligesom den herværende Plads har deltaget noget i Tegning af det sidste norske 3½ % Laan af 1898.

Paa de førstnævnte Papirer stillede Kursen sig i Begyndelsen af Aaret for:

5 % Gøteborgs Obligationer af 1869 ca. 105 %, for
5 % Do. Do. „ 1873 „ 109 % og for
3½ % norske Do. „ 1885 og 1886 ca. 96½ %,

men i Slutningen af 1898, da Kurserne paa alle rentebærende Papirer paa Grund af de forhaandenværende dyre Pengeforhold gik nedad, har ogsaa disse Papirer tabt i Kurs, men da der ingen Omsætning har fundet Sted længe, kan en Kurs ikke præciseres.

Høsten 1898

kan, som det fremgaar af de fra Landets væsentlige Amter indkomne Beretninger, karakteriseres som en god Middelhøst; for Agerhø, Enghø og Vaarsæd langt over Middelhøst. Paa samme Stade finde vi Sommergræsningen. Middelhøst eller noget derover angives for Vintersæd og Bælgsæd. Middelhøst eller noget derunder for Poteter og Rodfrugter (undtagen Sukkerroer); langt under Middelhøst staar endelig Boghvede, Raps og andre Handelsplanter samt Sukkerroer.

Smørmarkedet.

Det forløbne Aar har ligesom de foregaaende 5 Aar havt temmelig lave Priser at opvise og endda en lavere Gjennemsnitspris end de 3 foregaaende Aar

som en Følge af de lave Priser i Juni, Juli og August; kun i December var Prisen høiere end i de foregaaende 5 Aar.

I Begyndelsen af Aaret var høieste Notering 96 Kroner; i Juli gik den ned til 73 Kr., men avancerede under de paafølgende Maaneder, indtil den i Begyndelsen af December naaede sit Høidepunkt 106 Kr. Aaret sluttede med en Notering af 100 Kr.

I sekunda Meierismør var Forretningen ligesom de foregaaende Aar væsentlig til Pladsforbrug og bestod foruden af dansk Smør mest af finske og russiske Meierivarer. Fra Finland kom mindre end de foregaaende Aar, medens Tilførslerne fra Rusland vare større.

Af den sædvanlige Tilførsel af billigt amerikansk Smør kom der ikke meget, da Prisen i Amerika stillede sig for høit — mellem 60 og 70 Kroner.

Fragtmarkedet.

Fragtmarkedet for 1898 maa i det Hele taget siges at have været godt: der har gjennemgaaende været livligt Begjær efter Skibsrum, og Fragterne har været høiere end i de nærmest foregaaende Aar.

Udførselen af Byg fra Danmark har kun været meget ringe; for mindre Seilere og Dampere til Storbritanniens Østkyst er bleven betalt 1 sh. 3 d à 1 sh. 6 d pr. 448 Lbs.

Af Kridt, Cement og Kalksten er udført betydelige Kvantiteter og er betalt i Fragt for Kridt og Cement M. $3^1/_2$ à 4 til Riga og St. Petersburg og for Kalksten M. 3 à $3^1/_2$ til Danzig, Kønigsberg og Libau.

Udførselen fra Frihavnen af Kornvarer har været meget livlig i Særdeleshed til svenske og tyske Østersøhavne, og er betalt i Fragt Kr. $3^1/_2$ à $4^1/_2$ til svenske og M. 4 à 5 til tyske Havne.

Indførselen af Mais, Korn og Foderstoffe har været meget livlig. Denne Indførsel er saa godt som udelukkende skeet fra Amerika; kun for ringere Kvantiteters Vedkommende fra Sortehavet. Disse Befragtninger foregaar hovedsagelig i Udlandet; dog har Lokalbefragtere i de senere Aar kunnet optage en Del af det herværende Dampskibsrum til forholdsvis gode Rater.

Fra Frankrig, Storbritannien og Østersøhavne har Indførselen af Foderstoffe kun været ringe; der er betalt fra Frankrig Fr. 9 à 11 for Oliekager, Fr. 13 à 14 for Klid; fra Storbritanniens Østkyst 11 sh. à 12 sh., fra Vestkysten 13 sh. à 14 sh. for Klid; fra Østersøhavnene M. 6 à 7 for Oliekager, Mk. 9 à 10 for Klid.

Indførselen af Phosphat har været forholdsvis stor; der er betalt fra Storbritannien og Belgien, hvorfra den hovedsagelige Indførsel er skeet, fra 5 sh. 6 d. til 7 sh. 6 d.

Trælastmarkedet har været meget livligt og Indførselen stor. Til at begynde med blev saavel fra Sverige som Finland betalt M. 20 à 22, altsaa ikke nogen særlig stor Rate, men Fragterne steg jævnt i Løbet af Sæsonen, og blev

der paa Efteraaret betalt op til M. 28 à 30, alt efter Skibenes Størrelse og Havnenes Godhed. Anvendelsen af Dampere i denne Fart tiltager stadig.

Kul- og Kokesindførselon har været betydelig, og gode Fragter er betalte. I det hele taget har man særlig paa dette Omraade mærket de gunstige Fragtforhold for det forløbne Aar. For Kul fra Storbritanniens Østkyst er betalt for Dampere op til 7 sh.6 d til Kjøbenhavn og 9 sh. til Provinshavnene; for Seilere Fragter i Forhold. For Kokes, som hovedsagelig indføres pr. Seilere, er betalt op til 11 sh. 6 d.

Udbyttet har saavel for Seilere som for Dampere været gunstigt, særlig har dog de forskjellige Dampskibsselskaber givet gode Resultater.

Trafikken paa Frihavnen er bleven ganske betydelig forøget i Aaret 1898, baade hvad Dampskibe og Seilfartøier betræffer.

Af Betydning er ingen industriel Virksomhed tilkommen i Aaret, og turde Anledningen hertil hovedsageligen være at søge i de vanskelige Arbeidsforholde. Planer til Opførelse af en Bygning, hvori mindre industrielle Virksomheder, for hvilke det er forbundet med Vanskeligheder at opføre eget Hus paa Frihavnterrænet, kunde leie Lokale, er færdige, og der vil, saa snart der foreligger Lovhjemmel for Optagelse af et Laan paa 2 Millioner Kroner, blive taget fat paa Opførelsen af Bygningen, der ialt vil indeholde ca. 10 000 □ Alen.

Den Kapital, som Selskabet herefter vil arbeide med, er 4 Mill. Kr. Aktiekapital og 4 Mill. Kr. i Obligationslaan.

At man i Løbet af 4 Aar skulde blive nødsaget til en saa stor Kapitaludvidelse, har ingen tænkt sig, og det er i denne Forbindelse værd at lægge Mærke til den Bestemmelse, som Frihavnslovens § 3 indeholder om, at Indenrigsministeren, naar der er hengaaet 3 Aar efter Frihavnens Aabning for Drift, kun med Lovgivningsmagtens Samtykke kan fritage Selskabet for at anvende hele sin Aktiekapital (4 Mill. Kr.).

Frihavnsselskabets Udbytte af dets Aktiekapital for 1898 vil rimeligvis blive 4 %.

Et Lønningsreglement for Frihavnens Funktionærer er udarbeidet af Indenrigsministeriet. Under Udarbeidelse er et Pensionsreglement, og nogle betydelige Takstnedsættelser for Korns Omladning i Skibe og Jernbanevogne har fundet Sted.

At Frihavnen eller Udvidelsen af Kjøbenhavns Havn har havt den allerstørste Betydning for Handelsomsætningen i Kjøbenhavn er udenfor al Tvivl. Uden denne Udvidelse vilde Kjøbenhavns Havn have været aldeles ude af Stand til at kunne modtage de Skibe, som i 1898 har bragt Varer til Kjøbenhavn. Selvfølgelig er den store Indførsel af Varer, der bevirker saa store Indtægter for Havnen, i Hovedsagen baseret paa Forbrug i selve Landet, men hos Kjøbmandsstanden spores dog en stadig større og større Foretagelsesaand i Retning af at benytte de nye oversøiske Ruter i andre Øiemed end til selve det indenlandske Forbrug. En forestaaende Udvidelse af Privatbankens Kapital peger ogsaa hen paa større Handelsrørelse og større Begjær for Penge til den virkelige Handelsomsætning.

Island.

Ifølge Indberetning fra Island har Aaret 1898 været et af de aller ugunstigste, som Island har havt i det sidste Decennium.

Veirforholdene var i det Hele taget slette, hvilket hæmmede Fiskeriet og Fiskens Tilvirkning til Handelsvare, og Landbruget virkede ikke under bedre Forhold. Dette sporedes meget paa Landets Import og Eksport, og skjønt der ikke endnu foreligger fuldstændige statistiske Oplysninger, tør man sikkert anslaa Ind- og Udførselen i 1898 til mindst 25 % under et Middelsaars.

De ret gunstige Priser paa Klipfisk bødede noget paa det mislige Fiskeri, medens Landprodukterne, særlig Uld, var i yderst lav Pris. Hertil kommer, at Udførselen af levende Faar, der tidligere androg til 6 à 700 000 Kr. aarlig, siden Indførselsforbudet til England er traadt i Kraft, er gaaet ned til under det Halve.

Islands gjennemsnitlige aarlige Export kan anslaaes til ca. 6 Millioner Kroner, der fordeles saaledes:

Klipfisk ca. 2½ Mill. Kr., andre Fiskeriprodukter (hvoriblandt Hvalprodukter) 1 Mill. Kr., Uld 1 Mill. Kr., levende Faar og Heste samt saltet Kjød 1 Mill. Kr., Skind, Dun og Diverse ½ Mill. Kr.

I de sidste tre Aar har der fundet en betydelig Export Sted til Norge af Klipfisk, særlig fra Øst-Island til Bergen; gjennemsnitlig kan man anslaa den aarlige Eksport heraf for det sidste Treaar til 12 à 1 500 Tons aarlig. Fisken skibes saa igjen fra Bergen til Middelhavslandene. Af stor Vigtighed for denne Trafik er den subvenerede norske Middelhavslinje.

En anden Vare, hvoraf Udførselen til Norge stadig er i Tiltagende, er Uld, og flere af Vestnorges større Spinderier forarbeide betydeligt deraf til Stoffer. Der burde ogsaa fra Sveriges Side skjænkes denne billige Raavare større Opmærksomhed.

Det samme gjælder om saltet islandsk Faarekjød, hvoraf omtrent Halvdelen af hele Eksporten, der andrager til 10 à 15 000 Td. aarlig, gaar til Norge for at benyttes til Skibsproviant, medens der intet udføres til Sverige. Den høie Kjødtold, der for et Par Aar siden indførtes i Norge, har tilsyneladende ikke hæmmet Importen, hvilket har sin Grund i, at det meste af Kjødet ikke fortoldes, men transiteres og udføres igjen som Skibsproviant.

Den vigtigste Indførselsartikel fra Norge er Trælast, hvoraf der dog ogsaa nu indføres endel fra Sverige. Endvidere indføres fra Norge ganske betydeligt af Sildetønder og Trapanisalt til Brug for Sildefiskeriet.

Dette vigtige Fiskeri har desværre været i stadig Tilbagegang siden 1895. Det Aar androg Fangsten for hele Islands Vedkommende til ca. 100 000 Tønder, hvoraf alene paa Østfjordene ca. 70 000 Td.

De sidste tre Aar har Udbyttet været yderst tarveligt, og Totalfangsten i 1898 kan neppe sættes høiere end ca. 10 000 Td. Sildefiskeriet drives indenfjords, hovedsagelig med Not, medens Garnfisket er ubetydeligt.

Drivgarnsfiske udfor Kysten har ikke været forsøgt, hvilket er beklageligt, da det sikkert vilde lønne sig.

Der er vel ialt 12 à 15 Notlag, der aarlig fisker paa Island, udelukkende paa Østfjordene og Øfjord. Disse tilhører dels Islændere, dels der bosatte Nordmænd, og Mandskaberne er for en stor Del norske. Et enkelt svensk Kompagni, fra Strømstad, fiskede et Par Aar paa Eskefjord, men havde ikke Held med sig og er ophørt siden 1896. Den islandske Sild har sit bedste Marked i Østersølandene, hvortil den udføres dels via Bergen, Stavanger og Kristiania, dels over Kjøbenhavn. I Norge behandles Silden og sættes i Udskibningsstand, inden den sendes videre.

For de største Mærker er Sverige et godt Marked. Fra Bergen og Stavanger er der i den sidste Tid eksporteret enkelte Ladninger islandsk Sild til Amerika, efter Forlydende med udmærket Resultat.

For at drive Fiskeri ved Island med Dampskibe stiftedes der i 1898 i Kjøbenhavn et Aktieselskab, Dansk-Islandsk Fiskeri-Selskab, under Ledelse af Firmaet Thor E. Tulinius. To tidssvarende Dampere ere byggede, henholdsvis i Porsgrund og Gøteborg, og disse gaa nu op til Island, hvor der skal begyndes den 1 Marts d A. Endel af Besætningen bestaar af Aalesundsfiskere, og der fiskes med Dorger og Langline. Hvis det første Aar giver godt Resultat, vil Selskabet sandsynligvis blive betydelig udvidet. Der er neppe Tvivl om, at dette er Fremtidens Fiskeri, og man maa haabe, at dette banebrydende Selskab faar Heldet med sig.

Der klages paa Island, og ikke uden Grund, høilydt over de engelske Trawleres Overgreb, da Kontrollen (et Krigsfartøi) er aldeles utilstrækkelig. Særlig paa Sydkysten (i Faxebugten), hvor Islands rigeste Fiskebanker før fandtes, mener man, at den hensynsløse Trawling er Skyld i, at Fiskeriet nu synes ophørt der, hvilket har bragt Fiskerne der i den yderste Nød.

Paa de andre Kanter af Landet mener man ogsaa at kunne spore Trawlfiskets ødelæggende Virkninger.

Udsigterne for Aaret 1899 synes i det Hele taget lidt lysere, da Efteraarsfisket har bødet noget paa den mislykkede Sommerfangst.

Bliver Foraaret nogenlunde godt, og faar man et heldigt Sommerfiske, kan det hjælpe lidt paa det slette Aar ifjor, der i høi Grad har forarmet den i Forveien fattige Fiskerbefolkning. Dertil trænges haardt, thi ellers er Udsigterne de mørkeste, de har været i mange Aar.

Hvad Faareavlen angaar, har den i Aar været temmelig heldig stillet, takket være den gode Vinter ifjor; men Udbyttet i Sommer har desuagtet for Landmanden været daarligt paa Grund af uheldige Afsætningsforhold i Udlandet, siden England har forbudt Indførsel af levende Faar; det har saaledes betalt sig bedre i Aar at slagte Faarene her paa Island end at sælge dem til Udlandet. Der er dog afskibet endel til Slagtning og Salg i Udlandet.

En af den islandske Bondes største Ulykker er Faarepesten, som paa mange Jorder har decimeret Faarebestanden aarlig, uden at det har været muligt at finde Middel til dens Udryddelse eller Helbredelse indtil ifjor, da man troede at have fundet et saadant, og er Opfinderen Professor Jensen i Kjøbenhavn.

Behandlingsmaaden er Vaccination, og blev den ifjor forsøgt paa enkelte Steder med meget Held.

I Aar har hele Landet forsøgt dette Middel; Vaccinen blev leveret gratis, da Resultatet ikke endnu er konstateret; men desværre har den slaaet feil overalt i Aar mere eller mindre; dog haaber man, at det er Blandingen af Midlet, der i Aar har været anderledes end ifjor, der er Skyld i det, og tillige, at man endnu ikke har Praksis i at benytte Midlet og behandle de syge Faar, som mange Steder ikke blive holdte i Hus under Sygdommen.

Kjødet af de af Vaccinen døde Faar ser ud som paa Faar døde af Pest; dog er Kjødet spoleret mest i Nærheden af det Sted, hvor Vaccinen er indpodet, altsaa ikke saa almindeligt som paa de af Pest døde Kreaturer.

I Islands Hovedstad Reykjavik er der i Aar bygget flere betydelige Bygninger, hvoraf de største ere: Spedalskhospitalet, skjænket af Oddfellowordenen i Danmark, Islandsk Bank, Posthuset og en Børneskole for Reykjavik; alle disse Bygninger er efter Forholdene paa Island store og kostbare, og har den for Island udmærket arbeidende Tømmermester Boldt forestaaet Arbeidet.

Den store Flod „Logarfljot", som munder ud i Herredsbugten paa Østlandet, er paa Landets Bekostning bleven undersøgt for Brobygning af den norske Ingeniør Barth, og haaber man derfor snart, at dette vigtige Foretagende maa blive paabegyndt, da Færdselen fra det indre af Landet deraf vil have stort Gavn.

Sundhedstilstanden har været god i dette Aar, naar undtages nogle Tilfælde af temmelig ondartet Difteritis blandt Børn.

Udvandring har saavidt bekjendt ikke fundet Sted til Amerika i Aaret 1898.

Veiret har været meget ustadigt hele Efteraaret med Snefog; Kuldegraderne gik høiest i November, i et Par Dage op til 10 Gr. Kulde R.; i December Maaned har der været mildere Veir indtil Jul, da Kuldegraderne gik op til 10 à 12 Gr. R.

I Aaret 1898 udførtes til Danmark:

Fisk, tørret, røget, saltet og krydret, Ansjovis m. m. 123 Cnt., saltet Sild 11 913 Cnt., tør og tørsaltet Fisk m. m. 44 986 Cnt., Kjød og Pølser 17 014 Cnt., Uld 9 709 Cnt., Uldgods 213 Cnt., Skind og Huder, uberedte, 4 540 Cnt., Talg 343 Cnt., Tran 18 973 Cnt., Fjær og Dun 45 Cnt.

Af udfærdigede Love vedkommende Handel og Skibsfart mærkes følgende:

1. Lov af 6 April om Forbud mod Brug af Bundslæbevad (Trawl).
2. Lov af 12 Mai Havnereglement for Isafjord Kjøbstad.

Redningsvæsenet.

Ifølge offentliggjort Beretning angaaende det danske Redningsvæsens Virksomhed fra den 1 April 1897 til den 31 Marts 1898 fandtes der sidstnævnte Dag i Danmark foruden 12 Bistationer 52 Redningsstationer, nemlig:

34 Baad- og Raketstationer (32 i Jylland og 2 paa Bornholm), 3 Baadstationer (i Jylland) samt 15 Raketstationer (10 i Jylland, 4 paa Bornholm og 1 paa Møen); 1 af Raketstationerne i Jylland (Thorsminde) er desuden forsynet med Redningsbaad, men uden fast Mandskab til denne.

I Aarets Løb er der forefaldt ialt 22 Redningsforetagender, nemlig 18 med Redningsbaad og 4 med Raketapparat. Antallet af Reddede har ialt udgjort 186; af disse reddedes 161 med Redningsbaadene og 25 ved Raketapparaterne.

I Finantsaaret er der af Statskassen til Redningsvæsenet ialt anvendt et Beløb af Kr 159 528.23.

I den Tid, Redningsvæsenet (siden 1852) har været organiseret paa de danske Kyster, er der ialt blevet reddet 6 771 Mennesker, og 30 er reddede i Aarene 1850—51, medens Redningsvæsenet organiseredes; det samlede Antal Mennesker, der ved Hjælp af de paa de danske Kyster anbragte Redningsapparater er blevne reddede, bliver saaledes 6 801.

Lovgivningen.

Blandt de i Aaret 1898 udfærdigede Love og Anordninger maa her nævnes:

1. Lov den 26 Februar 1898 saalydende:
   Indførsel af raa Is er toldfri.
2. Lov af 4 Februar 1898, der gaar ud paa, at der til § 1, 1ste Stykke i Lov af 1 April 1892 om danske Skibes Registrering føies: Dog kan der ved kongl. Resolution meddeles Tilladelse til, at Skibe, der gaar i Fart paa oversøiske Havne som Nationalitetsmærke fører det danske Splitflag med et foreskrevet særligt Mærke. Den Tilladelse skal til enhver Tid kunne tages tilbage. Endvidere kan der ved kong. Resolution fastsættes nærmere Bestemmelser, hvorefter Skibe, der gaar i Postfart for Staten, kan føre et særligt Postflag.
3. Lov om Arbeideres Forsikring mod Følger af Ulykkestilfælde i visse Virksomheder af den 7 Januar 1898.
4. Lov om Foranstaltninger til Bekjæmpelse af Tuberkulose hos Hornkvæg af den 26 Marts 1898. Loven gaar ud paa:
   § 1. at der stilles paa de aarlige Finantslove et Beløb af Kr. 100 000.00 aarlig til Landbrugsministerens Raadighed, forat han dermed kan understøtte Kreatureiere, der ønsker at benytte Tuberkulin som diagnostisk Middel under Bekjæmpelse af Tuberkulose blandt deres Hornkvæg.
   § 2. Ved Indførelse af levende Hornkvæg fra Udlandet bliver Dyrene at anbringe i en Karantæneanstalt, hvor de underkastes Prøve med Tuberkulin.

Generalkonsulatets Embedslokale er vedvarende i Nyhavn No. 11 og Kontortiden Kl. 10—3.

A. R Landstrøm.

La Paz, Bolivia*).

Aarsberetning for 1897 dateret 19 Janr. 1899.

Forhold til Udlandet. Underhandlingerne mellem Bolivia og Chili for af sidstnævnte at erholde en Havn ved det stille Hav vedvarer, men endnu uden Resultat. Alle Bestræbelser for at komme til Enighed har hidtil været frugtesløse, og det betvivles, at Bolivia vil se sit Haab kronet med Held.

Dette umaadelige Territorium, uden nogen Forbindelse med Søen, kan kun langsomt udfolde sin Jordbunds Rigdomme.

Ingen væsentlig Forandring har i 1897 fundet Sted med Hensyn til Bolivias diplomatiske Repræsentation i Udlandet. Bolivias Forhold til alle fremmede Magter er fremdeles godt.

Armeen. Den staaende Hær er bleven noget forøget og tæller nu 2 000 Mand af de tre Vaabenarter. Den har ingen fremmede Instruktører, er derfor temmelig mangelfuld og kan ikke sammenlignes med Chilis og Perus, hvilke Lande, især det førstnævnte, yder store Pengesummer til sine Armeer.

Bolivia disponerer desuden i Tilfælde af Krig over 30 000 Mand Nationalgarde, men har ingen Vaaben til denne.

Budgettet. Finantsmininistens Beretning udviser følgende Opgaver:

Indtægter	B. $	4 840 300
Udgifter	—	5 564 350
Underbalance	B. $	724 050 à 19 pence.

Nationalgjælden. Regjeringen har ikke taget noget Skridt til Formindskelse af den indenlandske og udenlandske Statsgjæld, der ialt beløber sig til 10 Millioner Bolivianos à 19 d eller omtrent 800 000 £.

Indførsel og Udførsel.

Ifølge Opgave fra de forskjellige Toldkamre beløb Værdien af Indførsel og Udførsel i Aaret 1897 sig til:

Indførsel

over Antofagasta	B. $	4 207 130
„ Mollendo	—	2 408 714
„ Arica	—	1 143 384
„ Villa Bella	—	399 445
„ Puerto Suarez	—	193 684
„ Oruro	—	179 810

*) Indkom for sent til at indtages i forrige Aargang.

over Tarija	B. $	165 716
„ Uyuni	—	143 008
„ Tupiza	—	31 648
Tilsammen	B. $	8 872 539

II. Udførsel

over Oruro og Antofagasta	B. $	14 400 000
„ Mollendo	—	1 997 683
„ Villa Bella	—	1 509 758
„ Tarija og Tupiza	—	273 512
„ Arica	—	199 849
„ Puerto Suarez	—	12 815
Tilsammen	B. $	18 393 617

Overskuddet af mere end 50 % mellem Udførsel og Indførsel hidrører fornemmelig fra den store Produktion af Sølverts i Huanchaca og Oruro, af hvilken dog den største Del tilhører to betydelige fremmede Kompagnier, hvis Fortjeneste saaledes gaar til Udlandet og ikke kommer Bolivia tilgode.

Det er min Formening, at Indførselen af Toldkamrene er ansat til et for lavt Beløb, og at den virkelige Værdi af de i 1897 indførte Varer overstiger 12 Millioner Bolivianos.

Udenrigshandelen er foregaaet fornemmelig over Tyskland, England og Frankrige; de Forenede Stater og Italien deltager kun i liden Udstrækning deri. Ogsaa nogle norske og svenske Varer indførtes over Tyskland og England, f. Eks. svensk Jern, Øl og Fyrstikker. Bolivias Eksport foregaar til de førstnævnte Lande: Sølv i Barrer til England, Kobber i Stænger til Frankrige og Sølverts, Tin i Stænger, India Rubber etc. til England og Tyskland.

Industri og Agerbrug. Siden min Indberetning for 1896 er ingen Forandring indtraadt heri med Undtagelse af, at endel flere Bryggerier er blevne oprettede i forskjellige Departementer. Det producerede Øl er billigt og af god Kvalitet, og Følgen heraf er, at Forbruget af fremmed Øl nu kun er ubetydeligt. For mange Aar siden var der i dette Land en stor Afsætning af norsk Øl, hvilken nu af ovennævnte Grund er ophørt.

Ogsaa nogle Destillationer er bleven oprettede, og Indførselen af Alkohol fra Peru og Tyskland er i Aftagende. Der er ingen Tekstilfabriker af noget Slags i Landet, og alle saadanne Fornødenhedsartikler importeres fra Udlandet.

Bolivias Produkter. Dette Land frembringer i de tropiske Regioner alle Slags Raaprodukter af bedste Kvalitet. De vigtigste heraf er India Rubber, Kokablade, Kinabark, Kaffe etc.

De fornemste Steder for Produktion af India Rubber er beliggende

ved Beni, Madre de Dios og Orton, Bifloder til Amazonfloden i den nordlige Del af Bolivia. Der findes store Etablissementer, tilhørende bolivianske og europæiske Firmaer i dissse Egne, og Udførselen foregaar ad Amazonfloden til den brasilianske Havn Pará. Derfra hidrører Klassifikationen „Fine Pará“ paa Londons og New Yorks Markeder for boliviansk Rubber.

Eksporten udgjorde i 1897 754 829 Kg. til en Værdi af ca. $2^1/_2$ Mill. Bolivianos eller £ 200 000. Ogsaa i Provinserne Mapiri, Caupolican etc. i Departementet La Paz udvindes Rubber. Produktionen er betydelig forøget i de senere Aar og beløb sig i 1897 til 179 077 Kg. af Værdi 700 000 Bolivianos eller £ 60 000. Denne Vare udskibes fra den peruvianske Havn Mollendo og sælges paa de europæiske Markeder under Navn af Mollendo Rubber, uagtet det blot kommer fra Bolivia.

Kokablade. Herom er intet at føie til de tidligere Beretninger; Produktionen forbruges hovedsagelig i Landet selv. Kun ganske lidet exporteres til Europa, da Varen med Hensyn til Prisen ikke kan konkurrere med den peruvianske.

Kaffe. Uagtet boliviansk Kaffe er af den fineste Kvalitet, kan det paa Grund af de enorme Udgifter ved Transporten fra det indre af Landet til Kysten og Kaffeens nuværende lave Værdi overalt i Verden ikke lønne sig at at forøge Plantningen af Kaffetræer i Bolivia. Kaffeens Værdi er i de sidste tolv Maaneder, paa Grund af den enorme Produktion i Brasilien og flere andre Lande, gaaet ned med omtrent 50 %.

Kinabark. Paa Grund af en ubetydelig Prisstigning i Europa paa Kininsulphat forøgedes Eksporten fra Bolivia i Aarets Løb til omtrent 100 000 Kg. Bark af Værdi 40 000 Bolivianos. Af Hensyn til Drogens lave Værdi i den senere Tid har ingen nye Plantninger af Kinatræer fundet Sted i Bolivia i de sidste ti Aar. De nuværende Plantager aftager lidt efter lidt, og den Dag er ikke fjern, da ikke meget Kinabark er tilbage i dette Land.

Grubedrift. Som allerede tidligere omhandlet er Bolivia et vigtigt Centrum for Grubeforetagender. Der findes ingen paalidelige Data angaaende Metalproduktionen og Værdien deraf for Aaret, men følgende Tal kommer temmelig nær det rette:

Sølvbarrer og Sølverts	1 200 000	Mærker	= B. $	12 000 000
Tin i Stænger	200 000	Kvintaler	= —	3 000 000
Kobber i do.	60 000	—	= —	800 000
Antimon	20 000	—	= —	200 000
Gulvstøv	5 000	Unzer	= —	150 000
			Totalværdi B. $	16 150 000
			eller ca. £	1 300 000.

Undervisningsvæsenet. Der findes i Republiken 569 Skoler med 36 690 Elever, der er fordelte som følger:

Kommunale Skoler	366
Private do.	121
Offentlige (Statsskoler). . . .	82

For høiere Undervisning findes 7 Universiteter, nemlig i Sucre, La Paz, Cochabamba, Potosi, Oruro, Tarija og Santa Cruz.

Theodore Bøttiger.

Cadiz.

Skibsfarten 1898.

Norske Skibe.	Med Ladning.		I Ballast.		Tilsammen.				Brutto-fragter. Kr.
	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Deraf Dampskibe. Ant.	Deraf Dampskibe. Tons.	
I. Ankomne.									
Fra Norge til Hovedstationen	-	-	8	802	8	802			-
- Norge til Vicekonsulsstationerne	18	9 494	-	-	18	9 494			66 650
- andre Lande til Hovedstationen	36	17 885	11	3 155	47	21 040			44 790
- andre Lande til Vicekonsulsstationerne . .	27	12 862	44	26 060	71	38 922			121 560
Ialt	81	40 241	63	30 017	144	70 258	104	57 938	233 000
II. Afgaaede.									
Til Norge fra Hovedstationen	2	874	-	-	2	874			3 790
- Norge fra Vicekonsulsstationerne	1	308	-	-	1	308			3 040
- andre Lande fra Hovedstationen	52	19 746	2	1 588	54	21 334			237 640
- andre Lande fra Vicekonsulsstationerne . .	64	35 794	21	9 910	85	45 704			310 860
Ialt	119	56 722	23	11 498	142	68 220	102	56 101	555 350

For Havari eller Ordre anløb 36 Skibe dr. 26 711 T. Af svenske Skibe ankom 37 dr. 28 225 Tons.

Erlagte Konsulatafgifter: Af norske Skibe ved Hovedstationen Pes. 1 379.45, ved Vicekonsulsstationerne Pes. 3 423.65; af svenske Skibe ved Hovedstationen

Pes. 736.75, ved Vicekonsulsstationerne Pes. 1 124.80. Ialt tilfaldt Konsulen Pes. 4 390.42. Ekspeditionsafgifter, norske Pes. 232.30, svenske 146.70, andre 30.00.

Aarsberetning dateret 25 Marts 1899.

De indgaaende Bruttofragter udgjorde:

1897 Kr. 261 080, 1896 Kr. 138 990, 1895 Kr. 128 350, 1894 Kr. 153 075.

De udgaaende: 1897 Kr. 602 546, 1896 Kr. 413 550, 1895 Kr. 226 800, 1894 Kr. 260 340.

Til Cadiz ankom 2 695 Skibe dr. 1 819 359 T., hvoraf spanske 2 060 dr. 1 400 218 Tons, engelske 300 dr. 190 052 T., italienske 88 dr. 60 854 tyske 22 dr. 31 650 T., hollandske 42 dr. 30 115 T., norske 62 dr. 24 865 T., franske 31 dr. 23 259 T., russiske 15 dr. 15 913 T., danske 23, 15 643 T.; svenske 21 dr. 13 642 T., østerrigsk-ungarske 5 dr. 4 864 T., belgiske 3 dr. 3 048 T., græske 2 dr. 1 967 T., portugisiske 15 dr. 1 737 T., brasilianske 5 dr. 1 126 T., argentinske 1 dr. 406 T.

Til Sevilla ankom 1 201 Fartøier dr. 737 421 Tons, hvoraf spanske 900 dr. 368 010 T., engelske 246, 326 627 T., norske 17, 9 356 T.

Til Huelva ankom 2 073 Fartøier dr. 841 352 Tons, hvoraf engelske 628, 559 152T., spanske 1 105, 121 515T., tyske 64,49 769 T., franske 61, 42 796 T., norske 43, 25 270 T.

Til Sta Cruz de Tenerife ankom 2 131 Fartøier dr. 2 501 823 Tons, deraf norske 13 dr. 7 187 Tons.

Til Las Palmas ankom 2 918 Skibe dr. 4 904 902 Tons, hvoraf spanske 1 318, engelske 1 116, tyske 180, italienske 126, franske 88, norske 23.

Til Sanlucar de Barrameda ankom 493 Skibe dr. 339 946 T., hvoraf engelske 234, 194 854 T., spanske 202, 115 792 T., norske 19, 9 994 T.

Fragterne var i Aaret:

Cadiz. Trævarer fra Sverige og Finland med Seilskib, for Bord, Battens og Planker om Vaaren og Høsten Frs. 53 à 58 pr. Std.

Kul fra Cardiff 7 sh. 6 d à 10 sh. 3 d pr. Ton, fra Newcastle 12 sh. 9 d à 17 sh. 3 d pr. Ton.

Vin til Stockholm pr. Dampskib £ 1. 10. 0 pr. Pibe, til Gøteborg pr. do. £ 1. 7. 6 pr. do., til Christiania pr. do. £ 1. 2. 6 pr. do, til Kjøbenhavn pr. do. 1. 5. 0 pr. do., til Finland pr. do. 1. 10. 0 pr. do., til Finland med Seilskib £ 1. 0. 0 pr. do., alt med 10 %.

Salt til Norge pr. Dampskib Kr. 1.15 pr. norsk Tønde, til Finland pr. Dampsk. F. Mk. 1.80 pr. finsk Td, pr. Seilsk. F. Mk. 1.70 à 1.80 pr. do.,

*

til Montevideo og den argentinske Kyst 14 à 16 sh. pr. Ton, til Floderne op til Rosario og Paysandu 16 à 20 sh. pr. Ton, til Rio Grande, San José do Norte, Pelotas, Rio Janeiro 25 sh. à 29 sh. 6 d pr. Ton, Newfoundland 9 sh. 13 d.

Sevilla. Trævarer fra Østersøen Frs. 64 à 65 pr. Std., Kul fra England 6 sh. 6 d à 8 sh. 6 d pr. Ton, Cokes 10 sh. pr. Ton, ildfast Sten 10 sh. pr. Ton, Korkebark til Newyork $ 1.25 pr. Balle, Sæbe i Æsker $ 5 pr. Ton, Vin $ 6 pr. Ton, Oliven $ 3.50 pr. bocoy, Lakrits 20 sh. pr. Ton, Mineraler til England 7 à 8 sh. pr. Ton, do. til Antwerpen Frs. 12 pr. Ton, Appelsiner til England 1 sh. 9 d à 2 sh. pr. Kasse, do. til Frankrige Frs. 2.50 à 3 pr. Kasse, do. til Antwerpen Frs. 2.75 à 2.90 pr. Kasse, Bly i Takker til England 7 sh. 6 d à 8 sh. pr. Ton, do. do. til Frankrige Frs. 8 à 10 pr. Ton, skaaren Kork til do. Frs. 50 pr. Ton, do. do til England 60 sh. pr. Ton.

Huelva. Kul fra England 6 à 7 sh. pr. Ton, Mineraler til do. 8 à 9 sh. pr. Ton, do. til Kontinentet 8 sh. à 8 sh. 6 d pr. Ton, do. til de Forenede Stater 10 à 12 sh.pr. Ton.

Sta Cruz de Tenerife. Til England 15 sh. pr. Ton, til Tyskland 15 sh. pr. Ton, til Frankrige Frs. 30 à 100 pr. Ton, Italien Frs. 30 à 100 pr. Ton, Spanien Pes. 30 à 80 pr. Ton, spanske Antiller Pes. 70 à 150 pr. Ton, Venezuela Pes. 60 à 140 pr. Ton, alt efter Ladningens Beskaffenhed og alt med 10 %.

Las Palmas. Kassebord fra Skandinavien 37 à 45 sh. pr. Std.

Sanlucar de Barrameda. Kul fra England 6 sh. 6 d à 7 sh. 6 d pr. Ton, Vin til do. 30 à 35 sh. pr. Ton, tomme Fade til do. 4 sh. pr. Ton.

Importen af Trævarer har været:

Til Cadiz 1 467 Pet. Std., til Sevilla 6 052 Pet. Std., til Sta Cruz 1 569 Pet. Std., til Las Palmas 1 186. Heraf kom fra Norge til Sevilla 982 Pet. Std., til Sta Cruz 608 Pet. Std., til Las Palmas 989 Pet. Std. og fra Sverige til Sevilla 130 Pet. Std., til Pas Palmas 197 Pet. Std.

Resten er kommet til Cadiz 890 Pet. Std. fra Finland, 450 Pet. Std. Sviller fra Frankrige, 127 Pet. Std. fra Portugal, til Sevilla 3 405 Pet. Std. fra Finland, 175 Pet. Std. fra Frankrige, 1 360 Pet. Std. fra andre Lande, til Sta Cruz 883 Pet. Std. fra de Forenede Stater, 78 Pet. Std. fra andre Lande.

Af Stav til Bødkerarbeide er til Cadiz importeret:

1898	3 350 734 Std.,	deraf 3 231 357	fra de Forenede Stater
1897	4 388 562 „	— 4 374 974 „	—

Jern. Cadiz's Import af Baandjern til Bødkerarbeider var 98 100 Kg. fra England.

Af andre Sorter importeredes:

Jernplader og Takjern 34 179 Kg., Jernrør 89 508 Kg, Skruer, Spiger og Bolter 25 747 Kg., Jerntraad 5 069 Kg, Jernmanufacturvarer 68 923 Kg., Værktøi 3 424 Kg.

Salt Fisk. Importen har været:

Cadiz. 1898 98 685 Kg. fra Norge, 2 823 Kg. fra England; 1897 133 452 Kg. fra Norge, 1 350 Kg. fra England.

Sevilla. 1898 778 000 Kg. fra Norge, 25 840 Kg. fra Danmark; i 1897 850 451 Kg. fra Norge, 41 783 Kg. fra England.

Huelva. 1898 21 874 Kg. fra Norge, 600 101 Kg. fra Frankrige; i 1897 122 540 Kg. fra Norge, 150 535 Kg. fra Frankrige.

Sta Cruz. 1898 69 190 Kg. fra Tyskland, 20 843 Kg. fra England; i 1897 81 965 Kg. fra Tyskland, 7 225 Kg. fra England.

Til Cadiz er blandt andet importeret:

Hvede og Hvedemel 5 096 Kg., Ærter 214 025 Kg., Kaffe 484 676 Kg., Sukker 117 119 Kg., Smør 8 340 Kg., Svinefedt 89 123 Kg., Æg 401 029 Kg., Ost 47 835 Kg., Øl 5 557 Kg., Tjære og Beg 2 306 783 Kg., Kul og Cokes 42 038 810 Kg., Risstivelse 43 265 Kg., Svovel 79 340 Kg., Droger og kemiske Produkter 400 524 Kg., Papir, alle Slags, 10 274 Kg., Frugter, tørrede 142 133 Kg., Tobak, raa 419 531 Kg., forarbeidet 18 244 Kg., vævede Tøier, alle Slags 24 054 Kg., tomme Flasker 266 566 Kg., Vinduesglas 4 047 Kg., Glasmanufakturvarer 9 603 Kg., Stanniol, Zink etc. 285 025 Kg., Maskiner, alle Slags 298 066 Kg., Bygningsmaterialer 1 920 800 Kg., Krigsmateriel 969 753 Kg., Potetes 373 092 Kg., Potetesmel 66 620 Kg., Fernis og Farver 67 864 Kg.

Til Sevilla er blandt andet importeret:

Kul 35 417 Tons, Glas 135 T., Tøier 19 T., Hamp etc. 1 672 T., Manufakturvarer af Jern og Staal 1 196 T., Sukker 700 T., Kaffe 583 T., Cacao 19 T., Tobak 327 T.

Til Huelva er blandt andet importeret:

Staal 12 Ton fra Sverige, Øl 3 T. fra Norge, 4 T. fra Tyskland, 6 T. fra England, Cement 1 112 T. fra Frankrige, 567 T. fra England, Støbejern i Takker 21 T. fra Frankrige, Jernmanufakturvarer 25 T. fra do., 6 T. fra Tyskland, 5 T. fra Belgien, 625 T. fra England, Svovel 27 T. fra Frankrige, Maskiner og Maskindele 21 T. fra do., 30 T. fra Belgien, 414 T. fra England, 18 T. fra Holland, Bønner 17 T. fra Frankrige, 140 T. fra Marokko, Takjern 13 T. fra Tyskland, Stivelse 13 T. fra do., 20 T. fra Belgien, kunstige Gjødningsemner 19 T. fra do., 190 T. fra Portugal, Kul 65 768 T. fra England, 255 T. fra Holland, Cokes 13 454 T. fra England, Mineralolje 159 T. fra do., Rails 2 453 T. fra do., Stanniol 6 T. fra England, Mais 280 T. fra Marokko.

**

Til Sta Cruz de Tenerife er blandt andet importeret:

Kul 35 842 Tons, Korn 7 229 T., Maskiner og Maskindele 1 378 T., Sæbe 706 T., Kaffe 78 T., Huder, garvede 182 T., vævede Tøier, alle Slags 959 T.. Kalk og Cement 396 T., Svovel 649 T., Vine og Likører 852 T., Mel 739 T., Tobak 299 T., Lys 128 T., Risengryn 545 T., Stivelse 89 T., Gjødningsemner 413 T., Petroleum 396 T., Øl 362 T., Olivenolje 205 T., Oliven 30 T.

Til Sanlucar de Barrameda er blandt andet importeret:

Kul 587 Tons fra England, Svovel 56 T. fra Frankrige, Grønsager 20 T. fra do.

Eksport.

Eksporten har været:

Vin. Fra Cadiz 1898 9 233 453 Liter til Frankrige, 8 949 823 Lit. til England, 2 184 740 Lit. til Mexiko, 1 268 290 Lit. til Tyskland, 503 860 Lit. til Sverige, 263 476 Lit. til Norge, 98 068 Lit. til de Forenede Stater, 4 282 109 Lit. til 14 andre Lande, tilsammen 26 783 819 Liter mod i 1897 26 289 879 Liter.

Fra Sevilla 1898 4 492 868 Liter til Frankrige, 657 313 Lit. til England, 62 263 Lit. til andre Lande, tilsammen 5 212 444 Liter mod i 1897 1 762 560 Liter

Fra Huelva 1898 201 871 Liter til England, 67 944 873 Lit. til Frankrige, 158 957 Lit. til Tyskland, 354 012 Lit. til Belgien, tilsammen 68 659 713 Liter mod i 1897 13 210 698 Liter.

Fra Sanlucar 1898 270 324 Liter til England mod i 1897 101 167 Liter.

Vinhøsten har i 1898 ikke været saa rigelig, men var i Almindelighed af en meget god og navnlig lettere Kvalitet, der just er meget efterspurgt til Coupage med ældre Vine, og dette har havt en stor Prisstigning til Følge paa Aarets Vine.

Phylloxeraen har gjort stor Skade, hvorfor amerikanske Planter tildels er indpodede, hvilke har vist sig at give et fuldt ud ligesaa godt Resultat som de europæiske Planter.

Priserne paa tomme Fade steg betydeligt i Aarets Løb dels paa Grund af den høie Kurs og dels, fordi Importen af Stav fra Amerika som Følge af Krigen næsten ganske ophørte.

Til England eksporteres fremdeles tomme Fade, som har indeholdt Sherry; de anvendes der til Lagring af Whisky.

Salt. Cadiz. I 1898 indhøstedes 98 250 Læster, hvorfra beregnes at

afgaa 14 737 Læster i Smeltning før Aflastningen. Lager 1 Janr. 1899 192 554½ Læster.

Kvaliteten af dette Aars Salthøst er bleven udmærket god, medens den i kvantitativ Henseende ikke naar op til et Middelsaars, (som anslaaes til 120 000 Læster), paa Grund af det herskende ugunstige Veirligt i Forsommeren, som forsinkede Arbeidernes Paabegyndelse.

Prisen er fremdeles stabil, Pes. 24 pr. Cadiz Læst ved Fartøiets Side, hvilket har været den gjældende Pris siden August 1892; men udenlandske Kjøbere har fremdeles en given Fordel i Pesetaens lave Værdi.

Eksporten var i 1898 77 108¼ Læster à 2⅛ engelske Tons eller 163 855 engelske Tons mod i 1897 91 439¼ Læster.

Til Norge eksporteredes i 1898 544 Læster mod i 1897 1 789 Læster.

Lagrene i Sanlucar de Barrameda var ved Aarets Begyndelse 2 194 Læster. I Aaret indhøstedes 2 166 Læster. Heraf solgtes 1 270 Læster. Lager 1 Januar 1899 3 090 Læster.

Saltprisen i Aaret var 20 à 22 Pes. pr. Læst.

Olivenolje. Af denne Artikel eksporteredes:

Fra Cadiz i 1898 3 191 957 Kg., deraf 2 925 686 Kg. til spansk Amerika mod i 1897 2 582 664Kg. og fra Sevilla i 1898 6 842 709 Kg., deraf 3 396 271 Kg. til England mod i 1897 77 331 Kg.

Oliven. Udførselen fra Cadiz i 1898 1 080 852 Kg, deraf 527 125 Kg. til spansk Amerika mod i 1897 1 050 010 Kg. og fra Sevilla 1898 2 970 760 Kg., deraf 2 901 091 Kg. til England mod i 1897 1 334 572 Kg.

Af Malm eksporteredes fra Huelva 239 240 Tons Jernpyrit, 858 544 T. Kobbermalm, 32 229 T. precipiteret Kobber, 14 515 T. rostet Kobbermalm, 123 048 T. Manganmalm, 3 429 T. Kobbersulfat, 639 T. Kviksølv, 294 T. Bly og 18 787 T. Jernmalm.

Fra Cadiz udførtes blandt andet:

Ærter og Bønner 892 749 Kg., Mais 10 000 Kg., Hvidløg 57 919 Kg., spansk Løg 90 511 Kg., Kanarifrø 507 354 Kg, Konserver 496 618 Kg., Vermiceller 299 667 Kg., Potetes 359 824 Kg., spansk Pebber, malet 90 657 Kg., Eddike 139 139 Kg., Korkebark 76 385 Kg., Flaskekork 57 621 Kg., Figen 1 156 514 Kg., Ben 67 220 Kg., Sæbe 36 675 Kg., Spillekort 28 416 Kg., Druekvas og Vinsten 166 924 Kg., Malm, sølvholdig 3 611 019 Kg., Møbler og Træarbeider 6 431 Kg., Tryksager, alle Slags 57 800 Kg., Cement og Bygningsmateriale 133 739 Kg., Tunfisk, salt i Olje 107 634 Kg., brugte og tomme Fade 5 398 875 Kg.

Fra Sevilla udførtes blandt andet:

Jernmalm 345 313 000 Kg., Jernpyrit 15 285 395 Kg., Kobberholdig Jernmalm 252 680 Kg., Bly i Takker 17 619 399 Kg., sølvholdig Malm 632 406 Kg.,

Blende 6 048 990 Kg., Blymalm 134 000 Kg., Ben 241 558 Kg., Sæbe 32 565 Kg., tomme Sække 139 795 Kg., Kviksølv 1 025 000 Kg., Korkebark 2 282 405 Kg., Flaskekorke 191 225 Kg., Korke i anden Form 1 022 075 Kg,. Kanariefrø 377 184 Kg., Korn, alle Slags 9 418 487 Kg., Oljekager 1 280 000 Kg., Druekvas 255 792 Kg., Anis 291 681 Kg., Granatæbler 152 920 Kg., Appelsiner 8268430 Kg., ildfast Sten 102800 Kg., Lakrits 699428 Kg.

Fra Huelva udførtes blandt andet:

Korkebark 90 847 Kg., Kastanjer 522 600 Kg., Figen 346 391 Kg., Appelsiner 103 497 Kg., Druekvas 370 778 Kg.

Fra Sta Cruz udførtes blandt andet:

Brændevin 8 378 Kg., Vin 130 875 Kg., Korn og Grønsager 816 733 Kg., Frugt, tørret 16 184 Kg., fersk 28 869 Kg., Tomater 1 409 038 Kg., Potetes 3 041 825 Kg., spansk Løg 293 294 Kg., hvid Løg 26 502 Kg., Bananer997 040 Kg., Cochenille 217 853 Kg, Skind, tørret 63 442 Kg., Sukker 82 700 Kg., Tobak 61 973 Kg., Ost 4619 Kg., Krydderier 2073 Kg.

Fra Sanlucar de Barrameda udførtes blandt andet:

Tomme Fade 345 931 Kg., Korn 341 040 Kg., Frugt 183 120 Kg., Potetes 140 100 Kg., Kanariefrø 137 100 Kg.

I forrige Aar indskibedes her i Havnen 5 205 Soldater for Kuba samt landsattes af de fra Cuba og Filippinerne tilbagevendende Tropper 25 139 Mand.

Af de sidstnævnte døde paa herværende Hospital 323 Mand.

Kurserne har i Aarets Løb varieret: i Cadiz paa London a/v Pes. 31.82 à 54.45 = £ 1. 0. 0, paa Paris a/v Pes. 126 à 215 = Frs. 100; Middelkurserne har været som følger: i Sevilla paa London a/v Pes. 43.35 = £ 1. 0. 0, paa Paris a/v Pes. 171.50 = Frs. 100; i Huelva paa London a/v Pes. 43.30 = £ 1. 0. 0, paa Paris a/v Pes. 171 = Frs. 100; i Sta Cruz paa London a/v Pes. 43.60 = £ 1. 0. 0, paa Paris a/v Pes. 172 = Frs. 100.

Toldindtægterne for Provinsen Cadiz udgjorde i 1898 Pes. 2 061 004.48 mod i 1897 Pes. 3 216 498.65.

Den nye Navigationsskat for samme Provins beløb sig til Pes. 234 743.24 og Krigsskatten til Pes. 197940.04.

Karantæne. Lazaretterne for obligatorisk Karantæne er i Spanien fremdeles følgende: San Simon i Vigo, Sta Maria de Oza i Coruna, Pedrosa i Santander og Mahon i Mahon.

Foruden de tilfældige Karantæneforordninger gjælder permanente saadanne for Fartøier kommende fra samtlige Havne i den mexikanske Bugt, La Guayra, Costa Firme og Antillerne — for gul Feber —, naar de afgaar derfra mellem

1 Mai og 30 September, medens de for den øvrige Del af Aaret er fritagne derfor.

Konsulatet har i Embedsanliggender modtaget 331 og afsendt 335 Skrivelser.

Certifikater, Legaliseringer og notarielle Forretninger har udgjort 68.

Med norske Fartøier paamønstredes 3 norske og 6 udenlandske Sømænd og afmønstredes 5 norske og 2 udenlandske Sømænd.

Ingen Rømning anmeldtes i Aarets Løb.

Paa det herværende Hospital er ved Konsulatets Forsorg i Aaret blevet indtaget 1 norsk og 2 svenske Sømænd, som alle udskreves friske.

Konsulatet har i Aaret hjemsendt 2 norske og 1 svensk Sømand.

I Konsulatmatrikelen er indskrevet en norsk Undersaat.

Konsulatets Adresse er Ahumada 7 og holdes aabent fra 9 til 11 Form. og 12 Midd. til 5 Efterm.

C. Segerdahl.

Dresden.

Aarsberetning ved Vicekonsul Theodor Horn, dateret 20 Marts 1899.

Aaret 1898 har ligesom det foregaaende været gunstigt for alle Grene af Erhvervslivet, og Tyskland har atter gjort et stort Skridt fremad i Udviklingen som Industristat. Forbruget af Livsfornødenheder strækker sig stedse mere ud, Behovene vokser og nye Industrier opstaar og beskjæftiger flere Hænder. Forpagtningen af Kiautschu-Bugten maa i økonomisk Henseende betegnes som en Begivenhed af eminent Vigtighed. Af Hensyn til Betydningen af det kinesiske Afsætningsfelt har derfor die Hamburg-amerikanische Packetschifffahrtsgesellschaft straks skredet til Oprettelsen af en Dampskibslinje til det gule Hav. Ligesom overalt i Tyskland dannede der sig ogsaa i Sachsen Syndikater (Ringe), der stillede sig den Opgave at lade bereise og udforske det nye kinesiske Gebet ved erfarne Eksperter for ved foretagendes Nyanlæg dersteds at finde Afsætning for sine Industriprodukter, navnlig i Elektricitetsbranchen.

I alle Grene af Maskinindustrien herskede der i Aaret overordentlig travl Virksomhed. Textilindustrien var derimod kun lidet berørt af det almindelige Opsving i Industrien.

I Stenkulgrubedriften maatte der arbeides raskt for at kunne tilfredsstille Kundernes Behov. Ikke uden Indflydelse var her den i engelske Grubedistrikter indtraadte almindelige Striketilstand, der varede Maaneder

igjennem og bidrog meget til den undertiden næsten stormende Efterspørgsel efter Brændsel; hertil kom den gunstige Tilstand i alle kulforbrugende Industrigrene. De opnaaede Priser for Stenkul, Brunkul og Kokes var derfor gode og temmelig jævne.

Høsten i 1898 kan i hele Sachsen betegnes som god og over middels og Priserne for Korn og Foder ikke ubetydelig bedre end foregaaende Aar. Frugthøsten beløb sig, forsaavidt angaar Frugttræer paa de fiskale Veie i Sachsen, til M. 162 113 45.

Trods høiere Bygpriser, kjøligt Veirligt og en udvidet Beskatning af Ølet lykkedes det de fleste større sachsiske Bryggerier at udbetale sine Aktieeiere en omtrent ligesaa stor Dividende som forrige Aar.

Behovet for raa Is er steget fra Aar til andet. Den tiltagende Forsendelse af Øl og Levnetsmidler kræver i Sommermaanederne hyppig Indpakning i Is. Selv om Kuldeindustrien ad teknisk Vei søger at tilfredsstille Isbehovet, saa er dog Omkostningerne ved Fremstilling af Kunstis ganske enorme, saa at Naturisen allerede paa Grund af sin Prisbillighed foretrækkes Hvilke vældige Pengesummer Behovet for raa Is sluger, beviser bedst forrige Sommer, og ganske betydelige Summer gik til de nordiske Lande. Ialt indførtes der til Tyskland ca. 3 Mill Dobbeltcentner Naturis til en Værdi af 4 Mill. Mark; heraf falder alene paa Norge ovor 2 Mill. Dobbeltcentner. Hvilke betydelige Pengesummer der, naar der ikke hersker Mangel paa Is, bliver i Landet, beviser en Sammenligning med Isindførselen i Aaret 1897, da der kun indførtes 89 295 Dobbeltcentner, repræsenterende en Værdi af 118 000 M., altsaa kun $^1/_{32}$ af Indførselen i 1898.

Papirfabrikationen. Som Følge af rigeligt Tilbud er Priserne paa ringere og middels Papirsorter i Løbet af Aaret gaaet betydelig tilbage tiltrods for, at der for en Del af Raastofferne, særlig for Kul og Træmasse, maatte betales høiere Priser. Denne Bedrift gav derfor gjennemgaaende ikke saa godt Udbytte som forrige Aar.

Ved Slutningen af Aaret 1898 udgjorde Længden af sachsiske Statsjernbaner 2 966.15 Km. Den samlede Indtægt af de sachsiske Statsbaner i 1898 udgjorde 125 816 114 Mk. eller 6 874 518 Mk. mere end i 1897.

Karakteristisk for Aaret 1898 er den fortsatte Omdannelse af Hestesporveie til saadanne med elektrisk Drivkraft. Næsten alle større Byer i Sachsen har gjennemgaaende udstyret sit Sporveisnet med elektrisk Drivkraft, og selv mindre Byer har ved Nyanlæg fulgt Eksemplet. Det finantsielle Udbytte er steget ganske betydelig ved denne Omdannelse.

Skibsfarten kunde foregaa næsten hele Aaret igjennem og afbrødes kun nogle Uger i Januar. I Begyndelsen af Februar kunde den atter ansees for aabnet. I Maanederne Juli—December var dog Vandstanden meget lav. Skibsfarten paa Elben var forskaanet for nævneværdige Hindringer. I det hele taget var Aaret 1898 ikke ugunstigt for den private Skibsfart. Den var fuldt beskjæftiget, og omend Fragterne for Nedgaaende var meget lave, opveiedes dog dette rigelig ved de usædvanlig høie Fragter for Opgaaende. Der flødedes et Kvantum af over 600 000 fm. Trælast, hvorfor erlagdes en Told af over 750 000 M.

Trods de i Almindelighed gode Forhold i Forretningslivet i Sachsen viser Mængden af Betalingsindstillinger i Aaret intet glædeligt Resultat. Dette kommer vel hovedsagelig deraf, at der ved Aabning af Forretninger hyppig maa have været usunde Forhold tilstede, idet der enten har været Overflod paa deslige Forretninger eller ogsaa, at der ikke har staaet tilstrækkelige Midler til vedkommende Forretningers Raadighed. Særlig er Haandværket sterkt repræsenteret ved disse Betalingsindstillinger. Paa 100 000 Indbyggere falder der 28 Betalingsindstillinger mod 22.4 to Aar tidligere.

Messina.

Skibsfarten 1898.

Norske Skibe.	Med Ladning.		I Ballast.		Tilsammen.			
	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Deraf Dampskibe. Ant.	Deraf Dampskibe. Tons.
I. Ankomne.								
Fra Norge til Hovedstationen	14	6 828	-	-	14	6 828		
- Norge til Vicekonsulsstationerne	-	-	-	-	-	-		
- andre Lande til Hovedstationen	20	13 636	4	1 913	24	15 549		
- andre Lande til Vicekonsulsstationerne .	71	41 442	53	35 672	124	77 114		
Ialt	105	61 906	57	37 585	162	99 491	150	97 784
II. Afgaaede.								
Til Norge fra Hovedstationen	3	1 947	-	-	3	1 947		
- — - Vicekonsulsstationerne	55	36 132	-	-	55	36 132		
- andre Lande fra Hovedstationen	30	16 821	6	4 491	36	21 312		
- andre Lande fra Vicekonsulsstationerne . .	46	21 533	23	19 449	69	40 982		
Ialt	134	76 433	29	23 940	163	100373	151	98 666

For Kul anløb 3 Dampskibe dr. 1 284 Tons.

Af svenske Fartøier ankom 19 dr. 15 146 Tons.

Erlagte Konsulatafgifter af norske Fartøier Lire 8 031.47, deraf ved Hovedstationen Lire 1 436.35, af svenske Fartøier Lire 922.00, deraf ved Hovedstationen Lire 214.25.

Ialt tilfaldt Konsulen: af norske Fartøier Lire 4 733.91, af svenske Lire 568.12. Expeditionsafgifter: norske Lire 357.30, svenske Lire 61.60.

Aarsberetning dateret 7 April 1899.

Skibsfarten. Til Messinas Konsulatdistrikt ankom i Aaret 1898 ialt 181 norske og svenske Fartøier, fordelt paa følgende Steder:

Messina 44 Fartøier dr. 27 102 R.-Tons, Augusta 1 dr. 1 102 R.-T., Catania 28 dr. 20 359 R.-T., Licata 9 dr. 6 777 R.-T., Milazzo 1 dr. 743 R.-T., Palermo 32 dr. 14 097 R.-T., Porto Emp. 9 dr. 6 496 R.-T., Riposto 1 dr. 485 R.-T., Trapani 56 dr. 37 476 R.-T., tils. 181 Fartøier dr. 114 637 R.-T. imod i 1897 169 dr. 118 405 R.-T., 1896 166 dr. 97 972 R.-T., 1895 208 dr. 124 933 R.-T., 1894 189 dr. 107 765 R.-T., altsaa flere Skibe i 1898 end i 1897, men mindre Tonnage.

Seilskibenes Antal udgjorde blot 12 paa tilsammen 1 707 Tons mod 169 Dampskibe paa 112 930 R.-Tons. Forholdet mellem Damp- og Seiltonnage paa dette Distrikt var som 98½ % mod 1½ %, hvorimod det for ikke mange Aartier tilbage var omvendt. Uvilkaarligt paatrænger sig det Spørgsmaal: hvorlænge vil Dampskibene i sin nærværende Form kunne bibeholde dette Overtag, og hvad vil eventuelt træde istedet?

Af forannævnte Fartøier var 162 norske dr. 99 491 Tons og 19 svenske dr. 15 146 R.-Tons.

Følgende Fartøier var for siciliansk Regning befragtet i Timecharter i Aaret 1898:

S/S „Nordlyset“,	277	Tons	for	190 £	pr. M.
S/S „Genova“,	586	„	-	412 -	—
S/S „Runa“,	678	„	-	390 -	—

Disse to sidstnævnte var befragtet for Regning af det store Palermitanerfirma Florio, som anvendte dem i Frugtfarten mellem Sicilien og London.

Der optjentes i Bruttofragter paa Ind- og Udgaaende af norke Fartøier: 1 650 000 Lire og af svenske: 170 000 Lire. Heri ikke indbefattet Fragterne for saadanne Dampere, der gik i Timecharter for udenlandsk Regning, og som ikke sjelden anløb Sicilien. De, som derimod har været maanedsbefragtet for siciliansk Regning, er indbefattet i foranstaaende Ziffre.

Af tilfældige Fragter fra Sicilien kan nævnes:

Damper,	877	R.-Tons,	Sicilien	London	£	765
—	988	—	do.	do.	-	700
—	824	—	do.	Antwerpen	-	950

Damper	318	R.-Tons,	Messina Petersburg	£	800
—	979	—	Sicilien Montreal	-	1 126
—	318	—	Messina Baltishport	-	750

Kulfragterne fra England var særdeles gunstige, idet der betaltes fra Newcastle 8 sh. $7^1/_2$ d pr. Ton opover til 10 sh. 9 d. Fra Cardiff ankom ingen svensk eller norsk Damper med Kulladning, sandsynligvis grundet paa den uendelige Kulstreik i Wales.

Den norsk-spanske Linjes Dampere anløb temmelig hyppigt Siciliens Havne i Aarets Løb. Det svenske Lloyds Skibe blot om Vinteren. Haand i Haand med de hyppigere og regelmæssigere Anløb gaar den direkte Export til Hjemlandene af sicilianske Produkter.

Forannævnte store Rederifirma J. & V. Florio i Palermo var efter Sigende ogsaa indeværende Vintersaison modtagelig for Tilbud af Dampere i Timecharter, men uden at der kom noget istand saavidt mig bekjendt. Trods Firmaets store Flaade har det ofte Brug for passende Dampere, indrettede for Frugtfarten paa Nordamerika eller til England. og eventuelt reflekterer det paa direkte Tilbud fra Dampskibseierne, efter hvad Firmaet har meddelt Konsulatet. Skibsrederes Opmærksomhed henledes specielt herpaa.

Angaaende Fyrtaarnet paa Faro ved Messinastrædets nordlige Indløb er at berette, at fra 15 Oktober er det store Fyrtaarn, der i 1894 ruineredes af Jordskjælvene, atter tændt, denne Gang som Blinkfyr med stærkt, hvidt Glimt hvert 5te Sekund. Trods de mange Aars Studium og Arbeide lader Fyrets Funktionering meget tilbage at ønske.

Fremdeles kan berettes, at Messinas Tørdok er overtaget af Firmaet Florio i Palermo, der uden Tvivl vil komme til at drive den paa ordentlig Vis. Den i de senere Aar brugte Sædvane at trække Kapteinerne op paa alle Maader, har imidlertid bragt Dokken i et saadant Vanrygte overalt, at der vil gaa lang Tid hen, inden Dokkens Renommé kan gjenvindes.

Samhandelen mellem de forenede Riger og Sicilien var temmelig betydelig og i stadigt Stigende, ikke mindst paa Grund af de forbedrede, direkte Kommunikationer.

Af Stokfisk importeredes hertil fra Norge 1 731 645 Kg. mod knapt $1^1/_2$ Million Kg. i 1897 og knapt 1 Million i 1896.

Priserne stillede sig som følger i Saisonens Løb:

Lire 68—73 Lire cif. for samf. Fisk
„ 72—78 „ - - alm. hollandsk.

Tiltrods for det langvarige varme Veir udover Høsten, som hindrede Konsumen endel, kom man altsaa op i et anseligt Kvantum. Fattigdommen er saa stor blandt de lavere Klasser, at Stokfisk omtrent er det eneste kraftige Næringsmiddel, som Arbeiderne og Bønderne kan afse Penge til.

Stokfiskmarkedet er saa at sige ganske oprømmet, og naar den nye Vare kan ventes hertil, vil der neppe være en Fisk tilbage af forrige Saisons Vare.

Medens der fra Norge blot ankom 62 000 Kg. Klipfisk, saa androg Importen fra Newfoundland til 600 000 Kg, som var indkjøbt til 19 sh. pr. eng. Qvintal.

Fra Sverige indførtes to Ladninger Trælast med direkte Seilskib hertil. Ad indirekte Vei tilførtes Sicilien diverse Kvanta, saa at man kan antage, at det gjennemsnitlige Forbrug, 1500 Stand. aarlig, er naaet.

Ligesaa er det vanlige Kvantum svensk Jern, Tjære og Beg ankommet.

Til Sverige udførtes fra Sicilien det almindelige Kvantum Svovl, ca. 7 000 Tons, desuden 3 à 5 000 Tons Salt, 3 à 500 Tons Olivenolie og 40 à 50 000 Kasser Appelsiner.

Til Norge gaar gjennemsnitlig aarlig ca. 5 000 Tons Svovl, 60 à 100 000 Tons Salt, 2—300 Tons Olivenolie og 10 à 20 000 Kasser Appelsiner.

Handelsomsætningen, inklusive Fragten, mellem de forenede Riger og Sicilien kan anslaaes til 6 Millioner Lire aarlig, formodentlig mere end hele det øvrige Italiens Omsætning med Norge og Sverige.

Trapani er den Havn, der hyppigst besøges af vore Fartøier, og Saltudskibningen foregik i 1898 paa følgende Maade:

43	norske Fartøier	med	61 000	Tons Salt	til Norge
1	norsk Fartøi	-	1 200	„ „	- Sverige
6	norske Fartøier	-	5 300	„ „	- andre Lande.

Gjennemsnitsprisen for Salt i Trapani var i Aarets Løb Lire 6 pr. Ton.

Svovlpriserne, der i 1895 noteredes i Lire 5.50 pr. 100 Kg. fob. for god 2den Sort, steg i 1896 til Lire 9.60 og har senere holdt sig omkring dette Ziffer med stigende Tendens.

Forholdene paa Sicilien

havde i Begyndelsen af Aaret 1898 naaet et saadant Lavmaal af Elendighed, at det var et Under, at de Uroligheder, der udbrød i Mai Maaned, ikke greb videre om sig. Disse Uroligheder, der begyndte i Mailand og Neapel, forplantedes til Messina, men undertrykkedes energisk her, saaledes at Sicilien forøvrigt forskaanedes. Heldigvis var Vaararbeiderne begyndt rundt omkring i Landdistrikterne, saa at Landboerne ikke var uden Fortjeneste netop paa den Tid, og derved var det lettere at lokalisere Urolighederne, saameget mere som alt tegnede til at ville give et udmærket Udbytte, Hvede, Olje, Frugt og Vin.

Høsten holdt saa temmelig, hvad Sommeren lovede og for saavidt havde Sicilien et godt Aar.

Efterat den for 10 Aar siden afbrudte Handelstraktat med Frankrig nu atter er kommet istand, nærer man det Haab, at Italiens frugtbareste men fattigste Provinser. specielt Calabrien og Sicilien, vil kunne tilbagevinde det franske Marked som Hoved-Afsætningsgebet for Vinen. At endel Trafik vil opstaa til næste Høst, kan med Lethed forudsiges, men at Virkeligheden ikke vil svare til de sangvinske Forhaabninger, kan man ogsaa med temmelig Sikkerhed forudsige. Hvorom alting er, saa vil til næste Høst et stort Marked aabnes for agrariske Produkter især Vin, og da Sicilianerne i alle disse Aar siden Traktatens Afbrydelse har maattet bemøie sig for at skaffe sine Vine Indpas i andre Lande, saa er det jo et stort Gode, naar ogsaa det franske Marked nu staar dem aabent.

Imidlertid har allerede Udsigterne til at kunne finde større Afsætning for Vinen bragt mere Arbeide for Landarbeiderne; thi efter den store Misère med Citronavlen i de senere Aar er mange Proprietærer i Begreb med at omplante sine Citronhaver til Vingaarde. Om de nu gjør Ret heri, vil Tiden vise.

Udbyttet af sidste Citronhøst var imidlertid temmelig fordelagtigt, idet Proprietærerne opnaaede gode Priser for sine Produkter. Man noterede fra 7 til 12 Lire pr. Kasse, usorteret, ved Saisonens Aabning i Oktober.

Citronerne spiller jo paa Sicilien en langt vigtigere Rolle end Appelsinerne.

Appelsinhøsten var rig, men Kvaliteten lod i Almindelighed tilbage at ønske, da Varen viste sig lidet holdbar, formodentlig paa Grund af nogle heftige Regnskyl midt paa Sommeren, hvilke bibragte de umodne Frugter formegen Væde. Bedste Sort Appelsiner fra Ætnas Sydside betingede fra 6 til 9 Lire pr. Kasse, usorteret her paa Pladsen. Blodappelsiner fra 9—13 Lire.

Olivenhøsten i hele Italien androg til 2 300 000 Hektoliter, hvilket er 700 000 Hektl. mere end foregaaende Høst, men alligevel 200 000 Hektl. under det normale, som er $2^1/_2$ Mill. Hektl. Hvedehøsten var tilfredsstillende, og af Vin avledes alene paa Sicilien 4 Millioner Hektoliter.

Idetheletaget havde saavel Sicilien som det øvrige Italien et godt Udbytte af Høsten.

Man maa med Forbauselse spørge, hvorledes et Land, der frembringer en saadan Overflod af agrariske Produkter, der søges over hele Verden, alligevel kan være Skueplads for en saadan Armod som stadig hersker specielt paa Sicilien. Aarsagerne er forskjellige, men de hovedsageligste kan nævnes i faa Ord: Mangelen paa Industri, Ungdommens upraktiske Opdragelse, de svære Skatter og i mange Provinser de uhyre Jordeiendommes Tilhøren enkelte Familier — Latifundien.

I Syditalien og Sicilien mangler man fuldstændig den „spirito di associazione" (Sammenslutningsaand), der i Norditalien, som i alle nordiske Lande, har bragt Handel og Industri til at florere.

Et Udslag af denne Mangel paa Sammenslutning kan man finde i den store Pengesum, der staar i Statens Postsparebank, og som kan anslaaes til 500 Millioner Lire.

Jeg har i mine forrige Beretninger udtalt mig udførlig om Retssikkerheden paa Sicilien. I denne Beretning vil jeg blot konstatere, at Delinquentsen, specielt Mord og Tyveri, stadigt tiltager, saa at antagelig intet Land i Europa procentvis overtræffer denne skjønne Ø i saa Henseende.

Som vanligt blev i Aarets Løb mange Stridigheder ved Konsulatets Hjælp bilagt mellem Handelshuse i Hjemlandene og Sicilien. Heldigvis har Sicilianerne, naar det gjælder mindre Sager, ligesaa megen Respekt for Tribunalerne og Advokaterne hernede som de udenlandske Huse, og derved lader det sig oftest gjøre at komme til en rimelig Akkord.

Konsulatet er fremdeles i Via Garibaldi No. 102. Kontortid fra Kl. 10 til 2.

Der indgik til Konsulatet ialt 207 Skrivelser og expederedes 203.

Til Messina Havn ankom

i 1898	ialt	4 296	Skibe	dr.	1 862 142	R.-Tons
1897	-	4 174	—	-	1 876 977	—
1896	-	4 427	—	-	1 842 318	—
1895	-	4 542	—	-	1 859 023	—

J. C. Martens.

Honolulu.

I Aaret 1898 ankom til Honolulu 3 norske Seilskibe, dr. tils. 2 442 Tons, alle med Kulladning; optjente Bruttofragter Kr. 54 652.26. Erlagte Konsulatafgifter $ 41.51. Samtlige afgik i Ballast. Ingen Sømænd blev i Aarets Løb paa- eller afmønstret ved Konsulatet og ingen rømte.

Intet svensk Fartøi ankom i 1898 til Honolulu.

Aarsberetning dateret 29 Marts 1899.

Totaludførselen af baade indenlandske og fremmede Produkter beløb sig i 1897 til $ 16 021 775.19, i 1898 til 17 346 744.79, hvilket udviser en Forøgelse af $ 1 324 969.60. Totalindførselen var i 1897 $ 8 838 203.09, i 1898 11 650 890.81, hvilket viser en Forøgelse af $ 2 812 687.72. Som nævnt udgjorde Udførselen i 1898 $ 17 346 744.79 og Indførselen beløb sig til $ 11 650 890.81 udvisende en Overvægt af Udførsel over Indførsel af $ 5 695 853.98.

Amerikas forenede Stater, af hvilke Hawaii nu er en Del, har naturligvis havt Hovedmassen af Handelen, idet de af en Totalhandel af $ 28 997 635.60 har optaget et Beløb af $ 25 951 676.12 eller nær 90 %.

De vigtigste Udførselsartikler i 1898, der viser en forhøiet Værdi, var følgende:

	Mængde.	Værdi.	Forøgelse.
Sukker	222 481½ Tons	$ 16 614 622	$ 1 224 200
Kaffe	366½ „	- 115 944	- 16 248
Huder	31 280 pcs.	- 114 946	- 27 401
Talg	110½ Tons	- 7 949	- 7 724
Ananas i Boxer. . .	3 151	- 5 816	- 3 468

En Nedgang har fundet Sted i Udførselen af følgende Artikler:

	Mængde.	Værdi.	Formindskelse.
Ris	1 433 Tons	$ 149 278	$ 76 297
Uld	3 731 lbs.	- 265	- 21 043
Bananer	80 613 Bundter	- 66 580	- 8 831
Ananas	63 pcs.	- 8 669	- 5 753

Sukker. De herskende høie Priser har foraarsaget en Stigning i Værdien, omendskjønt Nedgangen i Kvantitet er omkring 37 600 Tons.

Ris. Det indenlandske Forbrug er steget betydelig paa Grund af det store Antal af asiatiske Indvandrere, og som Følge heraf er der en Nedgang i Udførselen.

Bananer: Har været meget efterspurgt af amerikanske Troppefartøier, bestemte for Manila.

Kaffe: Har ikke ganske svaret til Plantageeiernes Forventninger.

Huder og Talg: Forøgelsen kan kun forklares ved en Forøgelse i Forbruget. Det er en Kjendsgjerning, at Oxe- og Faarekjød nu indføres paa Is fra andre Lande.

Ananas udføres mest i Boxer, men disse og andre Produkter, som ikke nævnes her, er af liden Vigtighed.

Følgende Antal Skibe blev indførte under Hawaiisk Flag: i Aaret 1897 62 Skibe dr. 34 066.20 Tons, i 1898 64 Skibe dr. 33 576.04 Tons Reg., udvisende en Forøgelse af 2 Skibe.

Antallet af Skibe, som anløb Hawaiiske Havne i Aaret 1898, var følgende: Amerikanske 321 dr. 272 138 Tons, britiske 102 dr. 225 666 Tons, hawajiske 42 dr. 52 328 Tons, tyske 6 dr. 8 189 Tons, norske 3 dr. 2 442 Tons, japanske 3 dr. 5 456 Tons. Andre 4 dr. 3 413 Tons. Tilsammen 481 dr. 569 632 Tons mod 427 dr. 513 826 Tons i 1897, hvilket udviser en Forøgelse af 54 Skibe dr. 55 806 Tons.

Folkemængden har i det foregaaende Aar tiltaget som følger: 1 451 Fremmede, 1 316 Chinesere, 7 305 Japanesere, tils. 10 072. Efterat de Forenede Stater har annekteret Øerne, er Plantagernes Værdi omtrent fordoblet og 6 nye Sukkerplantager er sat igang med en Capital af 1 Million Dollars for hver eller mere, en med en Capital af $3^1/_2$ Million Dollars.

Alle Andele i disse sælges til Overkurs og sidstnævnte Selskabs endog med 125 % Avance. Fast Eiendom er i Forhold steget i Værdi, men betragtes dog som sikrere Kapitalanbringelse. Honolulu vokser hurtigt, og Havneforholdene er blevne fundne utilfredsstillende for den nuværende Trafik.

Endnu er dette ikke et Land for Kjøbmænd uden Kapital eller for Arbeidere uden særlig Uddannelse; imidlertid finder gode Haandværkere straks Ansættelse.

H. W. Schmidt.

Piræus II*).

Indberetning dateret 27 Marts 1899.

Klipfisk. Klipfisk finder megen Afsætning i Grækenland, da det er et godt og vel kjendt Næringsmiddel, som særlig finder Anvendelse paa de talrige

*) Se Hefte 2 Side 38.

Fastedage. De Tider, da Klipfisken er mest efterspurgt, er i Februar og en Del af Marts Maaned, 1—15 August samt halve November og hele December. Den Klipfisk, som kommer fra Frankrige, foretrækkes for alle andre Sorter, da den er den billigste og møreste. I November Maaned sidstleden indførtes Klipfisk til en Værdi af fr. 385 579. En gros solgtes den til 50—58 Drachmer pr. Kvintal og i Detail til Dr. 1.20—1.55 alt efter Forraadets Størrelse; (1 Kvintal = 44 ocques; 78 ocques = 100 Kg., 1 Fr. = Dr. 1.56).

Sild. Dette er en vel kjendt og meget efterspurgt Artikel, paa hvilken der er stor Afsætning. Jeg har derfor tidligere faaet hidsendt et lidet Parti deraf fra Norge til Prøve. Kvaliteten af denne havde vistnok været udmærket; men af Mangel paa direkte Leilighed tog Transporten meget lang Tid, og ved Fremkomsten var Varen skadet, hvoraf Følgen var, at Røgesilden ingen Afsætning fandt. Salt Sild var ganske upaaagtet. Der indførtes deraf i November Maaned fra England til en Værdi af fr. 223 552.

Jern. Næsten i alle Slags Bygninger er man begyndt at anbringe Jernbjælker i Form af I. Træbjælker anvendes sjeldnere af Hensyn til Brandfarlighed. For nævnte Bjælker maa i Told erlægges Dr. 5.50—6.00 pr. 100 ocques, medens Jernstænger er toldfrie.

Trods mine Bestræbelser er det ikke lykkedes mig at skaffe vort Jern direkte Indpas; Kjøberne importerer sit Jern fra England, Belgien og Tyskland, hvor det er billigere. I November importeredes der af Stænger, Plader, Bjælker etc. 292 697 ocques til en Værdi af fr. 64 392.

Torskelevertran. Ogsaa af denne Vare maatte man vistnok kunne afsætte en Del; men hertil vilde der udkræves et Lager her i Grækenland; dette er det eneste Middel til at optage Konkurrancen med Tilbud om Vare fra Paris og med Handelsreisende, der ofte kommer her og udbyder saadan Tran til billige Priser og med 2—6 Maaneders Henstand med Betalingen.

Hesteskosøm. Disse indføres fra Frankrige; fra Norge er der ikke hidsendt noget Parti.

M. N. Rodocanachi.

Indhold. **Cadiz** S. 96. — **Dresden** S. 103. — **Honolulu** S. 110. — **Kjøbenhavn** S. 81. — **La Paz, Bolivia** S. 93. — **Messina** S. 105. — **Piræus II** S. 111.

Johannes Bjørnstads Bogtrykkeri.

Beretninger om Handel og Skibsfart.

Uddrag af Aarsberetninger fra de norske og svenske Konsuler for 1898 m. M.,

No. 4. udgivet ved Departementet for det Indre. **1899.**

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

Livorno.

Skibsfarten 1898.

Norske Skibe.	Med Ladning.		I Ballast.		Tilsammen.		Brutto-fragter.
	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	
I. Ankomne.							
Fra Norge til Hovedstationen . . .	4	2 194	-	-	4	2 194	
- Norge til Vicekonsulsstationerne .	10	5 120	-	-	10	5 120	
- andre Lande til Hovedstationen . .	16	13 219	1	824	17	14 043	
- andre Lande til Vicekonsulsstationerne	9	8 675	1	936	10	9 611	
Ialt	39	29 208	2	1 760	41	30 968	£ 7 650 og Lire 225 448
II. Afgaaede.							
Til Norge fra Hovedstationen . . .	-	-	-	-	-	-	
- Norge fra Vicekonsulsstationerne .	-	-	-	-	-	-	
- andre Lande fra Hovedstationen .	13	8 960	10	7 478	23	16 438	
- andre Lande fra Vicekonsulsstationerne	12	6 654	8	8 067	20	14 721	
Ialt	25	15 614	18	15 545	43	31 159	

Af svenske Fartøier ankom 12 dr. 11 260 Tons.

Erlagte Konsulatafgifter: af norske Fartøier ved Hovedstationen Lire 1 084.48, ved Vicekonsulsstationerne Lire 1 101.22; af svenske Fartøier ved Hovedstationen Lire 602.28, ved Vicekonsulsstationerne Lire 210.05; ialt tilfaldt Konsulen Lire 2 342.39.

Aarsberetning dateret 18 April 1899.

Af de indsendte Lister over de norske Fartøier samt Opgave over den svenske Skibsfart fremgaar det, at 39 norske Dampskibe og 2 Seilfartøier i forløbne Aar besøgte Distriktets Havne, medens Antallet i 1897 var 38 Skibe, altsaa 3 Fartøier mere i 1898.

Til Distriktets Havne ankom 10 norske Dampskibe med 580 Tons norsk Klipfisk, 3 med 6 873 Tons Jernmalm, 4 med 6 172 Tons Stenkul, 1 med 600 Tons gamle Jernbaneskinner og 1 i Ballast med tilsammen Drægtighed 14 731 Tons og en Bruttofragt af 219 448 Lire, der udviser en Forhøielse af 5 582 Tons Register og en Fragt af Lire 102 538 mere end i 1897.

Til Hovedstationen ankom 19 norske Dampskibe drægtig 16 083 Tons Register og 2 Seilskibe 199 Tons Register, ialt 16 237 Tons Register med en Bruttofragt af £ 7 650 og Lire 6 000, og af disse ankom:

4 Dampere fra Bergen med 185 Tons Klipfisk og $7^1/_2$ Tons Stokfisk, 1 Galeas fra St. John med 125 Tons Klipfisk, 1 do. fra Labrador med 155 Tons do., 8 Dampere fra England med 15 178 Tons Kul, 1 do. fra Bastia i Ballast, 6 do. fra Genua med Transitgods.

Fra Distriktets Havne afgik 25 norske Fartøier til Nabohavnene med Restladning og de øvrige i Ballast til Sicilien, Spanien, Bastia, Elba, Constantinopel, Ergasteria og Amerika.

Oversigt over til Livorno Distrikt ankomne norske og svenske Fartøier:

1898	ialt	53	Skibe	drægtig	42 228	Tons,	Fragt	£	10 680	og Lire 248 598
1897	„	43	--	„	32 240	„	—	„	11 719	- „ 122 010

Det fremgaar heraf, at der er en Forøgelse i Skibsfarten paa Livorno og Civitavecchia af 10 Skibe med 9 988 Tons Drægtighed mere i det forløbne Aar end i det foregaaende, medens Handelen mellem de forenede Riger og dette Konsulsdistrikt desværre ikke har vist nogen Fremgang i det forløbne Aar.

Fragtmarkedet. Ingen Forandring har fundet Sted i vore Fragter til England, Continentet, Østersøen etc., og henholder derfor Konsulatet sig til sine Noteringer i foregaaende Aars Beretning. Konkurrencen herfra til Newyork mellem „Anchor Linien“ og „Prince Linien“ vedbliver fremdeles til ruinerende Fragtrater.

Oversigt

over hele Skibsfarten paa Livornos Havn i 1898.

Ankomne engelske Seilskibe 12 dr. 1 982 Tons, 358 Dampskibe dr. 458 781 Tons, ialt 370 Skibe dr. 460 763 Tons, italienske S. 2 620 dr. 124 983 Tons, D. 1 098 dr. 904 829 Tons, ialt 3 718, 1 029 812 Tons, østerrigske S. 1, 100 Tons, D. 8, 9 904 Tons, ialt 9, 10 004 Tons, belgiske D. 8, 12 980 Tons, franske D. 117, 122 774 Tons, tyske D. 40, 36 964 Tons, græske S. 6, 1 555 Tons, D. 21, 21 898 Tons, ialt 27, 23 453 Tons, hollandske D. 43, 33 475 Tons, norske S. 2, 199 Tons, D. 19, 16 038 Tons, ialt 21, 16 237 Tons, svenske S. 1, 252 Tons, D. 9, 8 626 Tons, ialt 10, 8 878 Tons, andre Lande

S. 7, 1500 Tons, D. 44, 76138 Tons, ialt 51, 77658 Tons. Tilsammen Seilskibe 2649, 130571 Tons, Dampskibe 1765, 1702427 Tons; i 1897 S. 2620, 134985 Tons, D. 1724, 1579488 Tons, ialt 4344, 1714473 Tons.

Import i 1898	Lire	63 344 053
Export i 1898	„	58 974 782
	Lire	122 318 835
Told Import i 1898	Lire	8 010 951
Export i 1898	„	35 583
	Lire	8 046 534

Trælast. Den italienske Bark „Venere", 413 Tons Register, hidførte fra Hernøsand circa 210 Standard Planker til Fragt af Lire 56 pr. Standard, og den opnaaede Pris var Lire 65 à 75 pr. Dusin 14×9×3.

Fra Pensacola ankom det italienske Seilskib „Indus", 1111 Tons Register, med 1800 Kubikmeter Bjælker af Pitch Pine fra 6 til 13 Meters Længde og fra 23 à 35 Centimeters Tykkelse. Prisen var Lire 48 à 52 pr. Kubikmeter.

Fra Triest ankom cirka 1000 Kubikmeter med Bord fra 1 til 6 Centimeter tykke.

Tjære. Af denne Vare ankom 650 Tønder via Hull; Prisen var Lire 40 à 42 pr. Tønde ufortoldet.

Beg. 500 Tønder ankom hertil fra Archangel, Prisen var Lire 21 à 23 pr. 100 Kg. Tara 16 % ufortoldet.

Jern. Med den svenske Damper „Malaga" ankom fra Stockholm 200000 Kg. Massiaux, og fra samme Sted via Hull Kg. 765750. Prisen kan beregnes til 100 Lire pr. 100 Kg.

Sild. Ingen norsk Vare blev indført.

Tran. Heller ikke af denne Artikel kom nogen direkte Tilførsel fra Norge, men ad indirekte Vei kalkuleres, at her indførtes 80 à 100 Tønder Medicintran, der opnaaede en Pris af circa 100 Lire pr. Tønde ufortoldet, og af brun Tran til Garverierne circa 200 Tønder, som ufortoldet solgtes til circa 60 Lire pr. Tønde. Forbruget af Tran hersteds er meget begrændset; en Del deraf sendes til Florence, Bologna og Nord-Italien.

Hesteskosøm. Fra Sverige indførtes 33380 Kg., hvoraf 3000 Kg. sendtes til Pisa og 7300 Kg. til Florence.

Prisen var som følger:

No.	4.	5.	6.	6½	7.	7½.	8.	8½.	9.	9½.	10.
Lire	107.	92.	81.	73.	68.	65.	63.	61.	59.	58.	57.

pr. 100 Kg. cif Livorno.

Rundfisk. Af denne Vare ankom 150 000 Kg., der solgtes til en Pris af franks 50 til 80 pr. 100 Kg.

Klipfisk. Af norsk Produktion ankom 250000 Kg., som opnaaede en Pris af franks 48 til 52 pr. 100 Kg.

Fra San Giovanni importeredes 500 000 Kg., som fandt Kjøbere til 18 à 21 shillings pr. Cantaro, $50^3/_4$ Kg., medens fra Labrador ankom 1 900 000 Kg., som solgtes til 14 à 16 shillings pr. Cantaro.

Importen af fransk Klipfisk, saakaldt lavé, var Kg. 3 800 000, og Prisen varierede mellem 37 à 52 franks pr. 100 Kg. Kvantumet er saaledes Kg. 1 180 000 mindre end i 1897, da Konsumptionen var ringere paa Grund af de høiere Priser.

Pilchards, engelske pressede Sild. Medens i 1897 Indførselen var 6 000 Fade, blev i foregaaende Aar ikke indført mere end 3 300 Fade, som opnaaede en Pris af 20 à 24 shillings pr. Fad.

Yarmouth røget Sild. Her ankom 34000 Tønder, som var 4 000 Tønder mere end i 1897, og den realiseredes til en Pris af 13 til 15 shillings pr. Tønde.

Konsulatet opgiver nedenstaaende nogle af de fornemste Importører af Fiskevarer hersteds, hvilke Firmaer ansees for at være solide, dog uden Forbindtlighed fra Konsulatets Side, nemlig:

Felice Menicanti, Eugenio Cardini & Co., Giorgio Cheloni, Nipoti di P. Canessa, Ugo Benvenuto, Niccola Benvenuto, Fratelli Canessa.

Kul- & Cokes-Importen i 1898 Kg. 324 103, i 1897 Kg. 294 551, hvilket viser en Forøgelse i Importen af denne Artikel af Kg. 29 552 mere end i det foregaaende Aar.

Fragterne var i 1898:

Syd Wales til Livorno fra 6 sh. til 12 sh., Tyne til do. fra 5 sh. 9 d til 12 sh. 3 d, Glasgow til do. fra 6 sh. 1 d til 12 sh.

Fragterne var i 1897:

Syd Wales til Livorno fra 7 sh. til 7 sh. 9 d, Tyne til do. fra 7 sh. til 7 sh. 6 d, Glasgow til do. fra 7 sh. $1^1/_2$ d til 9 sh. 6 d.

Sundhedstilstanden har det hele Aar været tilfredsstillende.

Kursen for Sigtvexler var gjennemsnitlig i 1898:

Januar . . .	Paris Lire	105.20,	London Lire	26.52,	Hamburg Lire	130.10
Februar . .	—	105.30,	—	26.61,	—	130.25
Marts . . .	—	106.00,	—	26.82,	—	131.00
April . . .	—	107.45,	—	27.17,	—	133.25
Mai	—	107.55,	—	27.21,	—	133.40
Juni	—	107.25,	—	27.17,	—	132.80
Juli	—	107.80,	—	27.18,	—	133.40

August . . .	Paris Lire	107.65,	London Lire	27.16,	Hamburg Lire	133.25
September . .	—	108.00,	—	27.32,	—	134.00
Oktober . .	—	108.50,	—	27.50,	—	134.75
November . .	—	107.15,	—	27.12,	—	132.85
December . .	—	107.70,	—	27.14,	—	133.10

Konsulatets Kontor Scali Finocchietti 3. Aabent fra Kl. 10 Form. til Kl. 3 Efterm.

Herman Trumpy.

Rapporter om Ismarkedet.

Havre.

Indberetning af 3 Februar 1899.

Herved har jeg den Ære at meddele Opgave over Indførselen til Havres Distrikt af naturlig Is i Aarene 1897 og 1898.

Denne Opgave udviser, at den nævnte Indførsel i det sidst forløbne Aar er formindsket fra 54 198 Tons til 29 778 Tons eller med ikke saa langt fra Halvdelen. Den største Tilbagegang rammer Boulogne-sur-mer og Dieppe, i hvilke Havne Isimporten tilsammen i 1898 er aftaget med det betydelige Kvantum af 23 709 Tons.

Aarsagen til dette ugunstige Resultat er imidlertid efter indhentede Oplysninger ikke at søge i forringet Efterspørgsel efter Naturisen, men i manglende Tilgang paa Varen, som derved er drevet op til en Pris, som umuliggjorde enhver Forretning. En herværende Importør har saaledes erklæret, at han paa et vist Tidspunkt forrige Sommer maatte betale Naturis med lige op til 50 fr. pr. Ton, medens Prisen ellers havde været omkring 15 fr. Under saadanne Omstændigheder kunde han ikke undgaa at forsyne sig med Kunstis for saavidt muligt at udfylde sit Behov. Det gjælder nemlig fremdeles, at Naturis har ubetinget Fortrin for den ved Kunst producerede Vare; men det er paa den anden Side klart, at Prisen paa Naturproduktet ikke kan opdrives over en vis Grændse.

Det turde være at bemærke, at man er betænkt paa hersteds at anlægge en større Fabrik for Tilvirkning af Is, samt at man nærer en lignende Plan i Caen. I hvilken Udstrækning disse Anlægs Virksomhed kan være til Hinder for Afsætningen af norsk Is, er ikke saa let at afgjøre; men det er sikkert, at man vil søge at sætte Prisen saa lavt som muligt paa Kunstprodukterne for derved at erobre Markederne. I Caen siges saaledes artificiel Is at skulle leveres For-

brugere af større Partier til en Pris af 15 fr. pr. Ton. I ethvert Tilfælde maa denne Konkurrence, om den kommer istand i større Omfang, have den Følge, at Prisen paa den naturlige Is trykkes ned, om end Importen af denne ikke kan skades for længere Tid. Det maa nemlig erindres, at Istilvirkerne altid kan afpasse sin Produktion efter Afsætningen og saaledes undgaa at holde Lager, og paa Grund heraf vil de kunne arbeide med forholdsvis færre Omkostninger.

Den nuværende Vinter har i Frankrige været usædvanlig mild ligetil de sidste Uger. Nogen Indsamling af Is har derfor vanskelig kunnet finde Sted her. Det samme milde Veir skal ligeledes have været fremherskende i Schweitz, som er Norges betydeligste Konkurrent paa det franske Ismarked; men efter hvad der erfares, skal man ogsaa der nu have faaet saa streng Vinter, at Indsamling af Is har kunnet foretages. I Løbet af den kommende Sommer turde man derfor fremdeles maatte regne med Iskonkurrencen fra nævnte Land, der i Særdeleshed er følelig i Paris.

I sin Helhed har Frankriges Indførsel af Naturis i Aaret 1898 beløbet sig til 45 716 Tons, der i Forhold til det næstforegaaande Aars Resultat udgjør en Formindskelse af 17 365 Tons.

Opgave over Isimporten til Havre Generalkonsulats Distrikt i 1897 og 1898.

Kvantiteterne er angivne i Tons à 1 000 Kg.

Le Havre.

	Aar 1897.	Aar 1898.
Januar	— Tons	— Tons
Februar	— „	— „
Marts	— „	— „
April	1 698.0 „	700.0 „
Mai	— „	— „
Juni	0.7 „	1 303.0 „
Juli	0.3 „	5.0 „
August	500.4 „	4.0 „
September	500.0 „	303.0 „
Oktober	782.2 „	604.0 „
November	1.3 „	— „
December	0.1 „	— „
	3 483 0 Tons	2 919.0 Tons

Bordeaux.

	Aar 1897.	Aar 1898.
April	206.0 Tons	— Tons

Boulogne-sur-mer.

	Aar 1897.	Aar 1898.
Januar	1 124.0 Tons	345.0 Tons
Februar	— „	— „
Marts	933.0 „	1 583.0 „
April	1 422.0 „	— „
Mai	686.0 „	784.0 „
Juni	1 005.0 „	— „
Juli	956 0 „	244.0 „
August	2 043.0 „	1 123.0 „
September	3 226.0 „	3 771.0 „
Oktober	340.0 „	2 048.0 „
November	— „	— „
December	567.0 „	— „
	12 302.0 Tons	9 898.0 Tons

Brest.

	Aar 1897.	Aar 1898.
Marts	245.0 Tons	— Tons
Mai	— „	300.0 „
	245.0 Tons	300.0 Tons

Caen.

	Aar 1897.	Aar 1898.
April	367.0 Tons	393.7 Tons

Calais.

	Aar 1897.	Aar 1898.
Januar	— Tons	— Tons
Februar	— „	— „
Marts	— „	300.0 „
April	180.0 „	360.0 „
Mai	— „	320.0 „
Juni	372.0 „	— „
Juli	160.0 „	470.0 „
August	445.0 „	502.0 „
September	215.0 „	478.0 „
Oktober	704.0 „	495.0 „
November	171.0 „	155.0 „
December	517.0 „	— „
	2 764.0 Tons	3 080.0 Tons

Cherbourg.

	Aar 1897.	Aar 1898.
Marts	150.o Tons	— Tons
Mai	— „	420.o „
September	185.o „	— „
Oktober	220.o „	250.o „
	555.o Tons	670.o Tons

Concarneau.

	Aar 1897.	Aar 1898.
April	247.o Tons	— Tons
Mai	— „	140.o „
Oktober	— „	160.o „
November	245.o „	— „
	492.o Tons	300.o Tons

Dieppe.

	Aar 1897.	Aar 1898.
Januar	— Tons	— Tons
Februar	630.o „	— „
Marts	850.o „	— „
April	— „	— „
Mai	810.o „	— „
Juni	3 170.o „	505.o „
Juli	5 150.o „	— „
August	5 090.o „	320.o „
September	4 650.o „	— „
Oktober	1 380.o „	— „
November	1 000.o „	600.o „
December	— „	— „
	22 730.o Tons	1 425.o Tons

Douarnenez og Audierne.

	Aar 1897.	Aar 1898.
Marts, April	380.o Tons	250.o Tons

Dunkerque.

	Aar 1897.	Aar 1898.
Januar	— Tons.	— Tons
Februar	— „	405.0 „
Marts	— „	577.9 „
April	343.0 „	— „
Mai	— „	534.6 „
Juni	645.0 „	— „
Juli	800.0 „	989.5 „
August	1 039.0 „	800.0 „
September	699.0 „	1 722.6 „
Oktober	— „	— „
November	— „	— „
December	— „	— „
	3 526.0 Tons	5 029.6 Tons

Fécamp.

	Aar 1897.	Aar 1898.
Marts	302.0 Tons	— Tons
April	— „	350.0 „
Juni	320 0 „	— „
September	— „	235.0 „
November	400.0 „	211.0 „
	1 022.0 Tons	796.0 Tons

Honfleur.

	Aar 1897.	Aar 1898.
April	450.0 Tons	Ikke opgivet

Lorient.

	Aar 1897.	Aar 1898.
April	220.0 Tons	— Tons

Nantes.

	Aar 1897.	Aar 1898.
Mai	800.0 Tons	— Tons

Rouen.

	Aar 1897.	Aar 1898.
Marts	— Tons.	303.0 Tons
Juli	200.0 „	400.0 „
September	280.0 „	— „
November	— „	214.1 „
	480.0 Tons	917.1 Tons
Via Dieppedalle	270.0 „	400.0 „
Rouen og Dieppedalle tils.	750.0 Tons	1 317.1 Tons

St. Malo.

	Aar 1897.	Aar 1898.
Februar	465.0 Tons	— Tons
April	— „	350.0 „
Juni	— „	94.0 „
Juli	185.0 „	— „
	650.0 Tons	444.0 Tons

St. Nazaire.

	Aar 1897.	Aar 1898.
April	280.0 Tons	463.0 Tons
August	230.0 „	— „
Oktober	— „	422.7 „
November	180.0 „	— „
	690.0 Tons	885.7 Tons

Le Tréport.

	Aar 1897.	Aar 1898.
Marts	300.0 Tons	— Tons
Mai	— „	230.0 „
September	230.0 „	250.0 „
December	216.0 „	— „
	746.0 Tons	480.0 Tons

Trouville-Deauville.

	Aar 1897.	Aar 1898.
Januar	170.0 Tons	— Tons
Februar	— „	190.0 „

	Aar 1897.	Aar 1898.
Marts	— Tons	160.0 Tons
April	370.0 „	400.0 „
Mai	220.0 „	400.0 „
Juni	— „	— „
Juli	345.0 „	— „
August	175.0 „	120.0 „
September	400.0 „	— „
Oktober	— „	320.0 „
November	— „	— „
December	140.0 „	— „
	1 820.0 Tons	1 590.0 Tons

Den samlede Import til Generalkonsulatets Distrikt udgjør:

Aar 1897.	Aar 1898.
54 198.0 Tons	29 778.1 Tons

Den samlede Import til Frankrig udgjør ifølge den officielle Statistik:

Aar 1896.	Aar 1897.	Aar 1898.
46 804 Tons	63 081 Tons	45 716 Tons

Leith.

Indberetning af 7 Marts 1899.

Opgave over Is importeret til Skotland fra Norge i Aarene 1897 og 1898:

	Januar.		Februar.		Marts.		April.	
	1897. Tons.	1898. Tons.	1897. Tons.	1898. Tons.	1897. Tons.	1898. Tons.	1897. Tons.	1898. Tons.
Leith	—	460	—	—	200	383	2 771	499
Aberdeen	—	—	198	—	—	450	—	—
Dundee	—	—	482	—	—	—	170	210
Glasgow	450	—	530	1 490	2 994	2 450	438	480
Montrose	—	—	—	—	—	—	—	260
Lerwick	—	—	—	—	200	300	—	120
Peterhead	—	—	—	—	—	—	—	—
	450	460	1 210	1 490	3 394	3 583	3 379	1 569

	Mai.		Juni		Juli.	
	1897. Tons.	1898. Tons.	1897. Tons.	1898. Tons.	1897. Tons.	1898. Tons.
Leith	—	1 074	240	—	728	1 419
Aberdeen	—	—	—	—	556	460

	1897. Tons.	1898. Tons.	1897. Tons.	1898. Tons.	1897. Tons.	1898. Tons.
Dundee	—	176	—	181	150	—
Glasgow	1 120	480	2 031	1 480	3 671	2 097
Montrose	—	—	—	—	169	120
Lerwick	—	—	—	—	—	—
Peterhead	—	—	—	—	—	—
	1 120	1 730	2 271	1 661	5 274	4 096

	August.		September.		Oktober.	
	1897. Tons.	1898. Tons.	1897. Tons.	1898. Tons.	1897. Tons.	1898. Tons.
Leith	834	1 190	661	480	1 278	680
Aberdeen	295	1 423	906	470	—	570
Dundee	172	327	231	—	178	—
Glasgow	2 355	2 770	2 557	1 670	1 768	980
Montrose	252	193	—	—	—	130
Lerwick	—	—	—	—	230	250
Peterhead	—	—	—	—	—	—
	3 908	5 903	4 355	2 620	3 454	2 610

	November.		December.		Sum.	
	1897. Tons.	1898. Tons.	1897. Tons.	1898. Tons.	1897. Tons	1898. Tons.
Leith	160	297	200	—	7 072	6 482
Aberdeen	—	—	—	—	1 955	3 373
Dundee	289	91	—	—	1 672	985
Glasgow	1 597	480	1 042	480	20 553	14 857
Montrose	200	—	214	—	835	703
Lerwick	50	—	—	—	480	670
Peterhead	—	—	—	—	—	—
	2 296	868	1 456	480	32 567	27 070

Lübeck.

Indberetning af 11 Marts 1899.

Af norsk Is er der fra Begyndelsen af indeværende Aar indtil nu hersteds indløbet tilsammen omtrent 2 500 Tons i 5 Skibsladninger. (Fra Finland er indkommet 2 Fartøier med omtrent 1 200 Tons).

Af de herværende Agenter siges Prisen at have været 8—10 Mark pr. 1 000 Kilogram cif Lübeck, hvorhos disse tillige antage, at Isimporten fra Norden for iaar foreløbig er endt.

Generalkonsulatet har saavel gjennem Vicekonsulaterne i dette Distrikt som ved Meddelelse fra sydligere Steder i Tyskland erfaret, at det foreløbige Behov ogsaa dersteds vil være dækket ved paa Stedet iaar indhøstet Is.

Melbourne.

Skibsfarten i 1898.

Norske Skibe.	Med Ladning.		I Ballast.		Tilsammen.				Brutto-fragter £
	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Deraf Dampskibe. Ant.	Deraf Dampskibe. Tons.	
I. Ankomne.									
Fra Norge til Hovedstationen	7	6 216	-	-	7	6 216			8 897
- Sverige til Vicekonsulsstationerne	4	3 121	-	-	4	3 121			4 965
- andre Lande til Hovedstationen	15	12 559	2	1 615	17	14 174			19 995
- andre Lande til Vicekonsulsstationerne . .	7	4 732	19	10 888	26	15 620			6 088
Ialt	33	26 628	21	12 503	54	39 131	-	-	39 943
II. Afgaaede.									
Til andre Lande fra Hovedstationen	7	5 283	16	13 812	23	19 095			8 170
- andre Lande fra Vicekonsulsstationerne . .	21	11 923	9	7 061	30	18 984			18 883
Ialt	28	17 206	25	20 873	53	38 079	-	-	27 053

Intet norsk Skib anløb for Ordre eller fragtsøgende. For at reparere Skade anløb et norsk Fartøi, drægtig 1 439 Reg. Tons.

Til Distriktet ankom 5 svenske Fartøier, drægtig 4 517 R. Tons. Bruttofragterne for disse androg for Indgaaende til £ 7 100 og for Udgaaende til £ 1 680.

Intet norsk eller svensk Dampskib besøgte Distriktet i 1898.

Af foranstaaende Tal, sammenlignet med Opgaverne fra det foregaaende Aar, fremgaar, at Norges Skibsfart paa Distriktet, hvad Fartøiernes Antal angaar, tiltog med 2, medens Tonnagen aftog med 13 732 Tons, og at Sveriges tiltog med 3 Fartøier og 1 900 Tons.

Erlagte Konsulatafgifter af norske Skibe ved Hovedst. £ 66. 14. 2, ved Vicekonsulsst. £ 66. 7. 11; af svenske Skibe ved Hovedst. £ 7. 6. 1, ved Vicekonsulsst. £ 10. 12. 6. Ialt tilfaldt Konsulen £ 112. 10. $5^1/_2$. Expeditionsafgifter, norske £ 8. 2. 0, svenske £ 2. 8. 0, fælles £ 1. 6. 0, tils. £ 11. 16. 0.

Aarsberetning dateret 23 Marts 1899.

Almindelig Oversigt. For samtlige de tre Kolonier, som udgjør dette Distrikt, frembyder det forløbne Aar langt mindre af Interesse end de nærmest foregaaende og kan nærmest betegnes som en Periode af langsom, men jevn Fremgang. Inden Victoria har dog Udsigterne for Hvedehøsten, tvende Gange svingende mellem Haab om Kronaar og Frygt for total Misvæxt, givet rig Anledning til Spekulation; Udbyttet blev tilsidst et knapt Middelsaars, men da Beholdningerne fra det foregaaende Aar var betydelige, og det besaaede Areal langt større end nogensinde tilforn, har man faaet et større Overskud for Export end i noget tidligere Aar.

Kvægavlen gav mindre Afkastning end vanligt, men dette opveiedes ved høiere Priser paa Uld, Kjød og Flesk. Meieribedriften gav et godt og Frugtavlen et nogenlunde godt Udbytte.

Bergværksdriften har gjort jevne og ret betydelige Fremskridt i samtlige tre Kolonier.

Handelsomsætningen har været jevn, og ihvorvel der klages over liden Fortjeneste, synes Handelsstanden i det hele taget at florere; Antallet af Falliter var usædvanlig lidet og Underballancerne forholdsvis smaa.

Arbeidsklassens Lønninger viser for Victorias og Tasmanias Vedkommende nogen, om end ikke betydelig Stigning, og der synes at være noget mere Efterspørgsel efter Arbeidskraft. I det hele taget tyder alt paa jevn og sund Udvikling med gode Udsigter for den nærmeste Fremtid.

I en Række af Aar har der saa godt som ingen Forandringer været inden Regjeringerne for de australiske Kolonier. Dette turde have sin nærmeste Forklaring i, at man troede at have ved Roret de bedste Mænd til at klare Efterdønningerne af den store financielle Krise, som for en Del Aar siden gik over Australien; men et stort Parti, tydeligvis en Majoritet inden alle Kolonierne, havde ogsaa til disse Regjeringer sat det Haab, at de skulde magte at gjennemføre Tanken om et forenet Australien, og det senest i Løbet af 1898. Dette Haab er imidlertid blevet skuffet, uagtet det var ganske nær ved at blive realiseret. Under 20de Januar 1898 sammentraadte i Melbourne Delegerede fra de fleste australiske Kolonier for at udarbeide Forslag til en Forfatning for „The Commonwealth of Australia", og paa Grundlag af tvende tidligere Conventioners Arbeide havde de sit Udkast færdigt den 15de Marts næstefter. Det var snart

en given Sag, at Forslaget vilde vinde Tilslutning i Victoria, Tasmania og South Australia, men ogsaa, at stærk Modstand vilde blive reist just i New South Wales, fra hvilken Koloni Tanken om Føderation først var udgaaet. Modstanden gjaldt dog kun visse Bestemmelser i det foreliggende Forslag, ikke selve Foreningstanken. Paa Referendum-Dagen, den 3die Juni, afgaves i de nævnte fire Kolonier 219 624 Stemmer for Forslaget og kun 108 363 imod samme — i Victoria var der fire Gange saa mange Stemmer for som imod, i Tasmania og South-Australia en tilstrækkelig Majoritet, og selv i New South Wales var der 5 367 Stemmer mere for Forslaget end imod det, altsaa en ret betydelig Majoritet, og dog var det hermed forkastet; thi i den sidstnævnte Kolonis „Commonwealth-Bill" var indtaget den Bestemmelse, at Constitutionsforslaget ikke skulde ansees som dersteds vedtaget, medmindre det inden Kolonien fik 80 000 Stemmer, hvilket Tal ikke blev naaet, og i samtlige Kolonier var bestemt, at Forening først da skulde finde Sted, naar mindst fire af Kolonierne havde enedes om en Constitution.

Hermed er Haabet om et forenet Australien atter skudt ud til en ubestemmelig Fremtid, og ihvorvel Fordelen af en Forening skulde synes klar nok, turde de enkelte Koloniers Særinteresser atter gjøre sig saa stærkt gjældende, at Hensynet til det heles Vel vil trænges tilside.

Alle indrømmer de store Fordele, som en Forening vilde medføre for Ordningen af fælles Forsvar, Post-, Telegraf-, Kommunikations- og Retsvæsen; men Toldpolitiken spiller i dette Spørgsmaal en vigtig Rolle, og som det nu er, høster New South Wales en ganske betydelig Fordel ved sit Frihandelssystem, medens det med Rette frygter økonomisk Tilbagegang, om det skal være nødt til pludselig eller med kort Varsel at assimilere sit Toldsystem med Nabokolonierne. Og dette vilde sandsynligvis blive Resultatet, saasnart Foreningen var bragt istand; thi i de andre Kolonier er der overveiende Majoritet for interkolonial Frihandel med stærk Toldbeskyttelse mod den øvrige Verden, alene med nogen Modifikation for Storbritanniens og britiske Koloniers Vedkommende. For norsk og svensk Handel og Skibsfart turde det være fordelagtigst, at de australiske Kolonier længst mulig undlader at slutte sig sammen.

Statsindtægterne i Kolonien Victoria udgjorde for Finansaaret endende 30te Juni 1898: £ 6 887 463 og Udgifterne £ 6 681 900. I Tasmania gik Indtægterne for Aaret 1898 op til £ 908 006 eller £ 63 167 mere end i det nærmest foregaaende Aar.

Pengemarkedet var gjennem hele Aaret roligt og i stadig, men langsom Bedring. Banker og Building-Societies har efterhaanden afviklet alle Forpligtelser fra Kriseaarene, Land er begyndt at stige i Værdi og øgede Laan at gives mod Pant i fast Eiendom. Kapital søges atter, ihvorvel i lidet Omfang, til nye industrielle Foretagender, og Renterne paa Indlaan i Bankerne viser nogen Tendens til Stigning. Building-Societies og lignende Institutioner i Melbourne sidde endnu siden Krisens Dage inde med en saadan Masse urealiserede Byeiendomme, at Priserne for saadanne endnu ikke paa lang Tid kan ventes at stige noget nævneværdigt, særlig da de har at konkurrere med en Del Bygninger, der i de sidste Par Aar er opført under billigere Priser paa Arbeide og Materialier samt udstyrede med alle moderne Forbedringer; men Husleien i Melbourne, der havde naaet et urimeligt Lavmaal, har begyndt at stige og har i de senere Maaneder steget ganske betydelig. Koloniernes Statsobligationer

synes i det forløbne Aar ikke fuldt ud at have nydt samme Favør paa det engelske Pengemarked som tidligere, men dette beror vistnok paa andre Faktorer end svækket Tillid; thi endog britiske Consols har jo samtidig gaaet ned. I samtlige Kolonier, med Undtagelse af Tasmania, agter man i den nærmeste Fremtid at optage Laan i England, angivelig til et samlet Beløb af £ 12 000 000 til £ 13 000 000, hvoraf omtrent Halvdelen ventes at ville blive reist i Løbet af 1899. — Bankerne i Melbourne betalte for Deposita paa 12 Maaneder kun 2 1/2 %, den samme Rente, som Melbourne Savings Bank ogsaa giver op til Beløb af £ 150. Diskontoen for 4 Maaneders Kjøbmandsvexler varierede mellem 6 % og 7 %. For Vexler paa London beregnedes følgende Kurser, procentvis:

Noteringer.	Ved Kjøb. a vista.	60 Dages Sigt.
Fra 1 Jan.—15 Febr. . .	100 à 100 1/4	100 à 100 7/40
„ 15 Febr.—24 Mai .	100 3/8 à 100 1/2	—
„ 24 Mai—11 Okt. . .	100	100
„ 11 Okt.—20 Dec.. .	100	99 7/8 à 99 3/4
„ 20 Dec.—31 Dec. . .	99 7/8	99 5/8

	Ved Salg. a vista.	60 Dages Sigt.
Fra 1 Jan.—15 Febr. . .	101 à 101 1/8	100 1/2 à 100 5/8
„ 15 Febr.—24 Mai .	101	100 1/2
„ 24 Mai—11 Okt. . .	101 1/2	100 3/4
„ 11 Oktbr.—20 Dec. .	101 1/8	100 5/8
„ 20 Dec —31 Dec. .	101	100 1/2

I Western-Australia synes nogen Standsning at være indtraadt i de senere Aars rivende Udvikling. Arbeidspriserne ere gaaede betydelig ned og Strømmen af Indvandrere fra de øvrige Kolonier stærkt aftaget. Men der paagaar betydelige offentlige Arbeider; alle Næringsveie synes at give tilfredsstillende Udbytte, og Udvindingen af Guld tiltager i storartet Skala.

Post og Kommunikationer. Jernbanebygning inden Kolonien Victoria er fremdeles saagodtsom indstillet, men i Tasmania og Western-Australia paagaar den med Kraft. Disse Kolonier havde ved Begyndelsen af Aaret 1898:

	Victoria.	Tasmania.	West. Australia
Jernbaner færdige	3 129 miles,	495 miles,	1 456 miles,
— under Bygning	— „	84 „	360 „
Telegraflinier	6 947 „	2 311 „	5 958 „

De tre Dampskibe, der væsentlig underholdt Forbindelsen mellem Hobart og Minedistrikterne paa Tasmanias Vestyst forliste samtlige i Løbet af Aaret, men blev snart erstattede af andre større og bedre Fartøier. Mellem Western-Australia og de østligere Kolonier underholdes Farten med store og tidsmæssige Dampskibe, tilhørende flere koloniale Selskaber, der i senere Tider atter har ført en saadan Konkurrencekrig, at hverken Seilskibe eller tramp-steamers har fundet nogen Leilighed til at deltage; Stykgodsfragterne har dreiet sig om 10 shillings pr. Ton, og Passagerpengene £ 4 paa 1ste Plads fra Melbourne til

Fremantle og £ 2 paa 2den Plads, medens der for et Par Aar siden betaltes omtrent det dobbelte. I det indre af Western Australia underholdes betydelige Trafiklinier ved Hjælp af Kameler, der i dette tørre Land have vist sig langt fordelagtigere end Heste og Oxer. Post og let Gods befordres tildels over store uveisomme Strækninger ved Hjælp af Velocipeder, idet endog Skoven i hin Koloni er saa aaben, at dette Befordringsmiddel med Lethed kan benyttes. Ganske anderledes er Forholdet i Victoria, og end mere i Tasmania, hvor Skoven ofte bliver saa tæt, at en Mand med Øxen i Haand har vanskeligt ved at bane sig Vei saa meget som 1 000 Fod paa en Dag. Dette er en stærkt medvirkende Grund til, at det har gaaet forholdsvis meget hurtigere at finde Metalrigdommene i den førstnævnte Koloni end i de to andre. Et i Aarets Løb fra engelsk Side modtaget Tilbud om Pennyporto herfra til Storbritannien afsloges, uden at der kunde angives nogen anden Grund til Afslaget, end at det vilde tage sig altfor underligt ud, om Portoen til England skulde være 1 d paa samme Tid, som den er 2 d fra en Gade til en anden inden selve Melbourne.

Retsvæsen. Medens der til for kort Tid siden i de fleste australiske Kolonier betaltes endog meget betydelige Subsidier til Immigrationen, lægges der nu ved Love og Forordninger flere og flere Hindringer iveien for samme. Hensigten er fornemmelig at holde de farvede Racer, og navnlig de mongolske, ude fra Landet, men ofte gaar det ogsaa ud over andre, særlig dem, som kunne arbeide godt og billigt. Ifølge en „restiction act“ af 1897 blev i Fremantle to Japanesere, fordi de ikke fandtes at besidde de Sprogkundskaber, som vedkommende Lov fordrer, dømte til sex Maaneders Fængsel, medmindre de kunde stille Garanti for, at de inden en Maaned vilde forlade Landet. I Kolonier udenfor dette Distrikt blev paa samme Maade endog europæiske Immigranter afviste. Tasmania synes at være den af Kolonierne, hvor man er mest tolerant ligeoverfor Fremmede.

Klagerne over Retspleiens urimelige Kostbarhed bliver stedse mere høilydte i alle Kolonier. For nylig opgjordes i Melbourne et ubetydeligt og ganske greit Bo, hvor Passiva kun beløb sig til £ 209 og Aktiva til £ 68; heraf gik £ 42 til Omkostninger, og dette var ikke noget exceptionelt Tilfælde, men snarere just af vanlig Art.

Agerbrug og Fædrift. Hvad Agerbruget og navnlig Hvededyrkningen angaar, har Victoria etterhaanden vundet sig frem til at indtage den første Plads blandt de australiske Kolonier og vil antagelig end yderligere distancere de andre. I Saisonen 1897—1898 var der lagt under Plogen:

I Victoria	3 260 312 acres,	hvoraf besaaet med Hvede	1 675 450 acres
- South Australia .	2 604 122 —	—	1 522 668 —
- New South Wales	1 820 209 —	—	939 350 —
- New Zealand . .	1 669 124 —	—	315 801 —
- Tasmania . . .	499 535 —	—	85 905 —
- Queensland . . .	386 259 —	—	59 875 —
- Western Australia	176 397 —	—	38 705 —

For Saisonen 1898—99 blev i Victoria over 2 000 000 acres tilsaaet med Hvede, idet Landmændene haabede paa lignende høie Priser, som de, der naaedes i 1897. Dette Haab gik imidlertid ikke i Opfyldelse; fra først af antog man som sandsynligt, at den kommende Høst og Beholdningerne fra foregaaende Aar,

selv under gunstige Forhold, kun vilde blive omtrent tilstrækkelige for Koloniens eget Behov, og at man derfor med den stærke Toldbeskyttelse, som Kornvarer her nyde, burde kunne gjøre Regning paa 5 à 6 shillings pr. bushel. Saisonen aabnede imidlertid med kun 4 sh. 2 d à 4 sh. 3 d pr. bushel, fordi det spekulative Element næsten totalt manglede. Grunden hertil var vel Uvisheden ei alene med Hensyn til Udfaldet af den kommende Høst her og i andre Lande, men ogsaa med Hensyn til Toldbeskyttelsen; thi i dette Land, hvor Døgnets Majoritet er omtrent absolut Hersker, laa den Mulighed nær, at Publikum ikke længere vilde finde sig i, ligesom i de to foregaaende Aar, at betale sit Brød saa langt dyrere end i en Nabokoloni, og at derfor den høie Told, hvilken Dag som helst kunde blive suspenderet indtil videre. Landmændenes Skuffelse med Hensyn til Priserne ledede tidlig i Aaret til en Forening mellem dem om for egen Regning at afskibe til England det Overskud, som mentes at trykke Markedet. Det viste sig imidlertid snart, at dette Overskud var langt større end beregnet, og at de disponible Skibe ei kunde magte at føre det væk strax, medens man ved senere Skibning vilde resikere at møde et faldende Marked i England. Tiltrods for denne Resiko blev tilslut flere Ladninger afsendte for forenede Landmænds Regning, og paa Grund af de høie Priser, som raadede i England i April og Mai, kom Afskiberne dennegang nogenlunde godt fra det; men det antages alligevel, at den herunder høstede Erfaring ikke opmuntrer dem til atter at forsøge sig som Afskibere, og i hvert Fald havde ikke det farlige Experiment den tilsigtede Virkning paa de lokale Hvedepriser. Fra 4 sh. 8 d pr. bushel, som naaedes i Midten af Januar, faldt Prisen gradvis til 4 sh. 1 d i Marts. Tidlig i April kom som en Overraskelse Regjeringens Statistik over Hvedehøsten 1897—98, idet Overskuddet viste sig at være langt betydeligere end tidligere antaget. nemlig ca. 3 000 000 bushels; Afkastningen beregnedes at have været 10 426 000 bushels mod 7 091 000 i det foregaaende Aar. Et senere af det Offentlige foretaget nøiagtigere Overslag angav Høstens Udbytte til 10 580 000 bushels. Mod Slutningen af April naaedes atter 4 sh. 8 d pr. bushel, og den midlertidige Toldnedlættelse, som i Mai Maaned fandt Sted i Frankrig og Italien, vilde drevet Prisen her end høiere op, dersom man havde havt ledig Tonnage til prompte Skibning; men saadan manglede. Som det var, viste Priserne sig snarere vigende, og da Efterretningen kom om gode Høstudsigter i Europa og Amerika og om de mislykkede Leiter'ske Spekulationer, begyndte et stærkt Prisfald, der varede, lige til man i Slutningen af September var naaet ned til 2 sh. 8 d à 2 sh. 9 d pr bushel, hvilke lave Noteringer muliggjorde adskillig Skibning til saavel England og Syd-Afrika som til Nabokolonierne. Ligetil dette Tidspunkt havde Udsigterne for den kommende Høst været aldeles udmærkede; men da indtraadte tørt Veir med afvexlende Hede og Frost, der i faa Uger aldeles tilintetgjorde de lyse Forhaabninger og hurtig drev Priserne op igjen til 3 sh. 7 d. Fra det ene Distrikt efter det andet meldtes Afgrøden at være totalt ødelagt eller paa Vei til at blive det, og nogle faa Dage til af de samme ugunstige Veirforhold vilde været ensbetydende med total Misvæxt; men heldigvis faldt der i de sidste Dage af Oktober rigeligt Regn over hele Kolonien, og fra dette Tidspunkt lige til Indhøstningen var afsluttet, vedblev Veiret at være særdeles favorabelt. Slutresultatet blev, at Høsten i omtrent den halve Koloni blev nogetnær ødelagt, medens den i den anden halve Del naaede et godt Middelsaars Udbytte, og da det besaaede Areal var saa usædvanlig stort, anslaaes det exportable Overskud til mindst 200 000 Tons, hvilket Kvantum dog neppe i sin Helhed vil blive skibet i 1899. Prisen sank i November og December til 2 sh. $7^1/_2$ d, paa hvilket Standpunkt den fremdeles holder sig.

I Løbet af 1898 exporteredes fra Melbourne og Geelong ca. 68 500 Tons Hvede og Mel, hvoraf dog en betydelig Del var kommet over Grændsen fra den vestlige Del af New South Wales.

Priserne paa Mel har i Aarets Løb fluktueret endnu voldsommere end Hvedepriserne og har varieret mellem £ 12 og £ 7 pr. Ton.

Af Byg avledes kun 584 000 bushels; Priserne holdt sig høie. Af Havre avledes omtrent 5 000 000 bushels, hvoraf noget over Halvdelen skibedes til Western Australia, Syd Afrika og New South Wales. Af Mais, hvoraf i enkelte tidligere Aar ganske betydeligt indførtes, kunde i 1898 exporteres 3 025 Sække. Ærter har i enkelte tidligere Aar kunnet exporteres fra Kolonien, men i de tre sidste Aar har Høsten af disse slaaet feil. Poteteshøsten var god.

I Tasmania gav samtlige Kornsorter betydelig over et Middelsaarsudbytte, men denne Koloni kan knapt nok brødføde sig selv. I Western Australia avledes 408 000 bushels Hvede, 29 000 bushels Havre og 23 000 bushels Byg, hvilket ikke paa langt nær forslaar til at dække Koloniens Behov.

Frugt- eg Vinavlen gav i alle tre Kolonier godt Udbytte, men Western Australia avler endnu ikke nok för eget Behov. Vin og Druebrændevin fra Victoria vinder mere og mere Favør paa det engelske Marked. Fra Tasmania skibedes 128 000 Kasser Æbler til England og et meget betydeligt Kvantum til New South Wales. Til de andre Kolonier kan intet heraf skibes paa Grund af høie Toldsatser.

For Victorias Vedkommende hører 1898 til en Række af tørre Aar og kunde derfor heller ikke være gunstigt for Kvægavl og Meieribedrift, men Afkastningens ringe Mængde opveiedes delvis ved høie Priser paa Produkterne.

For hele Australien har Produktionen af Uld i de sidste fire Aar vist en mærkelig Aftagen, uagtet Antallet af Faar skal være omtrent stationært.

Totaludbyttet af Uld beregnes nemlig at have udgjort:

I 1894 1 626 000 Baller, i 1895 1 502 000 do., 1896 1 472 000 do., i 1897 1 300 000 do., i 1898 1 250 000 do.

Alene for Victorias Vedkommende antages Produktionen i 1898 at have været ca. 26 000 Baller mindre end i det foregaaende Aar. Af Faar holdes nu i:

Victoria 13 181 000, i Tasmania 1 589 000, i Western Australia 2 211 000, medens til Sammenligning anføres, at Kolonien New South Wales alene har ca. 44 000 000 Faar og New Zealand nær 20 000 000. For de syv australiske Kolonier angives Faareholdet til 104 000 000 Stykker.

Exporten af Smør, der i de nærmest foregaaende Aar havde gjort saa storartede Fremskridt, faldt af ganske betydelig, da Græsgangene i den Grad ødelagdes af Tørken, at Kvæget paa mange Steder begyndte at dø ud. Det rigelige Regn i November og December var imidlertid tilstrækkeligt til at for-

andre Forholdet saaledes, at Smørexporten for Saisonen fra Februar 1898 til Februar 1899 tilslut blev betydelig større end det foregaaende Aars, og er Udsigterne for den kommende Saison nu saa lyse som vel muligt i disse Brancher af Landbonæringen. Lignende har Forholdet været i Tasmania, hvor man i August Maaned paa Grund af Ødelæggelser, som Tørken foraarsagede, saa sig nødsaget til indtil Aarets Slutning at nedsætte Tolden paa levende Kvæg og Faar til et nominelt Beløb af 1 sh pr. Hoved.

I begge Kolonier rasede i Begyndelsen af Aaret svære Skovbrande, der ødelagde megen Eiendom og kostede adskillige Menneskeliv.

Blandt de Skadelidte var der flere Skandinaver, af hvilke nogle vakte Beundring ved bestemt at vægre sig ved at modtage nogetsomhelst af den Hjælp, som det ved saadanne Anledninger altid offervillige Publikum med rund Haand tilbød.

Exporten af Talg, Huder, Læder samt frosset Kjød holdt sig omtrent paa samme Standpunkt som i det foregaaende Aar. Der er Udsigt til, at Sydafrika vil blive et ei ubetydeligt Marked for sidstnævnte Artikel.

Bergværksdrift. Efterat Kolonien Victoria i næsten et halvt Aarhundrede, eller lige siden Guld først blev fundet i denne Verdensdel, og til 1898 havde blandt de australske Kolonier indtaget den fornemste Plads som guldproducerende, har Western Australia nu taget første Rang og Queensland den anden, medens Victoria kun naar op til tredie. Det er dog langt fra, at dette har sin Aarsag i nogen Tilbagegang for Victorias Vedkommende; tvertimod har dets Guldminer i 1898 givet større Udbytte, saavel Brutto som Netto, end i noget af de 14 nærmest foregaaende Aar; men i de andre Kolonier har Stigningen været overordentlig.

For de tre Kolonier, som hører til dette Distrikt, har Udbyttet for de sidste fem Aar været:

	I Victoria.	Tasmania.	Western Australia.
1894	716 954 Oz.	ca. 49 000 Oz.	207 131 Oz.
1895	740 086 „	54 964 „	231 512 „
1896	805 087 „	64 165 „	281 263 „
1897	814 128 „	77 131 „	675 989 „
1898	837 258 „	ca. 80 000 „	1 048 731 „

Hele Australiens Produktion af Guld og Sølv beregnedes i 1886 til en Værdi af £ 5 500 000 og har i de forløbne 12 Aar jevnt og hurtigt steget til det storartede Tal ca. £ 13 000 000 med al Udsigt til gjennem lange Tider end yderligere at øges, ihvorvel neppe med samme Hurtighed.

Bergværksdriften er allerede gammel saavel i Victoria som i Tasmania, og ret betydelig Kapital og Energi er forbrugt for at finde disse Koloniers Mineralrigdomme, men hidindtil har i mange Distrikter Landets Uveisomhed gjort Undersøgelserne vanskelige og tildels umulige. Saa meget ved man dog med Vished, at Ressourserne saavel af Guld som andre Metaller ere umaadelige, ihvorvel Malmfelterne for en stor Del ligge saaledes til, at der endnu ikke paa lang

Tid kan være Spørgsmaal om at udnytte dem. Anderledes er Forholdet i Western Australia; Guldfeltet synes her begrændset til en Strækning af omtrent 1 100 miles Længde fra Nord til Syd, liggende mellem 16 ° og 33 ° Syd Bredde og ca. 200 miles Bredde, og det er let tilgjængeligt, undtagen forsaavidt at Regnmangel til sine Tider lægger Hindringer iveien. Saasnart Guldet her var opdaget, strømmede engelsk Kapital til saa rigelig, at ethvert fornuftigt og en hel Del mindre fornuftige Foretagender til Minedriftens Fremme strax kunde sættes igang, og fra en ringe Begyndelse for 12 Aar siden har Guldudvindingen inden denne Koloni allerede nu, som oven nævnt, naaet op til at blive den største i Australien.

Det store Udbytte i Queensland skyldes væsentligen kun to overordentlig rige Miner. Af andre Mineralier end Guld er der i de to sidstnævnte Kolonier kun fundet forholdsvis ubetydeligt, dog skulle nogle nye Kobberminer i Western Australia vise sig meget lovende.

Victorias Kulminer faar stedse mere Betydning, men en større Del af Koloniens Behov maa endnu dækkes ved Import fra New South Wales. Senest er fundet mægtige Leier af gode Kul i Nærheden af Cape Otway, men da Findestedet ligger langt fra Jernbane og endnu længere fra Havn, har hidindtil ingen Drift kunnet komme istand.

Ogsaa Tasmania maa endnu indføre det meste af de Kul, som tiltrænges, uagtet det utvivlsomt selv har rige Leier af fortrinlige Kul; dets egen Produktion gik i 1897 kun op til 42 530 Tons. I samme Aar udførtes fra Tasmania Sølv for £ 216 893, Kobber for £ 317 429, Tin og Tinmalm for £ 150 586. Naar hertil lægges Værdien af det udvundne Guld, £ 289 241, og disse Summer sammenlignes med Værdien af Koloniens hele Export, som kun gik op til £ 1 744 461, fremgaar det, hvilken overveiende Betydning Bergværksdriften har for hin Koloni.

Bergværksarbeidere, som fra de nordiske Lande ville søge til Australien, burde antagelig helst gaa til Tasmania; Lønningerne er vistnok der adskillig lavere end i Western Australia og Queensland, men dette mere end opveies af et bedre Klimat.

Skibsfarten og Fragtmarkedet. Der ankom i 1898 til Melbourne 1 718 Skibe, drægtige 2 379 703 Reg. Tons mod 1 668 Skibe, drægtige 2 342 447 Reg. Tons i 1897; heraf var den overveiende Del britiske, nemlig 1 588 Skibe, drægtige 2 077 752 Reg. Tons, medens kun 130 Skibe, drægtige 301 941 Reg. Tons var af fremmed Nationalitet. Fra foregaaende Aar har de britiske Skibe tiltaget med 81 i Tal og 86 042 Reg. Tons i Tonnage, medens de fremmede aftoge med 31 i Tal og 48 786 Reg. Tons i Tonnage. Af de ankomne Skibe vare:

1 413	britiske Dampskibe,	drægtige	1 938 704	Reg. Tons
82	fremmede do.	—	250 128	—
175	britiske Seilskibe	—	139 058	—
48	fremmede do.	—	51 813	—
Tils. 1 718	Skibe,	drægtige	2 379 703	Reg. Tons

hvilken Opgave, sammenholdt med de i tidligere Aar hjemsendte, udviser, at i Farten paa denne Havn Seilskibene fortrænges af Dampskibe, og at de fremmede Nationers Andel i Farten aftager.

Til Western Australia ankom i 1898: 714 Skibe, drægtige 1 180 000 Reg. Tons, og til Tasmania i 1897 641 Skibe, drægtige 516 601 Reg. Tons.

Den svenske Skibsfart paa Melbourne repræsenteredes kun af to Smaaskibe, der bragte Trælast fra New Zealand.

Fragtmarkedet var i det hele taget særdeles gunstigt for Rederne, og de skandinaviske Skibe, som have seilet herude, bør have givet udmærket Udbytte, uagtet dette vistnok i flere Tilfælde kunde været endnu bedre, om Fartøierne havde været bedre disponerede.

I Transporten af Trælast hertil fra Norge og Sverige tog vore egne Fartøier, ligesom i de nærmest foregaaende Aar, kun liden Del, uagtet de sandsynligvis neppe kan have tjent bedre i anden Fart. De bedste af dem kunde i Aarets sidste Halvdel have erholdt gode Hvedefragter herifra, og den, endog for mindre vel klassificerede Fartøier altid aabne Fart med Kul fra Newcastle, N. S. W. til Honolulu og derefter Trælast fra Puget Sound tilbage til Australien har i hele dette Aar havt at byde paa Fragter, der maatte betegnes som udmærkede selv for nye, førsteklasses Skibe. De faa norske Skibe, som bragte Trælast fra Norge, var forholdsvis smaa og fik derfor noget høiere Fragter, end der betales for store engelske, tyske og finske Skibe. Fire norske Skibe paa respektive: 579, 692, 595 og 1 270 Reg. Tons ankom fra Fredriksstad med Fragter 63 sh. 4 d, 65 sh., 67 sh. 6 d og 65 sh. pr Standard og trende paa respektive 882, 998 og 1 200, der ankom fra Laurvig, havde 67 sh. 6 d, 67 sh. 6 d, og 72 sh. 6 d, medens de store fremmede Skibe gik for Fragter lige ned til 50 sh.

Fra Canada betaltes 75 sh. til 80 sh. pr. Standard, hvilket er betydeligt mere end i de nærmest foregaaende Aar. Tvende norske Skibe havde sidstnævnte Fragt fra Quebec. Det ene af disse, et 34 Aar gammelt Jernskib, nylig indkjøbt, paa 1 319 Reg. Tons, som ankom i December Maaned, fik derefter Last af Hvede fra Geelong til „U. K. or Continent“ à 26 sh. 6 d og vil med disse Fragter antagelig klare ca. £ 2 000 i ren Netto paa Turen hid og tilbage; Hvedefragten sluttedes paa meget fordelagtige Vilkaar med det i en tidligere Beretning nævnte betydelige Firma Dennys, Lascelles, Austin & Co. hersteds, som er Koloniens største Hvedeproducent.

Fragterne fra Puget Sound, der i 1896 vare nede i 37 sh. 6 d og i 1897 neppe naaede over 42 sh. 6 d, stode i 50 sh. pr. 1 000 superficial feet og tildels endnu høiere; men desværre tog intet Fartøi fra de forenede Riger Del i denne Fart. Under Henvisning til, hvad man i Beretuingen for 1896 har anført om de her omhandlede Fragter, tillader man sig at hidsætte følgende af en norsk Skibsfører velvilligen meddelte Beregning over en Reise herfra i Ballast til Newcastle, N. S. W., Kul til Honolulu, Ballast derfra til Puget Sound og Trælast tilbage til Melbourne, alt baseret paa Erfaringer fra en lignende Reise, foretaget for et Par Aar siden med et Fartøi paa 1 270 Reg. Tons.

Indtægt.

Fragt af 1 789 Tons Kul à 12 sh.	£ 1 073. 8. 0
Do. - 1 000 000 sup. feet Trælast à 50 sh.	- 2 500. 0. 0
	£ 3 573. 8. 0

Udgift.

I Melbourne, exklusive Hyrer, Proviant og Rekv.	£ 180. 9. 6
- Newcastle — do., do., „ do.	- 160. 0. 0
- Honolulu — do., do. „ do.	- 307. 0. 0
- Vancouver — do., do. „ do.	- 596. 0. 0
Hyrer, Kr. 900 i 9½ Maaned, ...	- 475. 0. 0
Proviant for 18 Mand, do., à 1 sh. daglig pr. Mand . . .	- 256. 10. 0
Rekvisita, inklusive 400 Fod Staaltraadtaug for Lastningen i Vancouver	- 250. 0. 0
Assurance 10 % af Kr. 45 000	- 250. 0. 0
	£ 2 474. 19. 6
Balance Fortjeneste	- 1 098. 8. 6
	£ 3 573. 8. 0

Som man ser, er denne Beregning baseret paa en Minimums Kulfragt; iaar stod disse Fragter længe i 20 à 21 sh. Caplake, Mæglercourtage og Adressekommission ere beregnede i de ovenanførte Udgifter for hver Havn.

Hvedefragterne har fluktueret betydelig, men i det hele taget været gode og mod Aarets Slutning udmærkede. Et norsk Fartøi paa 882 Tons, som kom hid i Mai Maaned, erholdt 21 sh. 6 d pr. Ton d. w. til East London, kom derefter tilbage hertil i Ballast og erholdt 27 sh. 6 d for Uld og Talg til Hull. Et andet norsk Fartøi paa 733 Reg. Tons kom hertil i Ballast fra East London i Juli Maaned og erholdt Hvedelast tilbage til Sydafrika à 26 sh. pr. Ton med 2 sh. 6 d Tillæg, om to Lossepladse skulde forlanges. Et norsk Skib paa 1 476 Reg. Tons udgjorde £ 3 364 med Hvede til Falmouth for Ordre.

For Uld til London fik et norsk Skib paa 1 438 Reg. Tons £ 2 650 en rouche. Transporten af Uld til Boston, der tidligere syntes vore Skibe forbeholdt, er iaar mestendels bleven besørget af de „tramp“ Dampskibe, der bragte Stykgods hertil fra New York; alligevel kunde vel et Par af vore gode smaa Seilskibe været placerede for denne Fart, om saadanne havde været erholdelige i Saisonen.

Stykgodsfarten fra New York til Australien har i det forløbne Aar tiltaget i forbausende Grad og fortjener den største Opmærksomhed fra vore Rederes Side. Tidligere var den omtrent helt og holdent i Hænderne paa nogle faa store New York Firmaer, der dannede en Ring og kontrollerede Handelen paa Australien med en Kraft og Duelighed, som man skulde ønske efterlignet ogsaa i vore Lande. Disse anvendte lige til det sidste blot Seilskibe,

men iaar søgte næsten samtidig flere Dampskibslinjer at erobre denne Fart, og Følgen af Konkurrencen indbyrdes mellem disse og med den gamle „Ring" var rent nominelle Fragter, hvilket i høi Grad lettede den amerikanske Exporthandel paa Australien. Tilslut kunde dette ikke gaa længere; de Konkurrerende kom til Enighed, nogle af dem drog sig tilbage, og normale Fragtsatser blev igjen gjældende. Som Følge heraf vil maaske den amerikanske Export hertil i den nærmeste Fremtid indskrænkes noget, men Veien til det australiske Marked er funden og Forbindelserne indledede, og det ansees ikke usandsynligt, at Bevægelsen vil fortsættes i samme Retning som begyndt, nemlig saaledes, at amerikanske Varer fortrænge endog britiske. Ret mærkeligt er det, at amerikanske Firmaer nu senest har formaaet at sikre sig tvende betydelige Leverancer af Staalskinner til Victorias Jernbanevæsen, respektive 12 500 og 35 000 Tons. Alene Transporten heraf vil i det kommende Aar kræve adskillig Tonnage.

Af Sukkerfragter fra Mauritius og Java bliver der færre og færre i Markedet, idet man mere og mere henter sin Forsyning fra Queensland, hvorfra Varen bringes med Rutedampskibene. Alligevel antager man fremdeles, at der vilde være Plads for et mindre Dampskib, ei gjerne over 700 Reg. Tons, i regulær Fart mellem Mauritius og Melbourne.

Af Saltfragter til Australien gives aarligen adskillige fra Gloucester og Liverpool. Firmaet Laughland, Mackay & Baker, 50 Line Street, London, repræsenterer Australiens største Saltimportør. Saltproduktionen inden Victoria har endnu ikke vundet nogen større Betydning; derimod produceres ikke lidet især af grovt Salt, i South Australia; det skibes mest fra Havnen Edithburg, der kun er tilgjængelig for grundtgaaende Fartøier.

Guanofragterne holdt sig fremdeles lave. En forholdsvis god Beskjæftigelse fandt dog et norsk Skib paa 830 Reg. Tons, der først kom hid med Guano fra Maldon Island à 24 sh. pr. Ton, og derefter sluttedes à £ 270 pr. Maaned for endnu fire Reiser til samme Ø og tilbage til Australia eller New Zealand. Denne Fragt maa vel levne et nogenlunde godt Overskud; men man er tilbøielig til at tro, at Skibet i samme Fart kunde naaet mindst lige godt Resultat ved at slutte til en vis Fragt pr. Ton og uden at binde sig for saa lang Tid, samt at Skibet kunde gjort det endnu bedre, om det under de herskende Konjunkturer havde gaaet med Kul til Honolulu og derefter bragt Trælast fra Puget Sound.

I den interkoloniale Fragtfart har flere norske og et Par svenske Skibe taget Del, men paa en saadan Maade, at det neppe har kunnet give noget heldigt Resultat, nemlig ved at akceptere Maanedsfragter til meget lave, tildels urimelig lave, Fragtsatser. Man tror ubetinget at burde advare mod denne Slags Fragtslutning, ialfald saalænge den ikke foretages af en med Forholdene vel kjendt Reder. For det første er det sikkert, at denne Form af Befragtning lettelig leder til ubehagelige Konflikter og Processer, hvilke sidste hertillands ere enormt kostbare. Dernæst er det en given Sag, at et tidsbefragtet Skib i Regelen faar gaa til de værste Havne og med værste Sort Last; thi derved faar Befragterne størst Udbytte, men Skibet faar extra Slitage. En Hovedgrund til, at man har akcepteret „time charters" for disse norske Skibe herude synes at være, at man har villet indspare de for Smaaskibe forholdsvis betydelige Telegramudgifter ved Befragtning over London; men langt

fordelagtigere vilde det vistnok have været, om man hellere havde givet vedkommende Skibsførere helt frie Hænder eller antaget en her bosat fast Agent, saaledes som engelske Rederier ofte gjøre. Her er nu et fuldkommen tilstrækkeligt Antal Smaaskibe paa Australiakysten, og der er ingen nær Udsigt til opgaaende Kystfragter.

Trælastfragterne fra New Zealand til Melbourne dreiede sig om 2 sh. 9 d pr. 100 superficial feet Kauri eller Kahikatea fra Kaipara, 2 sh. $10^1/_2$ d fra Greymouth og 2 sh. 6 d fra Thames River. Fra Hobart betaltes for „blue gum" 3 sh. til Port Adelaide, 3 sh. 6 d à 3 sh. 9 d til Lyttelton og forholdsvis til andre Havne i New Zealand. Fartøier paa 200 à 350 Reg. Tons egne sig bedst for Kystfarten; kun mellem Kaipara og Melbourne er der Brug for et Par større. En i Melbourne hjemmehørende Dampbaad har i 1898 taget Del i denne Fart.

Af Karra og Jarrah exporteredes betydelige Mængder fra Western Australia baade til Sydafrika og Europa, og kan i denne Fart tildels anvendes ret store Skibe. Fragterne angives at have været 32 sh. 6 d à 35 sh. pr. load, til Sydafrika og til Europa 40 sh. eller mere.

Et norsk Skib paa 498 Reg. Tons lastede tvende Gange sleepers i Hamelin Harbour, Western Australia, og indtog første Gang 468 loads og anden Gang 495 loads. Den sidste Last var for Colombo og Fragten 33 sh. 9 d pr. load. Fartøiets Udgifter i Hamelin var den første Gang ca. £ 110 og sidste Gang ca. £ 102.

Hobarts Hvalfangerflaade, der i sin Tid talte 30 Skibe, var efterhaanden svundet ind til et eneste Skib. Da dette i 1898 blev utjenstdygtigt, erstattede Rederiet dette med et nyt, for samme Fangst bedre udrustet, af 343 Tons Drægtighed, hvilket tyder paa, at Bedriften fremdeles findes lønnende.

Den norske Brig „Edward" afseilede den 27de Oktober 1897 fra Melbourne paa Sælfangst til Kerguelen Island og kom tilbage den 13de Marts 1898 med ca. 18 000 Gallons Spæk, der blev udkogt i Melbourne, og henimod 900 Sælskind. Turen gav intet Overskud, men bragte endel videnskabelige Resultater.

Tiltrods for det uheldige Udfald af Hvalfangerdampskibet „Antarctics" Reise i Aarene 1893—95, antager man, at der kunde være meget at gjøre for vore Fangstskibe paa denne Side af Jorden; thi det er sikkert, at der findes adskilligt af Bardehval foruden en Mængde anden Hval. Derimod synes der ikke at være nogen større Rigdom paa Sæl.

Havneforhold og Lodsvæsen. Der er nu tilstrækkelig Vanddybde saavel i Melbourne som i Geelong for de største Skibe, som de forenede Riger har at udsende. Skibene har i disse Havne i det forløbne Aar gjennemgaaende faaet særdeles god Expedition, og særlig har Lastningen af Uld og Hvede oftere været foretaget i mindre end Halvdelen af de stipulerede Liggedage. Exempelvis anføres, at tvende Dampskibe nylig lastede respektive 31 000 og 45 718 Sække Hvede i respektive $5^1/_2$ og 7 Dage.

For Lodsstationen ved Port Phillips Head er søgt Anbud paa en Lodsdampbaad, 150 Fod lang og 24 Fod bred med 13½ Fods Dybgaaende og 13 Knobs Fart; men nogen Kontrakt om Bygning af saadant Fartøi er endnu ikke afsluttet.

Havnearbeiderne i Fremantle ere nu saavidt fremskredne, at man har særdeles god og velbeskyttet Kaiplads for et stort Antal Skibe. Man har dog fundet, at den nordlige Pier bør forlænges ca. 1000 Fod, og dette meget betydelige Arbeide er besluttet iværkset i den nærmeste Fremtid. Medens for et Par Aar siden Fremantle blev kaldt „det andet Santos" og til en vis Grad fortjente Navnet, gives nu i denne Havn upaaklagelig Expedition, og der er ingensomhelst Grund til at sky Stedet; snarere turde Fart paa samme anbefales for vore Skibe, da Exporten af hardwood fra selve Fremantle er i stærkt Tiltagende. Flere af de andre vestaustraliske Havne er mindre gode.

Macquarie Harbour, paa Vestkysten af Tasmania, har hidtil formedelst en stor Sandbanke, der spærrer Indløbet, kun været tilgjængelig for meget grundtgaaende Fartøier, og selv for disse har Anløbet været forbundet med stor Fare, og mange Forlis ere indtrufne. Der er i det forløbne Aar bevilget Penge til omfattende Arbeider for at udbedre Havnen og delvis fjerne Hindringerne ved Indløbet, og om disse Arbeider lader sig udføre med de forhaandenværende Midler, turde snart Trælast fra de forenede Riger komme til at gaa direkte til Macquarie, der er den naturlige Havn for Vestkystens rigeste Minedistrikter. De første Ladninger, som bringes direkte, bør kunne betale en høi Fragt og dog levne god Profit.

I forrige Maaned er traadt i Kraft nyt Reglement for Havnene i Western Australia, hvilket dog intet væsentlig nyt indeholder. De Afgifter, som skulle erlægges, ere:

A. Fyrpenge: 2 d pr. Reg Tons for Indgaaende, og samme Beløb for Udgaaende. Saadan Afgift, engang erlagt, befrier i et Tidsrum af tre Maaneder for Erlæggelse paanyt i nogen anden af Koloniens Havne, medmindre Fartøiet i Mellemtiden har gjort Reise til nogen Havn udenfor Kolonien.

B. Tonnageafgift: 3 d pr. Reg. Tons for Indgaaende og lige meget for Udgaaende, dersom Fartøiet har inde mere end en Fjerdedels Last. Har det inde mindre end en Fjerdedels Last, beregnes Tonnage-Afgiften kun af hver Ton Last, — altsaa ingen Afgift for Ankomst eller Afgang i Ballast.

C. Lodspenge: 2 d pr. Reg. Tons for Indgaaende og lige meget for Udgaaende med Maximum £ 12. 0. 0 hver Vei, dog saaledes, at i Fremantle fremdeles indtil videre gjælder samme Tarif som før. Der er Lodspligt, hvor Lods er ansat, kun ikke hvad angaar Udseilingen fra Fremantles Udhavn og tilsøs.

D. Kaipenge i Fremantle erlægges med 2 d pr. Ton af Varer, som lades elles losses, Minimum £ 3. 0. 0, Maximum £ 20. 0. 0. I andre Havne, hvor der findes Kaier, tilhørende det Offentlige, erlægges 1 d pr. Ton (undtagelsesvis 1½ d).

Postdampskibene fra og til Havne udenfor Australien betaler istedetfor de her nævnte Afgifter en rund Sum af £ 30 for hvert Anløb, og de interkoloniale Dampskibe betale istedetfor Fyrpenge og Tonnageafgift kun 3 d pr. Reg. Ton for hvert Anløb.

Alle Fartøier, som anløbe Havne i Western Australia alene for at tage Kul eller Provisioner eller ordresøgende, erlægge kun en rund Sum £ 5. 0. 0 istedetfor Fyr-, Tonnage- og Lodspenge.

Det Tidsrum, i hvilket et Skib har Ret til at benytte en Kaiplads i Fremantle for at lade eller losse fuld Last, er fastsat saaledes:

For	Seilskibe	under	30	Reg. Tons		1	Dag
—		fra 30	—	til 60	Tons	2	—
—		„ 60	—	„ 100	—	3	—
—		„ 100	—	„ 150	—	4	—
—		„ 150	—	„ 200	—	5	—
—		„ 200	—	„ 250	—	6	—
—		„ 250	—	„ 300	—	7	—
—		„ 300	—	„ 350	—	8	—
—		„ 350	—	„ 400	—	9	—
—		„ 400	—	„ 450	—	10	—
—		„ 450	—	„ 500	—	11	—

med 1 Dags Tillæg for hver 50 Tons derover, Søndage og Helligdage ikke medregnede.

Tiden at beregne forholdsvis, naar det Kvantum, som skal lades eller losses, ikke udgjør fuld Ladning.

Trælastmarkedet. Afsætningen var i det hele taget adskillig større end i det foregaaende Aar og Importen forholdsvis liden, saa Beholdningerne aftog. I de to første Maaneder af indeværende Aar har Importen imidlertid været betydelig.

Af høvlede Bord og Weatherboards importeredes i 1898 kun noget over 16 000 000 sup. feet, medens Forbruget antagelig gik op til over 20 000 000 sup. feet. Priserne holdt sig betydelig høiere end i de to foregaaende Aar og varierede mellem nedenangivne Grændser:

		Furu.	Gran.
Floorings. . .	$6'' \times 1^1/_8''$	11 sh. til 12 sh. 6 d	8 sh. 3 d til 8 sh. 9 d
— . . .	$6'' \times {}^7/_8''$	8 sh. til 8 sh. 3 d	6 sh. $10^1/_2$ d til 7 sh. 3 d
— . . .	$6'' \times {}^3/_4''$	6 sh. 6 d til 7 sh.	6 sh. 3 d til 7 sh.
— . . .	$6'' \times {}^5/_8''$	—	—
— . . .	$6'' \times {}^1/_2''$	5 sh. til 5 sh. 6 d	4 sh. 6 d til 4 sh. 9 d
— . . .	$6'' \times {}^3/_8''$	4 sh. 3 d til 4 sh. 9 d	3 sh. $10^1/_2$ d til 4 sh. 6 d
Weatherboards	4 out	5 sh. til 5 sh. 6 d	5 sh. til 5 sh. 3 d

For Tiden noteres for $6'' \times {}^7/_8''$ Furu 7 sh. 6 d, Gran 6 sh. 6 d og for Weatherboards, Furu 5 sh. $1^1/_2$ d, Gran 4 sh. 9 d.

Af Furuplanker og Battens importeredes ligesom i 1897 kun ca. 1 500 000 sup. feet, hvilket knap halvveis dækker Forbruget, hvorfor de tidligere meget store Beholdninger nu er blevne helt smaa. Priserne angives at have været, beregnet pr. engelsk Fod 3″×9″, for Tertia 11″ $6^1/_2$ d à $6^3/_4$ d, 9″ $5^1/_2$ d à $5^3/_4$ d, Battens $4^3/_4$ d à $5^1/_4$ d og forholdsvis for Qvarta og Mixed. Markedet er for Tiden meget fast for den Sort Trælast.

Granplanker fandtes næsten ikke i Markedet. Af Spruce ankom over 7 000 000 sup. feet. hvilket var mere end tilstrækkeligt til at dække Forbruget; Priserne holdt sig mellem $2^3/_4$ d og $3^1/_2$ d pr. løbende Fod 3″×9″, og er Noteringen for Tiden kun $2^5/_8$ d.

Af Oregon ankom kun ca. 10 000 000 sup. feet, medens Forbruget skal have været en god Del større. Priserne fluktuerede end mere end i 1897 og bevægede sig mellem Grændserne £ 5. 0. 0 og £ 7. 10. 0 pr. 1 000 løbende Fod.

Importen af andre amerikanske Træsorter er i stadigt Tiltagende, dels paa Grund af det, som det synes, lidet rimelige Forhold, at de ved Kolonien Victorias Toldtarif ere heldigere stillede end andre Træsorter, deriblandt vore egne, hvilke finde omtrent samme Anvendelse, og dels fordi de kunne skaffes aldeles kvistfrie og uden Vankant.

Der importeredes i 1898:

	Import i sup. feet.	Pris pr. 1 000 sup. feet.
Af White pine shelving . . .	1 306 152	£ 10. 0. 0. til £ 11. 10. 0
„ Clear Pine	133 302	- 17. 10. 0 „ - 20. 10. 0
„ Sugar Pine)	1 726 689	- 12. 5. 0 „ - 14. 10. 0
„ Yellow Pine)		- 10. 15. 0 „ - 11. 0. 0
„ Californian Redwood . .	778 317	- 7. 0. 0 „ - 7. 10. 0

Importen af de New Zealandske Træsorter Kauri og Kahikatea (N. Z. White pine), der i det foregaaende Aar viste nogen Tilbagegang, tiltog atter i 1898 og naaede de meget betydelige Mængder respektive 7 477 000 og 9 677 000 sup. feet, men alligevel holdt de for samme betingede Priser sig høie. Af Kahikatea skal dog nu Markedet være overfyldt og Priserne vigende. For Kauri „boards“ betaltes 16 sh. til 18 sh. 6 d; for „flitches“ 16 sh. 6 d til 18 sh.; for „logs“ 12 sh. 6 d til 13 sh., alt pr. 100 sup. feet.

For Queensland Ceder noteredes £ 1. 4. 0 til £ 1. 7. 0 pr. 100 sup. feet; Importen androg kun til 270 000 sup. feet. medens den for ti Aar siden i et enkelt Aar gik til næsten 4 000 000 sup. feet.

Udsigterne for det kommende Aar synes gode, da Byggevirksomheden i Melbourne til en Del er gjenoptaget, og da der i det indre af Landet raader almindelig Velstand.

Til Tasmania importeres aarlig et Par smaa Ladninger af Baltic Timber, medens „blue gum“ og „stringy bark“, to Eucalyptusarter, exporteres dels

til Nabokolonier og dels til Afrika, mest i Form af Bygnings- og Minetømmer, i saavel store som smaa Dimensioner. De samme Træsorter egner sig ogsaa fortrinlig for Gadebrolægning.

Fra Bruni Island søndenfor Hobart skibedes med et norsk Fartøi til England ca. 1 000 loads firhugne Bjelker 18″×18″ og 50 til 110 Fod lange, og for at skaffe disse Dimensioner borthuggedes af de svære Trær hele den ydre Del, som er den bedste. Saadant er naturligvis at behandle Skoven paa en høist uøkonomisk Maade; men Skovene tilhøre i Almindelighed Staten, og Afvirkeren betaler kun en ringe Afgift pr. Maaned for hver Mand, som han anvender ved Hugsten. For nærværende søges Skib for mindst lige stor Ladning af samme Slags Tømmer og af Dimensioner 16″×16″ og 50 til 94 Fods Længde.

Afskiberne ere Herrer Gray Brothers i Adventure Bay, Bruni Island.

Western Australia importerede i Aaret 1897—1898 Trælast for £ 127 774, hvoraf en stor Del fra vore Lande, og exporterede for £ 322 094. Som Marked for vor Furu og Gran bør Western Australia faa en hurtigt voxende Betydning. Exporten derfra udgjøres af de tunge og haarde Træsorter Yarrah og Karri, der gaar til Afrika, England og Sydamerika og finder sin bedste Anvendelse ved Kaibygninger samt af Sandalwood, en ganske let, vellugtende Træsort, for hvilken China er Hovedmarkedet.

Man har i de tidligere Rapporter søgt at paavise, at en regulær Seil- eller Dampskibslinje mellem de forenede Riger og Australien sandsynligvis vilde blive lønnende, og at en saadan Linje nu, da omtrent alle andre søfarende Nationer staa i regulær Forbindelse med Australien, er en nødvendig Betingelse for, at vor Handel paa denne Verdensdel ogsaa med andre Varer end Trælast skal udvikle sig, som den burde og kunde.

Den beleiligste Tid er desværre allerede tabt, idet andre Nationer er kommet os i Forkjøbet, men det er endnu ikke for sent. Dog turde Vanskelighederne nu være saa store, at Foretagendet neppe kan ventes sat igang uden Statshjælp; det maatte nemlig nu paa Grund af Konkurrencen med andre Landes Linjer iværksættes i større Skala og med lavere Fragtsatser end tidligere vilde været nødvendigt; men da man anser alle Betingelser for lønnende Fart at være tilstede, skulde man være tilbøielig til at tro, at der fra Statens Side ei vilde behøves andet end Garanti for en vis Minimumsfragt, hvilken Garanti sandsynligvis ikke vilde medføre nogen Udgift undtagen maaske i Begyndelsen, og da kun for smaa Beløb. Saadan Statshjælp kunde synes saa meget rimeligere, som i dette Fald Fordelen for Hjemlandenes Handel antagelig vilde blive mangfoldige Gange større end den Fordel, som vedkommende Rederier, selv i heldigste Fald, kunde høste. Den Maade, hvorpaa den amerikanske Exporthandel til Australien havde ordnet sig med regulære Seilskibe til billigere Fragter var tilstrækkelig til i faa Aar at flerdoble Omsætningen, og da denne iaar var bleven betydelig nok til at tildrage sig store Dampskibslinjers Opmærksomhed, og disses Konkurrence bragte Fragterne ned til et Minimum, lettedes Afsætningen af amerikanske Varer saa betydeligt, at disse nu i stor Udstrækning holder paa at fortrænge de europæiske. Har billig og regulær Fragtleilighed saa stor Betydning for Afsætningen af de amerikanske Varer, der for en stor Del ere kostbare i Forhold til den Tonnage, som deres Transport udkræver,

saa gjælder det naturligvis end mere om vore forholdsvis lidet værdifulde Varer, at deres Afsætning hertil mest er et Fragtspørgsmaal; under nærværende Omstændigheder er Forsøget paa at indarbeide dem i Australien for de fleste Artiklers Vedkommende nærmest et Sisyfusarbeide.

Fisk og Fiskevarer. Medens Exportørerne i de forenede Riger i Almindelighed ikke synes at have synderlig Interesse eller Tro paa det australiske Marked, har snarere det omvendte fundet Sted for Fiskevarers Vedkommende, og særlig er iaar Konkurrencen paa Melbournemarkedet bleven overdreven stor.

En her bosat Nordmand, Hr. Rasmus Parelius, som i 12 Aar har gjort Fiskevarer til sin Specialitet, havde indtil for kort Tid siden Agenturet for saagodtsom alle de Huse, der ønskede at sælge hersteds, og formaaede saaledes at holde Priserne oppe; men i den senere Tid har en Flerhed af nye Huse søgt Forbindelser hersteds, og disses Agenter have begyndt en Konkurrencekrig, der neppe vil blive til Fordel for nogen. Som Exempel kan nævnes, at medens hidindtil af Artiklen røgede Sardiner kun førtes 6 Mærker, der vare paa nogle faa Hænder, udbydes nu mindst det dobbelte Antal Mærker af en Flerhed af Agenter, og Prisen, der tidligere holdtes i 4 sh. 9 d pr. Dusin Æsker eller lavest 4 sh. $7^1/_2$ d, som villig betaltes, er nu af enkelte slaaet ned til 4 sh. 3 d eller endog til 4 sh., hvilket antagelig har til Følge, at de andre maa sælge lige billig, om de vil gjøre nogen Omsætning. Saalænge denne Vare kun var paa et Par Hænder, gaves egentlig ingen anden Konkurrence end med franske og portugisiske (urøgede) Sardiner; af disse sælges her to ganske forskjellige Sorter, der have sine særskilte Kunder, nemlig de meget billige Mærker, stor Fisk i simpel Olje, til Priser mellem 2 sh 6 d til 3 sh. 6 d pr. Dusin Æsker, mest beregnet paa Arbeidsklassens Forbrug, og de finere Mærker, repræsenterede ved „Phillip Canauds" og „De Launeys", hvilke betinge respektive 8 sh. og 7 sh., og som neppe under nogen Omstændighed ville blive solgte billigere. Vore røgede Sardiner indtager en Mellemstilling, men kunne snarest siges at konkurrere med de to sidstnævnte Mærker, da de ligesom disse betragtes som en Delikatessevare. Forbruget af disse Varer er stærkt begrændset, og Prisbilligheden vil kun have en yderst ringe Indflydelse paa Forbruget. Man er tilbøielig til at tro, at det vilde have været i alles Interesse, om de nye Firmaer, som ønskede Afsætning i Australien, hellere havde søgt til andre Markeder end netop Melbourne, hvor Varen allerede var vel repræsenteret. At Omsætningen hidtil har været størst i Melbourne, kommer væsentlig af den Maade, hvorpaa Forretningen her har været ledet. I Western Australia turde være et udmærket Marked for flere af vore Fiskevarer, særlig i Minedistrikterne, men man skulde anbefale, at samtlige de Exporterende kom overens om en fast Ordning af Affærerne, f. Ex. saaledes, at de delte Distrikterne mellem sig og kun holdt én Repræsentant i hvert større Afsætningscentrum; selv om Afsætningen derigjennem blev noget mindre, vilde utvivlsomt Fortjenesten blive langt større.

Af „boneless cod" og Klipfisk var Importen i 1897 saa altfor stor, at et betydeligt Kvantum blev liggende over til det følgende Aar, og da Varen i dette Klimat ikke taaler nogen særdeles lang Lagring, maatte sluttelig meget heraf sælges til lave Priser, nemlig til 3 d og lige ned til $2^1/_2$ d pr. lb. Der skal endnu hos tre Agenter forefindes mindst 100 Kasser norsk Vare, der maa være omtrent værdiløs.

Det lille, der ankom af disse Varer i 1898, var af god Kvalitet og be-

tingede ca. 5 d pr. lb., og i de sidstforløbne to Maaneder noteredes boneless cod 5 d à $5^1/_2$ d. For Øieblikket findes kun ubetydelig Beholdning, og er Prisen nu, da Fastetiden er inde, steget til $5^3/_4$ d pr. lb.

Vanlig Klipfisk af Lange, saavel af norsk som skotsk Tilvirkning, pakket i Kasser paa 112 lbs., føres nu paa dette Marked og er sædvanligvis velsaltet, veltørret og midfri. Den amerikanske „boneless cod", som for nogle Aar siden lod meget tilbage at ønske, hvad Kvalitet angaar, kommer nu stedse som særdeles fin, midfri og meget holdbar Vare, der for Tiden betinger $4^3/_4$ d pr. lb., medens der ikke spores nogen Fremgang med Hensyn til Behandlingen af den norske „boneless", der ofte skal være for lidet saltet; den norske Vare kommer i Blikboxer, men den amerikanske i Trækasser à 40 lbs., hvilken Emballage angivelig er baade billigere og bedre. Paa dette Felt skulde det synes, at vi burde kunne konkurrere, da den norske Torsk visselig ikke staar tilbage for den amerikanske i Kvalitet.

Af saltet Sild i Halvtønder indføres mere og mere fra Norge, og skal Varen i det forløbne Aar, med en enkelt Undtagelse, stedse have været af prima Kvalitet og vel behandlet. Priserne for samme holdt sig mellem 21 sh. og 25 sh., medens lignende Vare fra Skotland kun opnaaede 18 sh. à 23 sh.

Af Ansjovis og Fiskekonserver solgtes omtrent den sædvanlige Mængde, men Omsætningen gik noget trægt, hvilket maaske væsentlig foraarsagedes deraf, at Priserne baade paa fersk Fisk og Kjød i Aaret holdt sig lave.

Melbournes Forsyning med fersk Fisk er nu ganske rigelig, men noget uregelmæssig. Der er Rigdom af Fisk paa Kysten, men ofte vanskeligt at faa den til Marked. Fiskerbefolkningen klager over sine Kaar og mest over, at Mellemmænd tage en altfor stor Del af Fortjenesten. Alligevel synes Fiskeri at være den Bedrift, der lettest lykkes for vore Landsmænd herude; thi ikke faa af dem have reist hjem med adskillige hundrede Pounds efterat have arbeidet en Del Aar som Fiskere.

En liden Fabrik for Fiskekonserver er i Slutningen af Aaret bleven anlagt i det sydlige Tasmania. Der skal lige i Nærheden fiskes en liden Sildeart, som aldeles ligner Ansjovissilden. Tvende mislykkede Forsøg paa hermetisk Nedlægning af Fisk blev for et Par Aar siden gjort i Victoria.

Af Tran gaar brunblank bedst; dog sælges ogsaa endel Bruntran; der skal for førstnævnte være naaet 2 sh. 1 d og 2 sh. 2 d pr. Gallon og for sidsnævnte 1 sh. 8 d à 1 sh. 9 d; dog har nok ogsaa lavere Priser været akcepterede. Sæltran af fortrinligste Kvalitet opnaaede kun £ 18. 0. 0 pr. 252 Gallons, leveret frit i Kjøberens Pakhus. Forbruget af Medicintran er ikke betydeligt, og da Tilførselen har været noget for stor, er Prisen gaaet ned til 4 sh. pr. Gallon, men tør vel ventes snart at ville stige noget.

Papir. For et Par Aar siden saa det ud til, at Papir, og særlig Trykpapir og brunt Pakpapir, fra de forenede Riger skulde vinde fast Fod paa dette Marked, der ingenlunde er ubetydeligt, eftersom Importen til Kolonien Victoria alene andrager til en Værdi af over £ 250 000 aarlig. Men iaar synes det

amerikanske Papir aldeles at seire i Konkurrencen; et Par engelske Fabriker have vistnok for fast Hold til at kunne saaledes drives ud med en Gang, men selv disse har tabt Terrain. Man turde tro, at de forenede Riger har vel saa gode Betingelser som noget andet Land for Fremstillingen af godt og billigt Papir, særlig af de nævnte Sorter, men hvad vi ikke have, er den billige og regelmæssige Fragtleilighed, som ved denne Vare spiller en Hovedrolle. Ti cents pr. engelsk Kubikfod synes at være den regulære Fragt fra New York hertil, hvilket allerede er særdeles billigt, men iaar har, under de forskjellige Linjers Konkurrence, Fragten leilighedsvis gaaet ned til under det halve.

Af Tapeter importeredes for ca. £ 25 000, hvoraf intet fra de forenede Riger. Fra Norge ankom endel Træpap, og er her noget Murked for denne Vare. Træmasse bruges derimod ikke, da den herværende Papirfabrik har rig Adgang til andre Raastoffe.

Importen af Fyrstikker androg til en Værdi af ca. £ 13 000, hvoraf adskilligt fra de forenede Riger. Priserne vare lave, angivelig kun 1 sh. 1 d à 1 sh. 2 d pr. Gros. Japanesiske Fyrstikker begyndte atter at indføres i større Mængde, og ihvorvel deres Kvalitet fremdeles er mindre god, vinde de dog Afsætning paa Grund af sin billige Pris, 10 d à 11 d pr. Gros.

Af Cement og dampslammet Kridt, hvoraf i tidligere Aar er ankommen adskilligt, importeredes intet i 1898. Hvorvidt saadanne Varer fra Norge eller Sverige skulle kunne konkurrere, er helt og holdent et Fragtspørgsmaal. Af Cement benyttes en Mængde Mærker af engelsk og tysk Fabrikat. Priserne var bedre end det foregaaende Aar, nemlig 14 sh. à 15 sh. pr. Fad, hvilket dog med den høie Told af 1 sh. pr. Cwt. og ca. 1 sh. pr. Fad i Kaiafgift endnu ingenlunde kan kaldes nogen høi Pris. Der fabrikeres ogsaa Cement inden Kolonien Victoria, men denne er af ringere Kvalitet og opnaar langtfra samme Pris som den importerede. Engelsk Kridt, der længe har staaet meget lavt i Pris, er senest naaet op til £ 3. 0. 0 pr. Ton, den langt bedre svenske Vare vilde antagelig betinge omtrent 5 sh. mere; men selv £ 3. 5. 0 vilde ikke muliggjøre Betaling af nogen rimelig Fragt. Den engelske Vare kommer mestendels hid som Ballast eller til Ballastfragt. I South Australia fabrikeres endel slemmet Kridt, og en liden Ladning importeredes derfra til Melbourne.

Marmor, Granit og ildfast Sten fra de forenede Riger burde kunne finde Marked her.

Støbejern kunde vist tages hertil som Ballast under Trælast og sælges med nogen Fordel.

Af norsk kondenseret Melk importeredes adskilligt via London saavel til Victoria som til Western Australia og Tasmania.

Endel svensk Tjære og Kjønrøg fandt Afsætning.

Ligesaa solgtes endel norsk Aquavit og Punsch.

Af norsk Øl ankommer derimod intet mere; ogsaa engelsk og tysk Øl er for en stor Del fortrængt af det indenlandske saakaldte Lagerbeer.

Endel Glasvarer af baade norsk og svensk Tilvirkning skal angivelig finde sin Vei hertil over London og bliver indført som engelsk Vare.

De Lavals Separatorer og de saakaldte Primus Kogeapparater have fundet et godt Marked i denne Koloni. For saadanne Varers Vedkommende er jo Fragtspørgsmaalet af ganske underordnet Betydning.

Ogsaa elektriske Apparater burde formentlig kunne sælges hertil fra Norge eller Sverige.

Udsigterne for Emigranter turde være en Smule bedre end i de foregaaende Par Aar; alligevel tror man fremdeles at burde fraraade Folk fra Hjemlandet at søge hertil; Landmænd med nogen Kapital dog undtagne. Her findes i Distriktets alle tre Kolonier rig Adgang til billig Jord, og Klimatet er udmærket godt baade i Tasmania og Victoria og i den sydlige Del af Western Australia. Adskillige svenske Meierister have faaet ret gode Stillinger i Victoria, men de fleste Haandværkere og Dagarbeidree finder, at de kunde gjort det ligesaa godt i Hjemlandet. Paa Papiret ser de australiske Lønninger ganske lovende ud, men naar man tager alle Forhold i Betragtning, vil det findes, at de ei strækker til for at skaffe Arbeidsmanden synderlig større Grad af Komfort, end han havde derhjemme. Nogen Forskjel findes der vel i Australias Favør, men den er saa liden, at den for de fleste vist neppe er Hidreisen værd. For Kontorister, Studenter og Kunstnere hjemmefra er der lidet eller intet at gjøre i Australia. I det hele taget gjælder, at her er endel lettere at blive sin egen Herre end i Hjemlandet; men saalænge man skal arbeide i andres Tjeneste, byder Hjemlandet omtrent lige gode Vilkaar som Australia.

Diverse Oplysninger. Besætningerne paa de norske og svenske Skibe, der i 1898 besøgte Distriktet, androg, inklusive Skibsførerne, til 782 Mand. Nedenstaaende Tabel angiver Antallet af Af- og Paamønstringer samt Rømninger:

Ved Hovedstationen:

	Norske Fartøier.			Svenske Fartøier.		
	Paamønstrede.	Afmønstrede.	Rømte.	Paamønstrede.	Afmønstrede.	Rømte.
Norske Sømænd	35	41	8	1	2	—
Svenske do.	17	11	4	2	5	1
Fremmede do.	26	12	4	6	2	—
	78	64	16	9	9	1

Ved Vicekonsulsstationerne:

	Norske Fartøier.			Svenske Fartøier.		
	Paamønstrede.	Afmønstrede.	Rømte.	Paamønstrede.	Afmønstrede.	Rømte.
Norske Sømænd	13	22	5	—	—	—
Svenske do.	10	4	4	3	1	2
Fremmede do.	16	5	8	—	—	—
	39	31	17	3	1	2

Hyrerne paa norske og svenske Skibe have for det meste dreiet sig om £ 3. 0. 0 pr. Maaned, snarere under end over. Paa britiske Seilskibe i Fragtfart mellem Kolonierne betaltes op til £ 4. 0. 0 og paa Dampskibe i lignende Fart £ 6. 0. 0 for Matroser og £ 8. 0. 0 for Fyrbødere med Tillæg for Overtidsarbeide.

De nærmest foregaaende Aars stærke Udvandring fra Victoria til Western Australia er næsten helt ophørt, og Folkemængden inden førstnævnte Koloni har atter begyndt at tiltage.

Befolkningen i de tre Kolonier, som høre til dette Distrikt, antages ved Udgangen af 1898 at have udgjort: i Victoria 1 175 490, i Tasmania 177 868 og i Western Australia 168 340.

Fra den 1ste Juli 1897 til den 30te Juni 1898 døde i Victoria 14 norskfødte og 41 svenskfødte Individer; af disse døde 21 i Hospitaler og andre Velgjørenhedsindretninger og 6 omkom ved Ulykkestilfælde.

Man har i Aarets Løb paa Anmodning af hjemmeværende Slægt og Venner efterlyst 40 norske og svenske Undersaatter, hvoraf det hidtil har lykkedes at finde 12.

Gjennem Konsulatet hjemsendtes ved Sømandsanvisninger til Norge £ 103. 2. 6, til Sverige £ 27. 5. 7.

Der ankom under Konsulatets Adresse til Søfolk ombord i norske og svenske Skibe samt til i Kolonierne bosatte Landsmænd ca. 5 000 Breve, heraf 60 ufrankerede.

Som meddelt i forrige Aarsberetning har den herværende skandinaviske Menighed skaffet sig en egen Kirke paa Hjørnet af William- og Roslyn Street. Af den paa Kirkebygningen hvilende Gjæld, der ifjor udgjorde £ 550, er i Aarets Løb ved frivillige Bidrag af herboende Skandinaver bleven afbetalt £ 100. 0. 0.

Konsulatkontoret er tilflyttet nyt Lokale i William Street No. 274 og holdes aabent alle Søgnedage fra Kl. 10 til $4^1/_2$, om Lørdagene dog kun fra Kl. 10 til 2. Konsulatets registrerede Telegramadresse er Ordet „Scandinav".

H. Gundersen.

Stettin.

Skibsfarten 1898.

Norske Skibe.	Med Ladning.		I Ballast.		Tilsammen.				Brutto-fragter Mk.
							Deraf Dampskibe		
	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	
I. Ankomne.									
Fra Norge til Hovedstationen	185	48 419	-	-	185	48 419			
- Norge til Vicekonsulsstationerne	13	3 067	-	-	13	3 067			
- andre Lande til Hovedstationen	150	81 808	-	-	150	81 808			
- andre Lande til Vicekonsulsstationerne . .	34	20 847	3	569	37	21 416			
Ialt	382	154141	3	569	385	154710	234	119 770	2 044 745
II. Afgaaede.									
Til Norge fra Hovedstationen	16	1 310	91	29 047	107	30 357			
- Norge fra Vicekonsulsstationerne	1	150	12	2 592	13	2 742			
- andre Lande fra Hovedstationen	91	15 602	138	84 472	229	100074			
- andre Lande fra Vicekonsulsstationerne . .	6	1 187	31	20 555	37	21 742			
Ialt	114	18 249	272	136666	386	154915	235	119 975	164 900

For Havari eller Ordre ankom 9 Fartøier dr. 1601 Tons.

Af svenske Fartøier ankom 967 dr. 212304 Tons.

Erlagte Konsulatafgifter: af norske Skibe ved Hovedstat. Mk. 8 192.40, ved Vicekonsulsstat. Mk. 1749.58; af svenske Fartøier ved Hovedstat. Mk. 7 249.80, ved Vicekonsulsstat. Mk. 2 806.32. Ialt tilfaldt Generalkonsulen Mk. 17 720.15.

Expeditionsafgifter: norske Mk. 187.75, svenske Mk. 288.35, fælles Mk. 38.20.

Aarsberetning dateret 25 April 1899.

Den norske Skibsfarts betydelige Forøgelse hidrører fra den store Import af Is til Stettin, som i Aarets Løb opgik til 121 986 Ton, hvoraf 96 562 Ton fra Norge, for den største Del hidfragtet af norske Fartøier. Disses Antal var 125, af hvilke 74 var Seilfartøier. Af samtlige norske Fartøier hidfragtedes ca. 61 000 Ton Is, og efter en Middelfragt af Mk. 8 pr. Ton opseiledes i

Bruttofragter for Is ca. 488 000 Rm. I 1897 opgik Bruttofragterne for til Stettin fra Norge ankomne Fartøier til 230 125 Rm.

Stettins Rederier eiede i Begyndelsen af Aaret 1898 198 Fartøier, hvoraf 5 Seilfartøier, 78 Sødampskibe og 115 Flod- og Bugserdampskibe. I Aarets Løb tilkom ved Nybygning 7 og ved Kjøb 9 Fartøier, og Flaaden tabte ved Havari 1 og ved Salg 9 Fartøier. Af solgte Fartøier gik 2 Dampskibe til Norge og 1 Bugserdampskib til Sverige. Ved Aarets Slutning viste sig en Forøgelse af 6 Fartøier, drægtige 582 Tons, og Stettins Handelsflaade omfattede da 204 Fartøier, dr. 38 407 Tons.

Til Stettins Havneomraade ankom i forrige Aar:

3 204	Dampfartøier,	drægtige	1 245 252	Tons
1 466	Seilfartøier,	—	139 656	„
4 670	Fartøier,	drægtige	1 384 908	Tons

imod i 1897:

3 184	Dampfartøier,	drægtige	1 237 547	Tons
1 351	Seilfartøier,	—	117 671	„
4 535	Fartøier,	drægtige	1 355 218	Tons

I denne Sammenstilling er de Fartøier, som ankom til Lastepladse udenfor Stettins Havneomraade, saasom ved Jernværket „Kraft“, Züllchowermøllerne, den kemiske Fabrik „Union“ og Stenkuloplaget „Hedwigshütte“, ikke medtagne. Disse Fartøiers Antal beregnes til ca. 220 og deres Drægtighed til ca 1 000 netto Reg. Ton pr. Fartøi.

Af de til Stettins Havneomraade ankomne Fartøier var:

	Dampfartøier.	Seilfartøier.	Summa.
Tyske	1 757	663	2 420
Svenske	471	257	728
Danske	319	332	651
Engelske	336	35	371
Norske	175	129	304
Hollandske	68	29	97
Russiske	52	20	72
Østerrigske	11	—	11
Andre Nationaliteter	15	1	16
Summa	3 204	1 466	4 670

Der er imidlertid paa Generalkonsulatet anmeldt 335 norske og 734 svenske Fartøier, og fremgaar heraf, at 31 norske og 6 svenske Fartøier har lagt til ved Lastepladse udenfor Havneomraadet.

I Sammenligning med 1897 viser det sidst forløbne Aar en Forøgelse af 135 Fartøier, dr. 29 690 Tons, hvoraf 20 Dampfartøier og 115 Seilfartøier. Denne Forøgelse maa tilskrives Isimporten, uden hvilken en Tilbagegang maatte kunne konstateres.

Fragterne.

Indførselen af Jernmalm fra Oxeløsund, Luleå og Bilbao udgjorde en ikke uvæsentlig Del af Importen, og var denne fra Oxeløsund og Bilbao ret livlig. Fra Luleå var derimod Importen noget mindre, idet endel af den for de schlesiske Hytter bestemte Jernmalm indførtes over Neufahrwasser paa Grund af derværende hurtigere Losning af Fartøierne og større Vanddybde.

Kornindførselen fra de russiske Havne var ogsaa sidste Aar ubetydelig og indskrænkede sig til de regulære Dampskibsforbindelser; derimod var Indførselen fra Amerika saavel med Rutedampskibene som i hele Skibsladninger meget livlig.

Indførselen af tysk Rujern fra hollandske og belgiske Havne er betydelig tiltaget, medens derimod Indførselen af engelsk Rujern aftager. Fra England indførtes 1897 159 000 Tons, 1898 blot 87 000 Tons.

Med Sild ankom hid 136 Dampskibe og 32 Seilskibe. Antallet var størst i August Maaned, nemlig 31 Dampskibe og 10 Seilskibe. 55 norske og 15 svenske ankom hid med fuld Ladning af Sild, og desuden bragte de i Linjen Bergen—Gøteborg—Ystad—Stettin gaaende svenske Dampskibe i Sildesaisonen næsten udelukkende Sild.

Til Stettin indføres 385 452 barrels Petroleum imod 290 148 barrels 1897 og 255 974 barrels 1896. Denne kommer for det meste i saakaldte Tankdampskibe til Swinemünde og føres derifra i Tankpramme til Stettin. Paa Grund af Streiken blandt Kulgrubearbeiderne i Wales var Kulprisen i England betydelig høiere og blev som Følge deraf Indførselen hid mindre.

Exporten af Raasukker tog først i Oktober Fart, og der afskibedes da større Kvantiteter til England og henimod Aarets Slutning ogsaa til Amerika. Udførselen af raffineret Sukker fandt Sted hele Aaret i omtrent lige store Partier, hovedsagelig med regulære Rutedampskibe.

Af Kornvarer og Mel kom først i Høstmaanederne en livligere Udførsel igang til svenske, norske og finske Havne. I Potetes udviklede der sig efter den nye Høst en større Export til Norge og Sverige. I Oktober Maaned gik herfra til svenske Havne omtrent 20 Fartøier med Ladning af Poteter.

Fragterne var i Almindelighed gode, og 1898 ansees her som et for Rederibedriften gunstigt Aar.

Fragterne fra Stettin til nedennævnte Steder var i Januar—April f. A. følgende:

Stockholm Mel pr. Ton 5 Rmk., Kainit pr. Ton 5 Rmk., Carlskrona, Aahus, Kainit pr. Ton 3—4 Rmk., Kristiania Mel pr. Ton Rmk. 7.50—5.50, Sukker 14 Rmk., Bergen Sukker pr. Ton 15 Rmk., Kjøbenhavn Mel pr. Ton 6 Rmk., Helsingfors Sukker Rmk. 12.50, Reval Kainit pr. Ton Rm. 4.50, Amsterdam Mel 7 Rm., London Zink 6 sh., Sukker 6 sh. 6 d—5 sh., Cardiff Props pr. load 12 sh., Newyork Cement pr. Ton 7 sh., Kluder pr. Ton 14 sh. —10 sh. 6 d, Potetesmel 12 sh.—11 sh.

I Sommermaanederne t. o. m. August:

Hernøsand Mel pr. Ton 5 Rmk., Stockholm Potetesmel pr. Ton 6—8 Rmk.. Fosfat pr. Ton 5 Rmk., Kristiania Rug pr. Ton 6—7 Rmk., Mel pr. Ton 6 Rmk., Stavanger Mel pr. Ton 8 Rmk., Trondhjem Mel pr. Ton 10 Rmk., Petersburg Cement pr. Fad 90—80 Pf., Riga Ler pr. Ton Rmk. 4.50, Rotterdam Sukker pr. Ton Rmk. 5—5.50, Grimsby Props pr. load 9 sh. 6 d, Tyne, Hartlepool Props pr. load 10 sh., Cardiff Egeplanker pr. load 11 sh., Newyork Sukker pr. Ton 8 sh.

Fra August til Aarets Slutning:

Sundsvall Mel pr. Ton 5—7 Rmk., Skutskär Hvede pr. Ton 6 Rmk. Gefle Potetes pr. Ton 7 Rmk, Stockholm Potetes pr. Ton 7—8 Rmk., Briketter Rmk. 9.50, Norrkøping Hvede pr. Ton 5 Rmk., Wisby Kainit pr. Ton 5 Rmk. Carlskrona Potetes pr. Ton Rm. 6.50, Kristiania Kornvarer pr Ton Rm. 6—7.50, Stavanger Mel, Malt pr. Ton 8 Rmk., Bergen Mel, Malt pr. Ton 8 Rmk., Trondhjem Hvede, Mel pr. Ton 10 Rmk., Helsingfors Cement pr. Fad Rmk. 1.60, Cardiff Props pr. load 13 sh.

Fragterne til Stettin var for Dampskibe i Aarets Løb:

Fredrikshald Feltspat pr. Ton 5 Rmk., Kristianiafjorden Is 7—10 Rmk., Haugesund Sild pr. Tønde Rm. 1.50, Fredriksstad Gadesten pr. Ton 6 Rmk., Lysekil, Strømstad Gadesten pr. Ton Rmk. 5—5.50, Stockholm Feltspat pr. Ton Rmk., 5.50, Køping Jernmalm pr. Ton Rmk. 6.50, Oxeløsund Jernmalm pr. Ton Rmk. 3.50, Gefle Jern pr. Ton 6 Rmk., Norrkøping Jernslagger pr. Ton Rmk. 4.50—5, Åbo, Reval Is pr. Ton Rmk. 7—7.50, Skotland Sild pr. Tønde 1 sh. 6 d til 2 sh., Middlesbro Rujern pr. Ton 4 sh. 6 d til 5 sh., Philadelphia Kornvarer pr. Quarter 4 sh. 9 d til 5 sh., Bilbao Jernmalm pr. Ton 8 sh. 4 d til 8 sh. 6 d.

For mindre Seilfartøier stillede Fragterne sig gunstigere end i 1897; derimod maatte de større Seilskibe for det meste i Mangel af Ladning afseile i Ballast.

Fragterne for Seilskibe fra Stettin til efternævnte Steder var:

Sundsvall Salt pr. Ton 4 Rmk, Gefle Salt pr. Ton 3 Rmk., Stockholm Chamotte pr. Ton 6 Rmk., Nykøbing Kainit pr. Ton 5 Rmk., Kalmar Kainit pr. Ton Rmk. 4.25, Malmø Salt pr. Ton 3.70, Syre pr. Ballon Rmk. 0.90, Gøteborg Chamotte pr. Ton 6 Rmk., Kristiania Chamotte 7 Rmk., Kønigsberg Cement pr. Tønde Rmk. 0.55, Odense Cement pr. Td. Rmk. 0.85, Kjøbenhavn Cement pr. Td. Rmk. 0.70, Oskarshamn Benmel pr. Ton Rmk 4.50, Helsingborg Salt pr. Ton 5 Rmk., Drammen Briketter pr. Ton 5 Rmk., Bergen Briketter pr. Ton 7 Rmk., Carlskrona Potetes pr. Ton 5 Rmk., Aahus Hvede pr. Ton Rm. 5—4.50, Laurvik Potetes pr. Ton Rm. 6.50, Norrtelje Gjødningssalt pr. Ton 6—6.50, Veile Jern pr. Ton Rmk. 8.50, Jacobstad Mursten pr. Ton 16 Rmk.

Fragterne for Seilfartøier til Stettin fra nedenanførte Steder var:

Kragerø, Arendal Feltspat pr. Ton Rmk. 5.50, Kristianiafjorden Is pr. Ton Rmk. 7—7.50, Frederikshald Feltspat pr. Ton 5 Rmk., Bergen Rugklid pr. Ton 9 Rmk., Gøteborg Jernslagger pr. Ton 5 Rmk., Lysekil Gadesten pr. Ton

Rmk. 4.50, Carlshamn Gadesten pr. Ton Rmk. 4—4.50, Uddevalla Feltspat pr. Ton Rmk. 4.50—5, Aahus Granitblokke pr. Ton 5 Rmk., Helsingborg Jernmalm pr. Ton Rmk. 3.25.

I Aarets Løb opretholdtes regelmæssige Dampskibsforbindelser mellem Stettin og Stockholm to Gange i Ugen, Ystad—Gøteborg—Bergen hver Uge, Gøteborg via Kjøbenhavn to Gange i Ugen, Kristiania via Kjøbenhavn to Gange i Ugen, Kjøbenhavn tre Gange i Ugen, Petersburg, Riga, Helsingfors, Reval, London, Hull og Leith hver Uge, Rotterdam to Gange i Ugen, Amsterdam hver Uge, Newyork hver fjortende Dag.

Handel.

Stettins Indførsel var:

	1898. Ton.	1897. Ton.
Fra Tysklands Toldomraade	338 446	332 524
„ Hamburgs Frihavn	39 770	20 018
„ Storbritannien	714 639	791 448
„ Sverige	503 518	413 971
„ Nordamerikas Forenede Stater	253 970	245 084
„ Norge	147 152	66 195
„ Rusland og Finland	157 395	173 821
„ Spanien	128 549	98 514
„ Nederlandene	43 738	26 157
„ Danmark	29 116	39 946
„ Frankrige	26 308	33 239
„ Portugal	16 349	16 094
„ Belgien	13 455	20 270
„ Øvrige Lande	573	2 343
Summa	2 412 978	2 279 624

Ved Sammenligning mellem Indførselen i 1898 og 1897 viser det sig saaledes, at der i det sidst forløbne Aar indførtes 133 354 Ton Varer mere end i 1897. Dette maa tilskrives den forøgede Import af Gadesten fra Sverige, Is fra Norge og Jernmalm fra Spanien.

Stettins Udførsel var:

	1898. Ton.	1897. Ton.
Til Tysklands Toldomraade	261 428	216 184
„ Hamburgs Frihavn	11 706	8 435
„ Storbritannien	163 019	157 089
„ Sverige	97 106	61 374
„ Rusland, Finland	94 855	83 800
„ Danmark	55 581	56 220
„ Norge	37 658	22 448
	721 353	605 550

	1898. Ton.	1897. Ton.
Trpt.	721 353	695 550
Til Nordamerikas Forenede Stater . .	28 528	62 877
„ Nederlandene	13 350	33 670
„ Frankrige	1 403	2 053
„ Belgien	608	2 758
„ Øvrige Lande	496	136
Summa	765 738	707 044

En forøget Eksport af Cement, Kornvarer og Potetes har bidraget til, at Indførselen i 1898 er kommet til at overstige 1897 Aars med 58 694 Tons.

Vareomsætningen med Norge i Ton à 1 000 Kg.:

Varesorter.

Indførsel fra Norge.	1898.	1897.	1896.	1895.
Affald fra Foderfabrikation .	24	66	39	22
Ammoniak, svovelsyret . .	—	96	—	—
Fisk: saltet Sild	14 980	33 432	12 432	13 432
— : Stokfisk	109	50	62	75
— : anden saltet Fisk . .	28	93	81	20
Dyrehaar	39	16	23	50
Dyretarme, Blærer . . .	30	10	8	0.5
Is	96 562	—	4 082	275
Jord, Sand, Grus	113	1	—	—
Kalk, fosforsyret	512	—	—	—
Klid	11 088	5 232	6 462	7 783
Kunstuld	10	5	12	17
Kridt, slemmet	76	294	—	—
Klude	26	25	8	3
Malm: Jernmalm	1 681	600	289	42
Metaller: Stangjern . .	2	156	1	2
— : Zink	103	25	12	—
Slag af Malm	482	932	354	108
Sten, raa eller huggen . .	7 469	10 171	4 986	5 903
— i Blokke	1 604	1 716	705	235
Svovelkis	905	800	2 310	—
Tjære	675	820	658	183
Tran	704	671	372	379
Træmasse, mekanisk . . .	725	281	31	523
Zinkhvidt	20	6	5	—
Udførsel til Norge.				
Ammoniak, kulsur	44	28	—	17
Asphalt	42	3	—	20
Blyhvidt	0.5	5	3	—
Cement	2 778	2 566	2 814	3 388
Clorkalium	4	2	5	3

	1898.	1897.	1896.	1895.
Chilisalpeter	26	25	17	8
Dextrin	45	51	25	32
Frugt, tørret	1 112	738	773	765
Farvetræ (Blauholz)	350	273	345	253
Glas	54	25	33	23
Gibs	64	17	34	2
Grafit	14	4	10	3
Jern: Jernrør	32	66	36	89
— : Stangjern	400	225	24	19
Kalk	6	8	4	31
Kløverfrø	6	12	7	28
Kobber og Kobberlegeringer	16	51	20	50
Kurvvidjer	16	5	20	20
Lim	35	49	45	25
Kluder	1	10	12	9
Malt	2 077	1 576	817	2 017
Maskiner: Symaskiner	18	28	27	14
— : andre	329	127	112	217
Mel	3 658	2 969	7 900	3 284
Natron, svovelsur	11	6	2	3
Pap	40	53	18	10
Linoleum	208	60	34	30
Tagpap	266	164	118	117
Papir, Omslags-	19	3	14	14
— , Skriv-	10	7	15	23
Pianoer, Pianinos	15	11	9	11
Porcelæn, hvidt	6	21	28	18
Potetes	2 412	32	1 030	375
Potetesmel	228	156	358	370
Potaske	76	88	91	84
Preskul	917	98	—	—
Rapsolje	260	128	290	5
Salt	65	27	377	736
Salpetersyre	8	10	11	1
Saltsyre	82	32	17	10
Smeltedigler	160	60	32	98
Maskinoljer	1	6	11	5
Sukker: Raasukker	—	669	1 428	3 016
— : Kandissukker	5 945	3 812	4 342	2 937
— : andre Slags	2 502	787	1 679	227
Sukkerfarve	8	18	4	5
Soda, kalcineret	25	42	37	29
Bønner	63	4	59	24
Kornvarer: Hvede	1 279	1 062	20	174
— : Rug	3 741	1 077	950	973
— : Byg	631	206	50	362
Sten: ildfast Sten	637	219	92	192
— : Mursten	3 048	1 571	1 050	789
Svovelsyre	160	85	14	15
Tagsten	576	111	97	13

	1898.	1897.	1896.	1895.
Telegrafapparater	13	12	7	0.3
Telegrafkabler	5	7	—	0.3
Tøndestav af Eg	45	70	15	2
Vandglas	47	45	16	23
Uldvarer	40	25	24	32
Zink: uarbeidet	123	141	113	144
— : arbeidet	415	816	451	310
Zinkhvidt	521	323	460	332
Øl paa Fad	54	8	12	0.3

I sidste Aar er et norsk og to svenske Fartøier forulykket inden Distriktets Farvande.

Ved Generalkonsulatet foretoges paa norske Fartøier 111 Paamønstringer og 113 Afmønstringer.

Generalkonsulatets Embedslokale er fremdeles Mittwochstrasse No. 18 og holdes aabent alle Hverdage fra Kl. 9—12 Fm. og 3—6 Em.

F. L. P. Ivers.

Havana.

Skibsfarten 1898.

Norske Skibe.	Med Ladning.		I Ballast.		Tilsammen.			
	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Deraf Dampskibe. Ant.	Tons.
I. Ankomne.								
Fra fremmede Lande til Hovedstationen .	98	74 947	2	1 395	100	76 342		
- fremmede Lande til Vicekonsulsstationerne	26	16 872	18	24 240	44	41 112		
Ialt	124	91 819	20	25 635	144	117 454	145	116690
II. Afgaaede.								
Til fremmede Lande fra Hovedstationen . . .	-	-	100	76 342	100	76 342		
- fremmede Lande fra Vicekonsulsstationerne	27	30 069	16	10 642	43	40 711		
Ialt	27	30 069	116	86 984	143	117 053	142	116289

Erlagte Konsulatafgifter ved Hovedstationen $ 1 062.64, ved Vicekonsulsstationerne $ 536.35. Ekspeditionsafgifter $ 69.50.

Aarsberetning dateret 25 Marts 1899.

Det forløbne Aar har været meget bevæget for Øen fra et politisk Standpunkt seet. I Overensstemmelse med tidligere truffet Overenskomst mellem den amerikanske og spanske Evakuationskommission ophørte det spanske Overherredømme over Øen den 1 Januar 1899, og Styrelsen overtoges formelig af de forenede Stater, repræsenteret af en Generalguvernør, Høistkommanderende over Okkupationshæren. Der var da endnu 20 000 spanske Soldater paa Øen, men disse er alle senere reist tilbage til Spanien.

Kun en kort Tid er endnu forløben, siden Amerikanerne overtog Ledelsen her; men en god Del er allerede gjort, hvis vi ser hen til de Vanskeligheder, som maa overvindes, og Arbeidets uhyre Størrelse. Alle offentlige og kommunale Kontorer ere blevne omorganiserede, og mange Besparelser indførte deri. Især paakræver Toldboden Opmærksomhed; thi med en meget reduceret Tarif oversteg det opkrævede Beløb betydelig, hvad der blev taget ind i det samme Tidsrum under Spaniens Styrelse. En god Politistyrke er oprettet her i Byen, Byernes Sundhedsvæsen, som var meget daarligt, er bleven forbedret saa meget som muligt.

Høsten. Paa Grund af den daarlige Tilstand paa Sukkerrørmarkerne, foraarsaget ved den sidste Krig, vil Sukkerhøsten iaar ikke meget overstige sidste Aars. Den vil sandsynligvis naa omtrent 375 000 Tons mod 305 000 forrige Aar.

Tobak. Vor Udførsel fra 1 Januar til 31 December 1898 var: 47 664 Baller, 140 483 801 Cigarer, 13 682 584 Cigaretpakker og 108 477 Kg. skaaret Tobak. Heraf udførtes til:

	Baller.	Cigarer.	Cigaretpakker.	Kg. skaaret Tobak.
Forenede Stater . . .	44 294	109 257 798	2 335 690	26 945¼
Nord-Europa	—	5 500	—	—
Frankrige	—	12 654 581	228 926	3 489
Spanien	2 150	5 295 711	4 047 390	30 696¾
Mexico	—	10 800	624 518	38½
Andre Lande	1 220	13 259 411	6 446 080	47 307½
Udførsel i 1898	47 664	140 483 801	13 682 584	108 477
Sammenlignet med 1897	27 359	129 045 384	34 656 719	193 461

Frugt. Paa Grund af Krigstilstanden og Blokaden paa den Tid, da Ananasen skulde skjæres, var der ingen nævneværdig Udskibning deraf; dette kom de fattige Klasser tilgode, idet denne Frugt da solgtes til saa lave Priser som 5 cents pr. Dusin, og mange Familier brugte den som Føde.

Melasse. 5 Skibsladninger, bestaaende af 11 600 Hghs., udførtes i Aaret, og paa Grund af Blokade surnede i Beholderne ca. 3 000 Hghs., færdige til at udskibes. Hele Høsten, iberegnet hvad der brugtes til at fabrikere Rum, anslaaes til 27 000 Hghs.

Mahogny og Ceder. To Ladninger afskibedes fra Øen Pino til Europa, indeholdende 250 000 Fod, og adskillige smaa Ladninger herfra paa omtrent 200 000 Fod tils.

Rum. Fabrikationen af denne Artikel har været livlig, da Sirupen ikke kunde udføres paa Grund af Blokaden; Priserne faldt derfor, og alle Destillationer, som var igang, fik saaledes store Mængder af Rum paa Lager. Omtrent 6 000 Fade til Montevideo, 4 500 til Spanien blev i Hast udskibede, før Blokaden begyndte; efter samme udskibedes omtrent 9 000 Fade til Montevideo, Spanien og Afrika, ialt 19 500 Fade.

Honning og Voks. Der var ingen Udførsel af denne Artikel, og hvad der indsamledes paa Øen Pino, beholdtes til Hjemmeforbrug.

Skibsfarten. 678 Skibe anløb denne Havn sidste Aar, tilhørende følgende Nationer:

72	tydske	Dampskibe	dr. 99 460	Tons,
110	britiske	—	„ 44 338	—
316	amerikanske	—	„ 423 852	—
48	—	Seilskibe		
32	franske	Dampskibe	„ 69 987	—
100	norske	—	„ 76 342	—

Efter den tyske og amerikanske Skibsfart har den norske været den største. 75 % af det importerede Kvæg er bragt hid af norske Dampskibe, som har vist sig at være de bedste Skibe i denne Fart.

Klipfisk. Paa Grund af Blokaden har Indførselen af norsk Klipfisk her til Øen været liden, kun 54 388 Kasser mod 76 587 Kasser i 1897. Endel betydelige Partier er af denne Grund forblevet i New-York, og nogle Partier, som allerede var indlastede og paa Vei hertil, er blevne returnerede til New-York, ligesom ogsaa nogle Partier er solgt i andre Havne i Vestindien. Det er næsten umuligt at faa vide nøiagtig Mængden af Indførselen, da adskillige Partier ogsaa er blevne medbragt af de Skibe, som brød Blokaden (over Spanien) til Havnene her paa Øen. Priserne har været fra $ 7 til $ 10 pr. Kasse under normale Omstændigheder; men under Blokaden blev Fisken solgt til $ 18—20 pr. Kasse. Forraadet af Klipfisk ved Begyndelsen af Blokaden var lidet.

Indførselen af Klipfisk fra Halifax har været 54 436 Drums mod 55 895 Drums i 1897.

Tørret Kjød. Indførselen af denne Artikel har været 6 095 255 Kg. mod 5 049 966 Kg. i Aaret 1897, hvilket udviser en Forøgelse af 1 045 289 Kg., endskjønt adskillige Skibe, bestemte hertil, blev opbragt under Blokaden.

Fyrstikker. Denne Artikel er nu fri for Monopol; Tolden er 20 Cent pr. Kg. De sælges nu for 80 Cent pr. Gros mod 4 à 5 Dollars under den spanske Regjeringsstyrelse.

Havneafgifter. Under den nye Styrelse er Havneafgifterne fastsat som følger:

Sundhedstolk $ 4.25, Oversættelse af Manifest $ 3.50, Kopi af Manifestet $ 2.50, Indklarering $ 15.90, Udklarering $ 15.90, Havnepenge for Seilskibe $ 4.25, for Dampskibe $ 8.50.

Tonnageafgifter. For Skibe, der komme og gaa i Ballast, intet. Skibe, der komme i Ballast og gaa med Ladning, betaler 10 Cent pr. R.-Ton netto. Skibe, der komme med Ladning og gaa i Ballast, betaler 10 cent pr. Ton. Skibe, der komme med Ladning og gaa med Ladning, betaler 20 Cent pr. Ton. Skibe, der kommer for at søge Nødhavn, for Vand eller Proviant, betaler ikke Havneafgifter.

Bugsering. Til og fra Søen 6 Cent pr. Register-Ton, til og fra Kai 3 Cent pr. R.-Ton.

Friskt Vand. Springvand i Overflod; mange Damp-Vandbaade i Havnen, der med kort Varsel kan skaffe det Kvantum, der ønskes, til 60 Cent pr. 100 Gallons leveret ombord.

Arbeidere er der i Mængde og paalidelige at erholde for $ 2 og $ 2. 50 pr. Dag, og fra $ 4 til $ 5 for Natarbeide.

Af Dampkraner til Lastning og Losning er der adskillige til 15 Cent pr. Ton, $1\frac{1}{2}$ Cent for hver Sæk Sukker eller $ 15 pr. Dag.

Ballast. Prisen paa Ballast er for Tiden $ 2 pr. Ton af Sten og $ 1.25 pr. Ton af Jord eller Sand; denne Artikel, der bruges saa meget af Skibene her, har aldrig en bestemt Pris i Havnen her; Prisen beror ganske paa Konkurrancen.

Stuvning. Altid paalidelige Stuere med tilstrækkeligt Mandskab for Haanden. Priserne er for Losning: Stykgods 40 Cent pr. Ton, Kul 35 Cent pr. Ton, Trælast $ 1.50 pr. 1 000 superficial feet, Maskiner 60 Cent pr. Ton. Samme Priser for Indlastning undtagen Sukker, hvorfor beregnes 5 Cent pr. Sæk for Dampskibe og $3\frac{1}{2}$ á 4 Cent pr. Sæk for Seilskibe, og Rum, hvorfor Prisen er 35 Cent pr. Fad. Seilskibe anvender sjelden Stuere til Losning, men bruger i Almindelighed sine egne Folk og Hjælp fra Land. Skibe med Pitchpine og Tømmer betaler $ 2 pr. 1 000 superficial feet for Losning ved Kai og $ 1.75 paa Vandet.

Kul. Her er god Adgang for Dampskibe, der skal indtage Kulladning; der er flere Lægtere med selvvirkende Dampelevatorer, som kan levere 50 Tons Kul i Timen. Priserne paa Kul er $ 9 pr. Ton for Cardiff, $ 6.50 for Cumberland; Lempning 25 Cent pr. Ton.

Tørdok. Denne tilhører endnu den spanske Regjering og bestyres nu af en spansk Søofficer. Den er udbudt til Salg eller Leie. Tariffen er som følger: for den Dag, Skibet doksættes, 50 Cent pr. Ton, og 25 Cent pr. Ton for hver af de øvrige Dage, Skibet forbliver i Dok.

Luis V. Francke.

Malta.

Af norske Skibe ankom i 1898 fra fremmede Lande med Ladning 43 Fartøier (samtlige Dampskibe) dr. 44 815 Tons. Af disse afgik til Norge med Ladning 1 dr. 736 T. og til fremmede Lande med Ladning 33 dr. 34 430 T. og i Ballast 9 dr. 9 649 T. — Af svenske Skibe ankom 14 dr. 17 486 T.

Erlagte Konsulatafgifter: Af norske Skibe Kr. 612.42, af svenske Kr. 185.41.

Aarsberetning dateret 31 Januar 1899.

Handelsforholdene her har, skjønt ikke daarligere end de nærmest foregaaende Aar, dog ikke været saa gode, som de var for flere Aar tilbage, og viser tydeligt, at Øens Handel stadig aftager. Skjønt Handelsomsætningen i sin Helhed viser nogen Forøgelse, naar dog de enkelte Artikler for sig og særlig de, som væsentlig udføres her fra Øen, ikke op til Gjennemsnitsværdien for de sidste 15 Aars Eksport.

I 1898 ankom til Malta 2 710 Dampskibe dr. 3 557 478 T. og 1 182 Seilskibe dr. 62 723 T. Af Dampskibene var engelske 1 664 dr. 2 667 538 T., østerrigsk-ungarske 485 dr. 322 420 T., tyske 181 dr. 230 387 T., italienske 113 dr. 100 067 T., franske 61 dr. 47 491 T., maltesiske 50 dr. 26 381 T., norske 43 dr. 44 815 T.

Af Kul indførtes 459 366 Ton mod 389 088 Ton i 1897. Heraf kom fra Cardiff 220 837 T., fra Newport 61 320 T., og fra Newcastle 45 755 T. Kulfragterne fra England til Malta varierede saaledes: Janr. til Marts 7 sh. 6 d —8 sh. 6 d, April 8 sh.—7 sh. 3 d, Mai 7 sh. 6 d—9 sh. 6 d, Juni 9 sh. 3 d—8 sh, 1—20 Juli 7 sh 9 d—6 sh. 6 d, 20—31 Juli 7 sh.—9 sh, Aug. og Septbr. 6 sh. 3 d—7 sh., Oktbr. 7 sh. 6 d—9 sh 6 d, Novbr. 9 sh. 6 d—9 sh., Decbr. 9 sh.—10 sh. pr. Ton.

Kulpriserne har været: Cardiffvare Janr.—April 20 sh., Mai 26 sh., Juni 30 sh. 3 d, Juli—Oktbr. 24 sh., Novbr. og Decbr. 22 sh. Kul fra Newcastle og andre Steder har varieret mellem 19 og 25 sh. pr. Ton frit ombord. De store Prisvekslinger skyldes Strikerne i forskjellige Grubedistrikter.

Ifølge Toldvæsenets Statistik for 1897 beløber Værdien af Ind- og Udsig til henholdsvis £ 905 006 og £ 80 567, heri ikke medregnet Transitarer. Som tidligere nævnt er Indførselen af Olivenolje, der udgjorde en

af Øens vigtigste Handelsartikler, nu indskrænket til, hvad tiltrænges for det lokale Forbrug, der ogsaa har aftaget meget paa Grund af Varens Forfalskning. Indførselen heraf var i 1897 33 294 Caffiser à $4^1/_2$ Gallons mod 49 010 næstforegaaende Aar. Indførselen af Korn var i 1897 112 113 Salmer (= en engelsk Quarter), af Mel 48 784 Kvintaler, af Vin 299 643, Spirituosa 21 083 og Øl 91 896 maltesiske Ankere à $9^1/_2$ Gallons; af Sukker, raffineret og knust, 44 054 Sække og 1 060 Kasser. Der indførtes i 1898 af Trælast til Snedker- og Bygningsarbeide 419 161 Stkr. (Bjelker, Planker, Bord etc. af Gran, Furu og Bøg m. M.), derhos Kassebord, Tøndestav etc., Nødde- og Mahognytræ fra Triest, Fiume, Venedig og London. Gran- og Furubjelker, ca. 13 Fod lange, solgtes efter den forskjellige Tykkelse til fr. 40—150 pr. 100 Stkr., mindre Dimensioner fr. 30—70 pr. 100 Stkr., Gran- og Furubord, 13 Fod lange, varierede mellem 40 og 700 fr. pr. 100 Stkr. efter Dimensionerne; Tøndestav solgtes til fr. 5—6.50 pr. 100 Stkr. I Aarets Løb ankom 2 norske og to svenske Dampskibe med Trælastladning fra Sverige bestemte til Alexandria.

Indførselen af Poteter beløb sig i 1898 til 9 300 Ton, hvoraf ca. 5 000 Ton fra Liverpool, 1 500 Ton fra Triest og 2 500 Ton fra Sicilien. Engelsk Vare solgtes til 4 sh. 6 d—5 sh. 9 d, siciliansk til 3 sh.—4 sh. pr. maltesisk Kvintal à 80 Kg.

Udførselen af Øens Produkter er langt fra tilfredsstillende. Af Poteter høstedes i 1898 ca. 18 000 Ton, hvoraf omtrent Halvdelen eksporteredes. Salgsprisen var fra 3 sh. 6 d til 5 sh. pr. maltesisk Kvintal. Af Løg udførtes i 1897 17 166 Kvintaler mod 43 087 i 1896, af Karve 2 823 Kvint., af Appelsiner 17 640 Dusin.

James Gollcher.

Lourenço Marques.

Aarsberetning dateret 15 Marts 1899.

I 1898 er ankomne til Lourenço Marques 26 norske Skibe, hvoraf et Dampskib (1968.71 T.) med 22 790.74 Tons.

To Seilskibe, overliggende fra 1897, dr. 2 122.76, medens norsk Bark „Oxø" kondemneredes, hvorved fremkommer et samlet Antal af 27 Skibe med 24 333.50 Tons.

Afseilede fra Lourenço Marques i 1898 er 24 norske Seilskibe paa 20 141 Tons og 1 Dampskib paa 1 968.71 Tons, medens overliggende til 1899 er 2 Seilskibe til en samlet Drægtighed 2 223 Tons.

Bruttofragten paa de 26 ankomne Skibe udgjorde £ 41 303.

I samme Tidsrum beløb den svenske Skibsfart sig til 8 Seilskibe med en samlet Drægtighed af 4 440.09 Tons, hvis Bruttofragt androg til 7 695 £.

Afseilede er 7 Skibe paa 3975.09 Tons, medens et er overliggende, dr. 465 Tons.

Den erlagte Konsulatafgift for norske Skibe androg til £ 76. 5. 8 og for svenske Skibe til £ 12. 13. 9.

I det Hele indklareredes til Lourenço Marques i 1898 et samlet Kvantum af 275 000 Tons.

Deraf indklareredes for lokalt Forbrug en Værdi af £ 500 000, medens der i Transit til Transvaal afsendtes £ 1 200 000.

Tolden betalt paa Værdien for lokalt Forbrug beløb sig til £ 60 000, medens Transittolden androg til £ 23 000.

Toldens samlede Indtægt med Tilføielse af Eksport, Reeksport, Pakhusleie, Stempelskat, Fyr- og Bøieafgift, Tonnageafgift androg til £ 100 000.

Kursen paa portugisisk Mynt har i Løbet af 1898 været underkastet mange Fluktuationer og endogsaa gaaet op til 8 000 Reis for 1 £, men holder sig nu omkring 7 000 Rs. for 1 £.

Som det var at formode, er Skibsfarten aftaget paa Grund af de betydelige Lagre af Trælast, som her henligge, idet Importen havde været altfor stor i Forhold til Forbruget eller Efterspørgselen fra Transvaal.

De Entreprenører, som paatog sig at opreise Fyrtaarnet paa Cockburn Shoal, have maattet opgive Kontrakten, da de fandt for store Vanskeligheder ved Udførelsen af Arbeidet.

Imidlertid gjøres nyt Forsøg med andre Entreprenører, som forhaabentlig ville være heldigere.

Den norske Bark „Oxø“, Kaptein Eilertsen, af Farsund, ankom hertil i Marts læk med Trælast, og da Skibet efter endt Udlosning fandtes usødygtigt, blev det efter Ordning mellem Rederne og Assuranceselskabet „Agder“ afhændet til et herværende Firma.

Johs. Bang.

Indhold: **Havana** S. 154. — **Livorno** S. 113. — **Lourenço Marques** S. 159. — **Malta** S. 158. — **Melbourne** S. 125. — **Stettin** S. 147. — **Rapporter om Ismarkedet:** Havre S. 117. — Leith S. 123. — Lübeck S. 124.

Johannes Bjørnstads Bogtrykkeri.

Beretninger om Handel og Skibsfart.

Uddrag af Aarsberetninger fra de norske og svenske Konsuler for 1898 m. M.,

No. 5. udgivet ved Departementet for det Indre. **1899.**

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 Marts 1899.

Tilbageblik paa det nys afsluttede Aar.

Skal man se tilbage paa det nu nys afsluttede Aar og udtale en Dom om, hvad det har været for Mexico, da er der kun en Mening om, at et bedre Aar har Landet ikke havt, siden Præsident Diaz kom til Roret. Men ikke nok med det; Aaret maa betegnes som et Mærkeaar i Mexicos Historie.

I og for sig den Ting, at Aaret kan betegnes som det bedste, siden Diaz blev Præsident, siger jo særdeles meget, da som bekjendt Mexicos Opblomstring og Fremgang daterer sig fra den Tid; og Fremgangen har været jevnt stigende for hvert Aar, men det nu nys afsluttede slaar dog alle de andre. Og naar det kan siges, at Aaret er et Mærkeaar, da er det, fordi at det var første Gang, at de mexicanske 6 % Obligationer noteredes over pari. Denne, saa at sige historiske Begivenhed, fandt Sted den 16de December, da de nævnte Obligationer noteredes i $100^1/_4$ % paa Londons Børs.

Economist (London) ledsager denne Begivenhed med de Ord, at denne Stigning ikke paa nogen Maade kan tilskrives den forestaaende Betaling af Couponen, men derimod den Kredit og Tillid, Landet nyder under det nuværende Styre.

For tilfulde at forstaa Betydningen af denne for Landet saa vigtige Begivenhed, vil det være nok at opgive de sidste Aars Noteringer for de nævnte Obligationer, der indtil

1895	aldrig gik over	. . . .	51	%
i 1895	varierede mellem	$56^3/_4$	og $85^1/_2$	-
- 1896	— —	73	- $81^3/_4$	-
- 1897	— —	$82^3/_4$	- $93^1/_2$	-
- 1898	— —	90	- 98	-
for ved Aarets Slutning at gaa til			$100^1/_4$	-

Disse Tal trænger neppe nogen Kommentar — de er vist illustrerende nok for, hvordan Landet har gaaet frem. Og den Tid er neppe fjern, da Noteringen bliver i fuld Harmoni med den Rente, disse Obligationer giver.

Statens Indtægter og Budgettet.

Statens Indtægter har i de sidste 6 Aar stillet sig saaledes:

1892—93	$ 37 692 293.31
1893—94	- 40 211 747.13
1894—95	- 43 945 699.05
1895—96	- 50 521 470.42
1896—97	- 51 500 628.75
1897—98	- 52 697 984.55

eller med andre Ord en Stigning af ca. 40 % i dette Tidsrum.

Statsgjælden er nu $ 180 000 000.

Budgettet for 1898—99 stiller sig saaledes:

Indtægter	$ 54 913 000
Udgifter	- 54 886 000
Udvisende	$ 27 000

som antaget Overskud.

1897—98 Aars Udgifter oversteg de budgetterede med $ 608 500.55, men desuagtet resulterede der et pent Overskud, og Statskassens kontante disponible Beholdning udgjorde ved Fiscal-Aarets Afslutning

$ 21 938 986.43.

At Mexico nu er saa godt situeret, har en saa god Kredit og, last but not least, de mest glimrende Fremtidsudsigter, skyldes, som jeg i min forrige Rapport sagde, Præsident Diaz's kraftige og indsigtsfulde Styre i Forbindelse med Finantsminister José Yves Limantour's udmærkede Ledelse af Landets Pengevæsen. Disse to Mænd har Mexico ene og alene at takke for, at der nu er Fred, Ro og glimrende Tider.

Economist (London) indeholdt en Artikel om Mexico, da Bladet publicerede Afslutningen af 1897—98 Aars Regnskaber, og denne Artikel vil jeg tillade mig at citere in extenso:

„— — — — — This is a gratifying record of progress, and bears eloquent testimony to the continnous improvement in the financial and economic condition of the country, that has been going steadily on for years past. And what makes the figures for 1897—98 all the more satisfactory is, that not only was the revenue the largest on record, but that it also left a small surplus over the expenditure, notwithstanding that some exceptional charges had to be met during the year.

Minister Limantour can point to the highest quotation ever attained by Mexican sterling bonds abroad. The present satisfactory condition of the national finances is the result of the evolution of the programme adopted, amid a storm of criticism, by president Diaz in the summer of 1885 — — —."

Denne sidste Tirade refererer sig til følgende: Manuel Gonzales, der var Præsident fra 1880—84, var den daarligste Præsident, Mexico nogensinde havde havt, og under hans daarlige Styre kom alt i Uorden. Værst var det dog med Finanserne; thi hvert Aars Regnskaber bragte kolossale Deficiter, og der fandtes mangen Gang ikke Penge til de mest nødvendige Udgifter.

Da Diaz blev valgt til hans Eftermand, var der ikke en Skilling i Kassen, og sidste Aars Regnskaber havde en ubetalt Deficit paa fem og tyve Millioner Dollars. Under disse alt andet end hyggelige Omstændigheder var det, at Diaz kom til Roret.

Han forstod da strax, at her maatte et Generalopgjør til og derefter Generalreform for at bringe Statens Finanser paa Fode igjen. Og det var det Middel, han valgte, som i Sommeren 1885 vakte en voldsom Opposition inden Landet og fremkaldte en alt andet end gunstig Kritik blandt Indehaverne af de mexikanske Obligationer.

Han forstod imidlertid at drive sit Program igjennem, og idag er der kun en Dom om, at han ikke alene valgte det rette Middel, men at han, ved konsekvent at drive det frem til Virkelighed, har reddet Landet fra den da forestaaende finansielle Ruin.

Hvad han dengang iværksatte var i Hovedsagen følgende:

Der leveredes et omfattende og korrekt Regnskab, der viste, at Staten ikke alene var uden en Skilling i Kassen, men tillige ikke kunde opfylde sine Forpligtelser. Han underrettede derfor Indehaverne af de mexikanske Obligationer om, at de umulig kunde faa nogen Rente, forinden Statens Finanser var kommet i Orden ved de af ham nu paabegyndte Reformer, da de Indtægter, Staten nu havde, først skulde dække Deficiten og saa hjelpe til at bringe Sagerne i Orden igjen. Dernæst drev han igjennem, at alle Embedsmænd og andre af Staten lønnede Funktionærer skulde give Afkald paa Halvdelen af sin Løn til Fordel for Statskassen, indtil Finanserne nogenlunde var paa Fode igjen. Selv gik han i Spidsen og gav Afkald paa Halvten af sin Løn, £ 30 000.

Ved dette reddede Diaz dengang Landet fra Statsbankerot, og ved siden den Tid konsekvent at drive paa med sine Reformer har han opnaaet, at Mexico idag nyder en saadan Kredit og Tillid, som mangen europæisk Stat nok kan misunde det.

Selvfølgelig er han ikke alene afholdt, men nyder ogsaa ubegrænset Tillid. Og efterhvert som han har strammet paa sine Tøiler, har de andre givet efter, og idag er han, sammen med Finantsminister Limantour, i Virkeligheden eneraadende i Mexico.

Hvad de to beslutter, forstaar de at drive igjennem, og uden at have vundet deres Bifald gaar nu heller ingen Sag frem.

Diaz forstod, at Landets Fremgang og Opblomstring for en stor Del beroede paa, at den indre Ro og Fred blev sikret, og at dette kun skulde være muligt, naar Regjeringen havde en passende stor, godt udrustet og ellers

veldisciplineret Armée. Derfor tog han strax fat i at reformere Arméen, saasnart som Landets Pengevæsen tillod ham det. Og idag har Mexico en Armée, som det kan være stolt over. Den er udrustet med moderne Mausergeværer, Mondragon-Kanoner og vanlige 8 cm. Bagladningskanoner af nyeste Konstruktion. Forøvrigt er alt Udstyr til Arméen som Saniteten af aller nyeste Opfindelser og aller bedste Materialer, og med Hensyn til Disciplin kan den mexicanske Armée trygt stilles ved Siden af de bedste europæiske Nationers Arméer.

For et Par Aar siden opstod der en liden Uenighed mellem Mexico og Guatemala, og da Diaz tænkte paa at anvende Magten, mobiliserede han i Løbet af nogle faa Dage 12 000 Mand paa Grænsen. Dette vakte Forbauselse og Respekt, og Guatemala gav efter.

Men har Mexico Grund til at være stolt af sin Armée, har det Grund til at være det modsatte af sin Flaade. Gang paa Gang har der været agiteret for at faa en tidsmæssig og Landet værdig Flaade, men denne Sag synes aldrig at vinde noget Gehør hos Diaz. Om Grunden er den, at han ikke indser nogen Nødvendighed for at anskaffe en kostbar Flaade, eller at han, som Soldat med Liv og Sjæl, ikke har Interesse for Marinesager, det skal jeg lade usagt, men et Faktum er det, at den Marine, som Landet idag har, ikke kan være synderlig mere farlig end Schweiz's.

Dette vil klarest bevises ved den Ting, at af de Penge, som hvert Aar bevilges til Hær og Flaade (ca. $ 18 000 000) sluger den første $^{19}/_{20}$, og af det Beløb, der da levnes til Flaaden, er det jo selvsagt, at den ingen Betydning kan have.

Siden jeg har været saa udførlig om Præsident Diaz, kan jeg ogsaa tilføie, at han tager en aktiv Del i nær sagt alle kommercielle Foretagender, og der findes nu neppe noget saadant af Betydning, uden at han ikke alene er Aktionær, men tillige har en Finger med i Selskabets Bestyrelse.

Han er ogsaa ellers over al Maade imødekommende — ja sogar opofrende — hvor det gjælder at starte et eller andet Foretagende, der vil bringe Landet Fordele. Landets Ve, Vel og Fremgang er for ham det Maal, hvorpaa han engang har sat Kursen, og den forstaar han konsekvent at holde trods alle Storme.

Som Præsident har han $ 50 000.00 (Kr. 90 000.00) pr. Aar foruden fri Bolig etc.; men da han lever meget stille og rolig, gaar neppe dette Beløb til, og det uagtet han eier en Privatformue, der angives at beløbe sig til meget over et Hundrede Millioner Dollars.

I al Korthed kan man sige om ham, at han er en af vort Aarhundredes mærkeligste, mest begavede og dygtigste Statsmænd, og naar engang vor Tids Historie skal nedskrives, kan der neppe være Tvivl om, at Præsident Diaz vil komme til at indtage en af de mest fremtrædende Pladse.

Mexicos Toldindtrader for de sidste 5 Aar ser saaledes ud i runde Tal:

1893—94	$ 15 300 000
1894—95	- 17 700 000
1895—96	- 21 400 000
1896—97	- 21 400 000
1897—98	- 20 900 000

Som det heraf vil sees, viste den for det sidste Aar en Nedgang af en halv Million mod det foregaaende Aar. Budgettet forudsatte, at denne Konto skulde give $ 21 800 000 — altsaa en Deficit af ni Hundrede Tusen Dollars.

At Toldindtraden synker, trods at Importen i dette Aar var $ 1 399 397 Guld større end det foregaaende Aar, er et Fænomen, der kun kan forklares paa den Maade, at Landets Industri — her som andre Steder — lægger sig efter Fabrikationen af de Ting, der er tyngest toldbeskattede. Og ved at se hen paa Afsnittet om Importen, vil man finde, at Forøgelsen i Importen udelukkende er paa toldfrie Varer.

Dette viser, at Landets Industri — trods den endnu er i sin Barndom — begynder at røre paa sig for Alvor.

Og det er nu intet Under heller; thi den Ting at være Fabrikant her i dette Land, er en saare lukrativ Ting, da han i sin Konkurrence med importerede Varer har 3 Fordele paa sin Side: 1) Agioen paa 104 à 105 %, 2) Tolden, 3) og last but not least: den overmaade billige Arbeidsløn, der naturligvis udredes i Sølv, og saaledes gjennemsnitlig falder 200 % billigere end i Europa.

Importen. Som før nævnt, var det sidste Fiscal-Aars Import større end det foregaaende. Tallene ser saaledes ud:

Toldfrie Varer.		Toldpligtige.		Tilsammen.	
Guld $		Guld $		Guld $	
1896—97.	1897—98.	1896—97.	1897—98.	1896—97.	1897—98.
5 037 288	7 645 742	37 166 807	35 957 750	42 204 095	43 603 492

Importen af toldfrie Varer øgede med . . . . . Guld $ 2 608 454
Toldpligtige aftog med . . . . . — - 1 209 057

Hvorefter Forøgelsen blev Guld $ 1 399 397

Importværdien for 1897—98 sammenlignet med 1896—97 ser saaledes ud for de vigtigste Havne:

	Værdi i Guld $ 1896—97.	1897—98.
Veracruz	14 036 136	17 653 750
Tampico	8 773 275	7 417 665
Progreso	1 463 515	1 462 786
Campeche	175 027	208 871
Coatzacoalcos	105 148	145 849

Som det heraf vil sees, har Veracruz ikke alene taget Løvens Part af Importen, men kan derhos opvise en mærkbar Forøgelse mod det foregaaende Aar. Grunden hertil skal jeg nærmere omtale under Afsnittet Veracruz.

Importen sammenlignet med 1896—97 fordeler sig saaledes paa nogle af de vigtigste Lande:

	Guld $ 1896—97.	Guld $ 1897—98.
Tyskland	4 003 263	4 781 821
Norge	41 670	45 219
Sverige	29 078	21 466
Danmark	3 614	1 201
Schweiz	163 293	156 732
England	6 881 701	8 105 696
De forenede Stater	22 593 860	21 490 604
Spanien	1 983 794	2 039 132
Frankrige	4 989 082	5 435 698
Italien	184 186	186 273
Rusland	31 387	19 644
Holland	132 728	103 913
Belgien	479 850	590 196

Heraf sees, at følgende Lande har forøget sin Export til Mexico

England med	$ 1 223 995
Tyskland —	- 778 558
Frankrige —	- 446 616
Belgien —	- 110 246

Det eneste Land, der har aftaget i nogen Betydning, er De forenede Stater, og her er Beløbet ganske pent — nemlig $ 1 103 256. Hvad Grunden til denne Nedgang er, ligger jo snublende nær: Krigen med Spanien og ikke mindst den Aversion, som de i Mexico værende store, spanske Importhuse nærede mod De forenede Stater. Denne har nu imidlertid lagt sig, saa det er at forudse, at i dette, eller under alle Omstændigheder i det næste Aar, De forenede Stater vil gjenvinde det tabte Marked; thi intet Land har saa lette og billige Veie for sine Varer til Mexico, og dette spiller jo mange Gange en dominerende Rolle.

Norges Export til Mexico steg med $ 3 549. Ved Godhed af Hr. Salvador Echegaray — Chef for Mexicos statistiske Bureau — ser jeg mig istand til at give en specificeret Opgave over Importen fra Norge.

At der imidlertid kommer flere Varer end de her nævnte fra Norge, derom er jeg overbevist, og naar disse ikke findes i Statistiken, da har det sin Grund i, at det mangen Gang ikke tages saa nøie med Angivelsen af Produktionslandet, naar vore Varer, efter at være solgte til Hamburg, London eller Liverpool, igjen derfra sælges til Mexico.

Jeg har selv seet et Par Beviser paa, at det foregaar som ovenfor anført, og derfor er det naturligvis aldeles umuligt at kunne angive, hvormeget Mexico bruger af norske Varer, med nogen større Nøiagtighed. Jeg har dog mine Grunde til at tro, at det virkelige Beløb ligger mellem $ 60 à 80 000.

Opgave over Norges Export til Mexico i Fiscalaarene:

	1895—96.		1896—97.		1897—98.	
	Kg.	$	Kg.	$	Kg.	$
Spirer . . .			177	50		
Videnskabelige Instrumenter .			15	10		
Kjød, røget eller saltet . . .	2 920	323			3 825	449
Fisk, røget eller saltet . . .	80 379	11 732	89 565	12 098	103 222	12 552
KonserveretKjød eller Fisk. .	45 159	6 816	67 951	10 637	52 923	6 703
Smør	28	8				
Ost	735	114	85	20		
Fisketran . .	274	30	11 715	710		
Fiskelim og andet Lim . .	27	15	1 098	105	95	45
Medicintran . .	10 624	3 374	12 673	4 315	13 720	2 166
Konserverede Grønsager. .			492	75	289	17
Tjære	1 158	64	3 802	158	80	12
Møbler . . .	104	8	192	15	149	12
Diverse Jern- & Kobbervarer .	802	80	406	54	24	14
Glas & Porcelæn	1 177	324	15	4	14	9
Kemiske produkter	7 930	365	355	70	636	112
Spirituosa . .	19 045	475	585	180	2 532	882
Avispapir. . .	16 700	916				
Indpakningspapir	679 705	45 243	248 510	13 169	260 923	16 477
Vaaben . . .	69	165			5	3
Baade					500	20
Møllestene . .					530 000	5 600
Diverse ikke specifiseret . .					28	14
Skind					167	25
Søm og Spiger					1 841	95
Totalimport		70 052		41 670		45 219

I ovenforstaaende Opgave er der egentlig intet andet nyt, end at Importen omfatter en ny Artikel: Møllestene til en Værdi af $ 5 600. Fisk er forøget i Kvantum, men Værdiforøgelsen staar ikke rigtig i Forhold dertil. I Tran sees Kvantumet at være steget, medens Værdiangivelsen kun er halvt saa stor som det foregaaende Aar.

Jeg skal nu gaa over til at behandle de i min forrige Rapport opregnede Varer og meddele det Resultat, jeg er kommet til ved mine Undersøgelser og mit Arbeide herude.

Klipfisk. Prisen paa denne Vare har i det nu forløbne Aar været saadan i Norge, at der neppe findes nogen — være sig Fisker eller Exportør — der ikke vil tilstaa, at den er meningsløs høi. At denne høie Pris vil vise sig at have bragt Importen ned, det faar vi nok se, naar Opgaven foreligger for det Fiskal-Aar, hvori vi nu befinder os.

Det er derfor meget at ønske, at Prisen under det nu paagaaende Fiske ikke lader sig forlede af Fjoraarets Pris til at løbe over Rimelighedens Grænse. Faar vi en rimelig Pris af ikke over Kr. 5.40 pr. 18 Kg., kan der gjøres Regning paa en betydelig større Konsum.

Jeg føler mig aldeles overbevist om, at Mexico vil blive en god Kunde i Klipfisk, naar blot Prisen kunde komme i lidt mere Harmoni med Prisen paa Kjød. Og et af de mest virkningsfulde Midler, vi har dertil, vil være at søge at faa en Nedsættelse af Tolden, hvorom jeg i min sidste Rapport udtalte mig saa udførlig, at jeg her nu kun skal tillade mig at henpege paa denne Sag. Grundet den høie Pris ansaa jeg det for spildt Møie at gjøre nogen videre Anstrengelse for Salg af Klipfisk, saa alt, hvad jeg har solgt, er tilsammen kun henved 3 000 Kg.

Stokfisk. Ved et rent Tilfælde opdagede jeg for nogen Tid siden et Par Stokfiske i en Butik. Man meddelte mig der, at de hvert Aar fik ud nogle Hundrede Kg. fra Italien, fordi de havde nogle italienske Kunder. Jeg skulde næsten tro, at Konsumen indskrænker sig hertil; men forinden jeg har faaet ud de Par Hundrede Kg., som jeg omtalte i min forrige Rapport, vil jeg ikke kunne udtale mig mere definitivt om denne Sag.

Konserver tror jeg vil høre til en af de mest letsælgelige Artikler herude. Alt i alt har jeg nu faaet ud ca. 12 000 Æsker med diverse Sorter, og da de er Gjenstand for en rivende Afsætning, maa jeg vel snart ordinere ud en ny Sendelse. Jeg antager med Lethed at kunne placere for mindst Kr. 30 á 40 000 pr. Aar. Udstyret og Etiketterne paa vor Hermetik lader dog særdeles meget tilbage at ønske. Man bør dog erindre, at i de fleste Tilfælde skal en Konservebox serveres med sit Indhold paa Bordet, og da spiller et appetitligt Udstyr en stor Rolle. Paa de fleste af de Sager, jeg har faaet ud, har Etiketterne været saa iturevne eller skidne, at de maatte kasseres. Blikboxene har været rustne og bulede. Naar man sammenligner det Udstyr, den amerikanske og tyske Hermetik har, med vore Sager, maa det erkjendes, at Forskjellen er saa stor som paa Dag og Nat. Naar nu trods Udstyrets Daarlighed vore Sager saa let kan sælges, da er det naturligvis for det gode Indholds Skyld. Om der anvendtes nogle Øre til bedre Udstyr af Boxene, vilde dette sikkert give sine store Fordele igjen; men det ser ud, som om man tror hjemme, at al Luxus med Udstyr etc. er „Nebensache", som man helt eller delvis kan overse — efter Forgodtbefindende. Hvor feilagtigt dette er, vil man nok faa indse — blot det da ikke er vel sent.

Træmasse. Her findes en Papirfabrik, som heder „Fabrica de papel de San Rafael", der startedes for 7 Aar siden med en Kapital af $ 40 000;

men idag er denne gaaet op til $ 2 000 000, for en større Del erhvervet ved Afsættelser af det aarlige Udbytte og endel Udvidelser af Aktiekapitalen. Denne Fabrik, siges der, skal være den anden største i Verden; men om dette er saa, ser jeg mig ikke istand til hverken at bekræfte eller benegte; men det kan jeg baade bekræfte og bevise, at for Norges Papirexport har den været meget farlig, og jeg frygter for, at den om kort Tid vil kvæle al Import undtagen af finere Sorter Papir, hvoraf vi leverer lidet eller omtrent intet. Denne Fabrik har nu, helt siden den startedes, fabrikeret selv en større Del af den Træmasse, den bruger. Ifjorsommer fik man Gang paa Gang høre, at den havde indkjøbt flere store, værdifulde Skovstrækninger paa de mexikanske Høifjelde, hvor der omtrent voxer de samme Træsorter som hjemme i Norge. Hensigten med disse Indkjøb kunde enhver forstaa, og der reiste sig da en voldsom Storm mod, at Regjeringen skulde tillade den systematiske Rovhugst, som denne Fabrik havde drevet. Og nu siges der, at Fabriken, efter at have totalt nedhugget Rub og Stub paa sine gamle Eiendomme, bliver nødt til at drive forstmæssig Hugning paa de sidst erhvervede Strækninger.

Hvis dette er saa, kan Fabriken neppe dække sit Behov, og da vil der være Muligheder tilstede for, at vi kan faa levere den Træmasse.

Til en anden Papirfabrik, der importerer al sin Masse, har jeg leveret nogle tusen Kg. norsk Træmasse, og naar jeg nu om nogle Dage faar ud nye Prøver og Priser, har jeg godt Haab om Ordres fra den.

Et Aktieselskab for Dannelsen af en ny Papirfabrik er ogsaa under Opseiling.

Papir. Siden 1895—96 er Importen af Avispapir helt stoppet. Dette skyldes den ovenfor omtalte Fabrik „San Rafael".

Hvad der nu importeres fra Norge er aller billigste og tarveligste Sort af Indpakningspapir. At opnaa nogen Forøgelse i Importen vil vist være komplet umuligt.

Tagpap. Heraf kan der indføres endel, men der er jo ingen, der exporterer denne Vare fra Norge.

Hesteskosøm og Spiger. De svenske Hesteskosøm „Globo" er os en slem Konkurrent. Jeg har dog omsat nogle tusen Kg. for en norsk Fabrik, og nærer Haab om at faa dens Fabrikata indført. Spiger. Af Traadspiger og andre Sorter indføres der ca. tre Millioner Kg.; men da jeg forgjæves har henvendt mig til et Par Spigerfabriker om Prøve og Pris, har jeg ikke været istand til at gjøre noget i den Branche, hvad der meget er at beklage, da jeg tror, vi kan konkurrere.

Baade og Aarer. Da jeg endnu ikke har faaet ud de to Baade, jeg omtalte i min forrige Rapport, kan jeg ikke nærmere udtale mig om denne Artikel.

Tapeter. Heri vil der være noget at gjøre; men da ingen i Norge vil indlade sig paa Export, har jeg intet kunnet udrette.

Tran. Jeg venter ud endel Medicintran, og i den Artikel saavelsom i billig brun og brunblank Tran til Garverier vil der være noget at gjøre.

Lunter. Da den Fabrik, til hvilken jeg gav en liden Ordre, brændte, har jeg endnu ikke kunnet komme til noget Resultat, om vi kan gjøre noget.

Lys. Jeg venter nu ud en mindre Ordre, og vil afvente dens Ankomst, forinden jeg udtaler mig nærmere.

Kondenseret Melk. Importen af den Artikel aftager hvert Aar, da Kvægavlen paa Høisletten gaar fremover med stærke Skridt. En liden Ordre er sendt hjem.

Telefoner. Jeg har ialt sendt ind Ordres paa 170 Telefoner foruden endel andre elektriske Apparater til en Værdi af ca. Kr. 10 000.

Tjære. specielt simplere Sorter, kan finde Anvendelse i Tampico og Veracruz. Den, som nu indføres dertil, kommer fra De forenede Stater. Den norske Tjære, der indføres, er det mig fortalt, benyttes udelukkende til medicinsk Brug.

Vogne. Naar jeg omsider faar ud den for et halvt Aar siden bestilte Vogn, skal jeg komme tilbage til denne Artikel i en af mine næste Rapporter.

Smør. Importen aftager og vil vel snart helt falde bort af den samme Grund som for kondenseret Melk anført.

Nordens Kobberstof vandt meget Bifald i Veracruz, og jeg fik en liden Ordre, der just i disse Dage er leveret. Jeg venter at kunne gjøre endel i den Artikel. Jeg har til samme Fabrik sendt ind en Prøveordre paa Maling og Fernisser, og naar denne Ordre om nogle Uger er her, vil jeg være istand til at afgjøre, om der kan gjøres noget i den Branche.

Seildug og Tougværk. Jeg henholder mig til, hvad jeg i min forrige Rapport skrev derom.

Cement — ligesaa.

Sæbe. Jeg har faaet ud Prøver paa norsk Sæbe og nu indleveret et Par Stykker til Tolddepartementet for at faa Sikkerhed for, hvilken Sats vil blive appliceret paa dem, og forinden jeg faar Svar herpaa, kan jeg ikke afgjøre, om vi kan gjøre noget. Den mexicanske Toldtarif er nemlig saa uklar, at man, for at være sikker, ret som det er, maa gaa direkte til selve Departementet og anmode om at faa vide, hvilken Sats vil blive appliceret.

Fyrstikker vil nok ikke kunne indføres til Mexico undtagen til den i min forrige Rapport nævnte „Zona libre“ — hvor der sælges udelukkende norske og svenske Fyrstikker. Det er „Kristiania Tændstikfabrik“, der her konkurrerer med de svenske „Tidaholm“. Naar jeg engang kommer til at bereise denne „Zona libre“, skal jeg undersøge, hvad der kan gjøres.

Færdige Træhuse. Uden at nogen vil vove at sende ud et Hus' der da kunde opsættes og fremvises bedst mulig, vil nok neppe nogen Ordre erholdes. Her sælges nu og da nogle fra De forenede Stater, og at vi i Mexico skulde kunne konkurrere, anser jeg for mere end sandsynligt; thi efter hvad jeg nys har bragt i Erfaring, sælges der mange norske Træhuse paa Haiti, hvor de altsaa kan holde den amerikanske Konkurrence Stangen, og hvorfor da ikke i Mexico?

Kassebord. De Kasser, jeg fik ud for en Cigaretfabrik, blev saa dyre, at i den Artikel kan der ikke være noget at gjøre.

Jernbane-Sleepers. Kan jeg faa Offerte fra nogen til den af mig i min forrige Rapport opgivne Pris, saa vil jeg sikkert kunne faa endel Ordres.

Granit og Marmor. Heri vil der være endel at gjøre, og jeg har nu skrevet hjem til et Par Exportører. Et norsk Seilskib er nu underveis med Gadesten fra Strømstad til Veracruz.

Møbler. Tiltrods for at jeg har skrevet et Par Gange efter illustreret Priskurant, har jeg endnu ingen faaet og er derfor ikke istand til at meddele noget om denne Artikel.

Møllestene og Brynestene kan sælges, og i min næste Rapport skal jeg meddele nærmere herom.

Bærsafte. Jeg venter nu ud en liden Ordre og faar da se, hvad der heri kan gjøres.

Lim og Fiskelim. En mindre Prøveordre er underveis, og naar den er her, er jeg lovet en større Ordre, om Varen konvenerer.

Kaustisk Soda og Klorkalk. Naar jeg faar Offerte i disse to Ting, nærer jeg det Haab at kunne komme til Forretning.

Fabrikata af Sprit. Jeg har en Ordre paa ca. 500 Liter underveis, og heri føler jeg mig overbevist om, at meget kan gjøres.

Kobbersulfat er en meget stor Importartikel for Mexico. Jeg har sat mig i Forbindelse med en norsk Exportør og faar nu se, om der er noget for os at gjøre heri.

Angaaende Leer-, Glas- og Porcelænsvarer da er jeg endnu ikke kommet længere end sidst, da jeg fremdeles savner Priskurant og andre Oplysninger.

I min forrige Rapport omtalte jeg, at jeg agtede at besøge de vigtigste Byer i Mexico med min Prøveudstilling. Denne Rundreise er endnu ikke kommet istand af forskjellige Grunde; men jeg haaber nu inden nogle Maane-
kunne paabegynde den.

En af de vigtigste Grunde til, at Reisen maatte udsættes, var den, at det tog mig længere Tid, end jeg nogensinde kunde have anet, at faa de nødven-

dige Oplysninger, Prøver og Priser fra de norske Fabrikanter og Exportører, og som det vil sees et andet Sted i denne Rapport, har jeg endnu ikke alt, ihvorvel jeg nu skal medgive, at jeg har det meste og vigtigste.

Det lader til, at vi i Norge aldeles negligerer og overser alt, hvad der ikke gaar under Kategorien en gros-Export. Jeg mener hermed Produkter fra Smaaindustrien. Ingen synes at befatte sig dermed. Og skulde vi i Norge ikke kunne have noget nær de samme Betingelser for en saadan Industri og Export som f. Ex. Schweiz? Ved bare at kaste et Øie paa, hvad dette Land exporterede til Mexico, vil man nok forbauses ved at se, Beløbet er ℔ 156 732.00 — altsaa tre og en halv Gang mere, end hvad vi exporterede! Og stilles der nu det Spørgsmaal, hvad dette er for Slags Varer, maa det besvares med, at det er Varer fra Smaaindustrien for det meste. Skulde ikke da det Spørgsmhal ligge nær: Kan vi ikke være med herpaa, og har vi ikke baade lettere og billigere Transport af vore Varer til de store europæiske Hovedcentre og oversøiske Marker? Jeg mener jo. Men Feilen hjemme hos os er, at Fabrikant og Exportør skal være en og samme Person. Det kan umulig gaa; thi som Regel har ikke en og samme Person den nødvendige Uddannelse til at kunne passe begge disse Ting. Og selv om der findes saadanne Personer, vil denne dobbelte Stilling umulig kunne passes tilfulde af en Person, og negligeres den ene, føles det snart paa den anden.

Hvad vi derfor i høi Grad mangler i Norge, og hvad der absolut maa til, om vor Export skal naa den Høide, den synes at have alle Betingelser for at naa, det er, at vi maa faa nogle Exportkommissionsfirmaer, der udelukkende befatter sig med Exporten af vore Frembringelser paa de forskjelligste Omraader. Derved kan Fabrikanten overlade Exporten til disse Firmaer, der da selvfølgelig maa have den nødvendige Kapital til at afkjøbe ham hans Varer pr. kontant; thi som Forholdene idag er, maa Fabrikanten give tildels lang Kredit, og hvor uheldigt dette er, derom kan vist enhver Fabrikant give Besked. Først naar Fabrikant er Fabrikant, og vi faar nogle dygtige og kapitalstærke Kommissionsfirmaer, der udelukkende befatter sig med Exporten, tror jeg, at vor Export er kommet i det rette Spor, og da kan vi give en god Dag i dem, der nu har en altfor stor Indflydelse paa vor Export; jeg mener de store Kommissionsfirmaer i Hamburg, der paa alle mulige Maader forstaar at trykke Prisen paa vore Exportprodukter og saa stikker Differencen til sig. Det Faktum, at man mere end engang kan kjøbe norske Varer billigere i Hamburg end hjemme, taler vel bedst for, hvordan Forholdene er.

Det har været sagt, at det ikke lønner sig for os at befatte os med de oversøiske og fjerntliggende Markeder, og at det eneste, vi kunde og burde gjøre, var at fremme Salget af vore Exportprodukter i Hamburg, Antwerpen, London, Liverpool o. s. v. og lade de derværende Kommissionsfirmaer, der betaler kontant, besørge Exporten. Det skal indrømmes, at vi idag kun har 4 à 5 Exportprodukter, der har naaet en saadan Betydning, at det vil lønne sig for et Firma at arbeide oversøisk med et af disse alene, og just netop derfor er det nu, at nogle saadanne Exportkommissionsfirmaer, der kunde samle alle vore Exportprodukter under en Hat, vilde kunne gjøre en saa god Tjeneste for saavel en gros-Artikler, men dog i Særdeleshed for Smaaindustrien.

Saavel Lys- som Skyggesiden ved de nuværende Forhold med Salgene gjennem Kommissionsfirmaerne i de før nævnte Byer er vel saa tilstrækkelig

bekjendte, at jeg ikke her behøver at gaa nærmere ind derpaa, og ingen vil vel heller paastaa, at vi, ved udelukkende at anbetro disse vor Export, har gjort, hvad vi kan og bør for at fremme vor oversøiske Handel.

Derfor er det at ønske, at det længe projekterede Exportkontor snart blev oprettet; thi dette — i Samarbeide med de kommercielle Stipendiater — maa være det banebrydende i denne Retning. Og naar Veien engang er lagt, drister vel nogen sig til at betræde den.

Exporten. Denne var i det fiskale Aar 97—98 Sølv $ 128 972 749
mod i 96—97 - - 111 346 494

Altsaa en Forøgelse paa $ 17 626 255

Forøgelsen ligger for en væsentlig Del i Exporten af ædle Metaller og Mineralier, der i 1897—98 beløb sig til . . . . . Sølv $ 75 042 332
mod i 1896—97 . . . . . - - 66 183 097

Altsaa paa den Konto Forøgelse Sølv $ 8 859 235

Produktionen af Sølv og Sølvmineralier androg til nær $ 57 000 000, og naar man ser hen til, at denne Produktion for ca. 20 Aar siden kun beløb sig til $ 8 000 000, behøves der vel ingen nærmere Tilføielse om den overordentlige Udvikling, Grubedriften har faaet, og den Rolle, denne Industri spiller for Landet. Det viser sig altsaa at være sandt, naar det før var sagt, at selv om Sølvet falder i Værdi, vil dog Mexicos Sølvminer kunne lønne sig, naar der indføres nye og tidsmæssige Maskiner til Driften.

Blandt de andre Artikler, der er de bidragende til Exportforøgelsen, kan jeg nævne:

	Exporteret for $ i: 1896—97.	1897—98.	Forøgelse.
Tobak	1 718 232	3 563 620	1 845 388
Oxehuder	1 033 195	1 589 425	556 230
Finere Træsorter	1 330 931	1 801 546	470 615
Henequen Hamp	7 431 852	11 564 519	4 132 667
Kaffe	9 876 532	10 649 119	772 587
Levende Kvæg	3 575 476	4 507 327	931 851
Bomuldsfrømasse	124 602	250 047	125 445

Til Bedømmelsen af disse Tal maa det erindres, at alle Exportopgaver er i Sølvdollars, der nu er værd 24 d = Kr. 1.81.

Som det sees af ovenstaaende er den største Forøgelse paa Henequen-Hamp. Det exporterede Kvantum var større end det foregaaende Aar; men den egentlige Grund til denne betragtelige Forøgelse ligger for en Del i den Prisstigning, der opstod som Følge af Krigen paa Philippinerne.

I Tobak var det exporterede Kvantum dobbelt saa stort som det foregaaende Aar, og da Prisen omtrent var uforandret, blev selvfølgelig Værdien af Exporten dobbelt saa stor.

Iaar tales der om, at der skal komme nogle rent kolossale Kvantiteter i Markedet; men selv om dette skulde være saa, er der ingen Grund til at

frygte for noget Prisfald; thi den mexikanske Tobak har nu erhvervet sig et Renommé, der stiller den ved Siden af de bedste Tobakker fra Cuba.

Forøgelsen i Værdien af Kaffe-Exporten ligger i en Mere-Export af ca. $5^1/_2$ Million Kg.; thi Prisen var dette Aar meget lavere end det foregaaende. Den mexicanske Kaffe synes kun at vinde Indpas i De forenede Stater, der bruger $^9/_{10}$ af hele Exporten.

Grunden til, at Exporten af levende Kvæg tog et saadant Opsving, skyldes de gode Priser paa Cuba under og efter Krigen.

Norges Skibsfart paa Mexico er for hvert Aar tiltagende. De fleste — for ikke at sige alle — af de norske Dampskibe, der anløber de mexicanske Havne, er time-chartrede Baade. hvis Befragtere er en eller anden Kjøbmand i New-York. Blandt disse turde Munson være størst og mest bekjendt.

Den vanligste Rute for disse Baade er fra U. S. med Kul og general cargo til Tampico eller Veracruz og saa til Progreso for at laste Henequen-Hamp for U. S. Til denne Trade er vore nye, store og moderne Dampskibe paa 5 à 6 000 Tons d. w. meget eftersøgte, og den Fragt, disse har opnaaet, har i det forløbne Aar varieret mellem £ 1 100 à 1 200 pr. Maaned.

Endel mindre norske Dampskibe fandt lønnende Emploi hos „Wardline“ under Krigen, og efterat den er ophørt, har de dog været efterspurgte til Transport af levende Kvæg etc. til Cuba.

Det er den Ting, at Mexico næsten er fri for Kul, og saaledes maa importere alt, hvad Jernbaner, Smelterier, Miner og andre industrielle Foretagender trænger, der gjør, at den for de norske Redere saa indbringende timecharter ikke alene existerer, men ogsaa tiltager med stærke Skridt, efterhvert som Mexico gaar frem i Udvikling. Mexico kjøber nu $^7/_{10}$ à $^8/_{10}$ af de Kul, der importeres, fra U. S., trods disse Kul er mindre gode end de engelske. Sagen er nemlig den, at de amerikanske Kul grundet Fragtdifferencen falder betydelig billigere.

De norske Seilskibe, der anløber de yucatanske Havne, kommer alle for at laste enten Farvetræ, finere Træsorter eller Hamp for Europa eller en sjelden Gang for U. S. eller andre Lande. Deres Antal aftager grundet Rutebaadene.

Tampico har i det forløbne Aar gaaet tilbage med hurtige Skridt, og sker der ikke snart en radikal Forandring, er det at befrygte, at Byen vil faa et Knæk, som vanskelig kan læges.

Ulykken begyndte med, at den med stor Bekostning opførte Kai, hvor Skibene kunde losse direkte til Toldboden og Jernbanen, brændte helt op i Vaar. Saa varede Regntiden længere og var mere heftig end noget foregaaende Aar, hvilket bevirkede, at Floden Panuco gik over sine Bredder og ødelagde Jernbanelegemet. Og saa, for at sætte Kronen paa Værket, udbrød der en ondartet Malaria og Gulfeber, som slog tusindvis af Arbeidere ihjel, og de, der kunde komme sig bort fra Stedet, reiste med en Gang. Saaledes stod Sagerne i August og September: Kaien brændt, Jernbanelegemet bortskyllet og ingen Arbeidsfolk hverken til at reparere eller til at losse de med

Last ankomne Skibe. Jernbanen — Ferrocarril Central Mexicano — var i en slem Knibe; thi for at trække al Trafik til Byen havde de garanteret saa og saa mange Tons Losning pr. Døgn, og nu stod alt stille. I sin Vaande fik da Jernbanen fat paa nogle Hundrede Kinesere; men dette var kun at gyde Olje i Ilden; thi disse, der var uvant med Klimaet, døde som Fluer, og det værste var, at baade Gulfeberen og Malariaen paanyt blussede op. Disse fortvivlede Forholde varede til medio December, og under den Tid henlaa i Tampico (i 3 à 4 Maaneders Tid) 5 norske Dampskibe paa fra 4 til 6 000 Tons d. w. — foruden en Del engelske Dampskibe paa omtrent lignende Størrelse — og til disse fik altsaa Jernbanen betale Liggedagspenge med fra £ 30. 0. 0 til 40. 0. 0. pr. Døgn.

Hvad Jernbanen paa den Konto alene tabte, vilde have været dræbende for et mindre Selskab; men heldigvis har denne Bane saa gode Aktionærer, at den kan holde ud baade disse Tab, Tabet af Kaien og hvad der ikke er mindst betydningsfuldt: Tabet af Trafiken for lang Tid; thi som Forholdene nu har været i Tampico, kan ingen fornuftigvis dirigere sin Last dertil, uden at det er absolut nødvendigt, da det selv nu, efter at Forholdene er noget forbedrede, kan vare 1 à 2 Maaneder, forinden man kan faa sin Last expederet derfra, da Toldboden er overopfyldt af Varer, og Expeditionen gaar efter Tur. Over $^3/_4$ Aar er nu hengaaet, siden Kaien brændte, og endnu er der ikke fattet Bestemmelse om dens Opbyggelse, da ingen Enighed er opnaaet om, hvad der skal bygges af, eller hvordan der skal bygges. Dette er meget at beklage; thi Tampico eier mange naturlige Fordele fremfor Veracruz, naar den kan faa en god Kai langs Floden. En saadan Kai er ikke alene en Nødvendighed, men sogar en Livsbetingelse for Byen og Jernbanen.

Regntiden iaar var, som før sagt, baade lang og heftig, og den bevirkede derfor, at Bar'en forandrede sig. Dette ledede til, at den norske Damper „Lyderhorn" kom fast, og efter at have staaet i en noget farefuld Stilling, brukket Ror, Propel og Propelrammen, kom den af ved at losse ca. 1 700 Tons Last i Havet. Dette var i November, og Havneautoriteterne opgav da 24 Fod Vand paa Bar'en, medens „Lyderhorn" kun stak 21′ 6″!

Senere er nu imidlertid Bar'en, der har forandret sig meget, maalt nøiagtig op.

Skibsfarten paa Tampico var for Aaret 1898:

Dampskibe: Engelske 148, dr. 250 200 T., norske 71, dr. 87 500, tyske 51, dr. 73 900, spanske 10, dr. 9 360, amerikanske 38, dr. 84 500, mexicanske 75, dr. 4 000, tilsammen 393, dr. 509 460 T.

Seilskibe: Mexicanske 2, dr. 65 T., engelske 4, dr. 2 649, norske 1, dr. 336, tyske 1, dr. 297, spanske 1, dr. 307, russiske 1, dr. 323, amerikanske 26, dr. 14 047, tilsammen 36, dr. 18 024 T.

Havneudgifterne i Tampico for en Damper paa 2 000 Tons (gross) stiller sig saaledes:

Indgaaende Lodsafgift 18′ = 5.50 m. à 8.38 = ...	$ 49.09
Udgaaende — 16′ = 4.90 m. à 8.38 = ...	- 41.06
For Lodsning i Roveret eller for hver Flytning af Skibet . . .	- 4.00
Tonnageafgift — $ 0.06 p. g. t.	- 120.00
Sundhedsvæsenet	- 26.00

Barafgift $ 3.00 pr. ind- og udgaaende Dybde tilsammen . . .	$ 102.00
Sundhedspas	- 5.50
Permit for Losning	- 8.00
Registerafgift	- 8.00
Permit for at seile	- 4.00
Baadleie & Folk ved Forhaling	- 5.00
For hver Tilføielse paa Manifestet betales	- 0.50
Toldbodklarering	- 2.50
Arbeidsfolk erholdes for pr. Dag	- 1.50
men for Natarbeide betales	- 3.00

Mæglercourtagen er: for indgaaende Fragt 2½ %
- udgaaende — 5 -

Veracruz har i det forløbne Aar trukket til sig Mesteparten af den før tabte Trafik. De i Tampico værende fortvivlede Forhold hjalp meget hertil. Men hjalp disse Veracruz til at gjenvinde sin tabte Trafik, bragte de ogsaa den Ting med sig, at da al mulig Last blev dirigeret til Byen, fik den formeget paa en Gang, og i August, September og de første 14 Dage af Oktober var Toldboden saa overfyldt med Varer, at den — ret som det var — maatte lade al Losning stoppe for flere Dage.

Hvilke Tab de store Dampskibsselskaber, der anløber Tampico og Veracruz, maa have lidt ifjor, er vel vanskeligt at angive for Udenforstaaende, men at det vil dreie sig om mangfoldige Hundrede Tusen Kroner, derom kan der ikke være Tvivl. „Prince line" havde saaledes en Baad paa noget over 6 000 Tons d. w. henliggende i Veracruz i over 40 Dage for at losse ca. 700 Tons Stykgods.

Trafiken har nu imidlertid udjævnet sig mere, og idag expederes der som vanligt i Veracruz.

Den nye 180 Meter lange Jernkai, der gaar ret ud fra Toldboden, har gjort en uhyre god Tjeneste. Og naar nu om kort Tid de øvrige Kaiarbeider, der nu er under Udførelse, bliver færdige, vil Veracruz være istand til at tage al Trafik for det Indre af Mexico, som ikke nødvendigvis behøver at gaa over Tampico.

Veracruz blev ifjor anløbet af: 50 norske Dampskibe, dr. 43 676 Tons, og 2 norske Seilskibe dr. 618 Tons.

I de 6 sidste Maaneder af 1898 blev Veracruz anløbet af: 80 engelske Dampskibe dr. 146 648 Tons, 7 franske dr. 13 168 T., 27 norske dr. 24 249 T., 32 tyske dr. 54 516 T., 16 spanske dr. 31 271 T., 17 amerikanske dr. 42 536 T., 5 mexikanske dr. 2 648 T. og 1 svensk Seilskib dr. 568 T. Tilsammen 185 Damp- og Seilskibe dr. 315 036 Tons.

(Nogen Opgave for hele Fjoraaret har det ikke været mig muligt at erholde.)

Angaaende den af Regjeringen paatænkte større Flydedok og mekaniske Værksted høres der nu intet nærmere, og det er at befrygte, at denne Sag, der er meget afhængig af den eventuelle Forøgelse af Mexicos Flaade, vil blive udsat paa ubestemt Tid.

Veracruz har ifjor været slemt herjet af Gulfeber og Malaria. Grunden hertil angives at være det meget slette Kloaksystem og de store Opmudringer, der har været foretaget for at faa større Dybde paa Havnen.

De to Jernbanekompagnier, der har al Trafik mellem Hovedstaden og Veracruz, synes nu at have faaet Øinene op for, at der maa et mere tidsmæssigt Stel til, og de synes nu derfor indbyrdes at konkurrere paa Liv og Død om, hvem der kan byde den største Komfort for Passagerer og hurtigste Befordring af Varer. Takket være dette har det ene Selskab nu siden Nytaar etableret et Nathurtigtog mellem Hovedstaden og Veracruz og vice versa.

For alle Varer til og fra Hovedstaden og de om den liggende Distrikter er og maa Veracruz blive den mest naturlige Transithavn.

Naar Veracruz aarlig anløbes af færre norske Dampskibe end Tampico, da har dette sin Grund i, at over denne sidste By sker den fornemmeligste Import af Kul, og det er for det meste i den Trade, de Tampico anløbende Skibe gaar. Veracruz paa sin Side har en meget liden Kulimport i Forhold til Tampico, og Mesteparten af de Varer, der ankommer til Veracruz, er Stykgods for Hovedstaden og det Indre af Mexico, og næsten alle disse Varer kommer fra Europa i Skibe, der tilhører de store transatlantiske Selskaber i London, Hamburg, Havre, Liverpool etc.

Nyt Dekret angaaende Tonnageafgiften.

Den 1ste Juli blev der offentliggjort et Dekret, hvorved Havnefogedpengene, Fyrafgifterne og de forskjellige Havneafgifter skal erstattes med en Tonnageafgift af $ 0.06 pr. Ton af Dampskibe og $ 0.10 pr. Ton af Seilskibe, der ankommer med Last eller i Ballast.

Afgiften beregnes af Bruttodrægtigheden.

Fritagen for Afgiften er: 1) Fartøier, der ankommer fra en anden mexikansk Havn, og der allerede har betalt Afgiften; 2) Fiskefartøier; 3) Krigsskibe; 4) Fartøier, der ankommer for at reparere i Søen erholdt Havari; 5) Lystyachter.

Dampskibe, der gaar i fast Rute, kan erholde Afslag i Afgiften ved Ansøgning derom til vedkommende Minister.

Sundheds- og Lodsafgifterne opkræves som tidligere.

Jernbane til Guatemala. Endel amerikanske Kapitalister har sendt ned en Kommission — væsentlig bestaaende af Ingeniører — for at undersøge og beregne Mulighederne og Bekostningen af en Jernbane til Guatemala. Denne Bane skal da staa i Forbindelse med det mexikanske Jernbanenet og gaa ud fra San Geronimo paa Tehuantepec-Banen. Derved bliver Coatzacoalcos den naturlige Havn for hele Guatemalas Ind- og Udførsel, og hvilken Betydning dette vil have for Mexico i sin Almindelighed og Coatzacoalcos i Særdeleshed, kan man vel neppe nu tilfulde have nogen Idé om; men da det forlyder, at den mexikanske Regjering vil træde støttende til, beviser jo det, at man har paa det rene, at denne Bane vil bringe Landet store Fordele. Og naar Regjeringen vil støtte Sagen, maa nok Banens Paabegyndelse kun være et Tidsspørgsmaal.

*

Ferrocarril de Mexico à Cuernavaca y el Pacifico aabnede ihøst sin Station i Ignala. Det resterende Stykke til Acapulco paa Pacifik-kysten antages at blive færdig om ca. et Aar, og dette bliver da den første og eneste Forbindelse, Hovedstaden faar med Pacifik-Kysten.

Ferrocarril Central Mexicano bygger forresten ogsaa paa en Bane, hvis Terminus skal være San Blas paa Pacifik-Kysten. Denne Bane vil dog aldrig kunne faa nogen Trafik fra eller til Hovedstaden, da Veien bliver 3 à 4 Gange længere end den ovenfor nævnte Bane. Ei heller er den bygget med dette for Øie.

Jernbanefragterne er ihøst sat op med ca. 15 %, og saafremt den mellem de forskjellige Kompagnier gjorte Aftale viser sig holdbar, er nok ikke en yderligere Forhøielse ganske usandsynlig, da ingen Bane i Mexico til Dato kan rose sig af de Dividender, Aktionærerne har faaet.

India Rubber Coy lim. Jeg nævnte i min forrige Rapport, at et engelsk Syndikat med en Kapital af £ 600 000. 0. 0 var dannet for Dyrkning og Fabrikation af Gummi. Hele denne Affære er nu bevist at have været Svindel fra først til sidst. Flere stormende Møder af Aktionærerne har været holdt i Høst i London, og det er nu vel omtrent klart, at Aktionærerne er bleven taget ved Næsen for nær en halv Million Pund Sterling af Promoterne, der nok har beregnet sig dette i Provision! At Hooley har havt med dette Foretagende at gjøre, behøver vel neppe at siges.

Ihvorvel denne Affære ikke direkte kan skade Mexico, har den dog naturligvis gjort sin store Skade; thi Publikum vil herefter være skeptisk i nogen Tid for Aktieindbydelser fra Mexico, og hvad Mexico i høi Grad trænger, Kapital fra Udlandet, vil nu, som Følge af denne Skandale ikke være saa let at erholde.

Las minas de cobre de Inguran er den betydeligste af alle de Miner, der blev startet foregaaende Aar. Det paastaaes, at denne Mine vil kunne levere saa betydelige Kvanta Kobber, at den vil og maa dominere Verdensproduktionen. Aktiekapitalen er $ 7 000 000 Guld (ca. Kr. 26 000 000). Hovedaktionærerne er de berømte Rothschild og Mirbaud i Paris.

Nogen offentlig Indbydelse til Aktietegning er endnu ikke udlagt, og der tales nu om, at der ingen vil komme, da de ovenfor nævnte Herrer, der ogsaa skal have kjøbt andre Kobberminer, skal have til Hensigt sammen med et amerikansk Syndikat at drive Kobberprisen op, efter at de har erhvervet Kontrollen over de vigtigste af Verdens Kobbergruber. Med den nuværende stærke Efterspørgsel efter Kobber til elektriske Apparater, vil nok dette ikke falde saa vanskeligt for et saadant kapitalstærkt Konsortium, saa derpaa bør man vel være forberedt. Aktier i Kobberminer er som Følge af det ovenanførte livligt efterspurgte, og i alle Kobberminer arbeides der nu under Høitryk.

Exporten af Kobber i Fiscal-Aaret 1897—98 var: 11 268 907 Kg. til en Værdi af $ 2 277 882, men naar engang Opgaven over Exporten i det indeværende Fiscal-Aar foreligger, vil man nok faa se nogle andre Tal, der uden nogen Kommentar vil illustrere paa en klar Maade, hvad der er skeet i denne Branche.

The „Financial Times“ — London bragte for nogen Tid siden den Meddelelse, at Sir Thomas J. Lipton — den berømte The-Kjøbmand og Mange-Millionær — var beskjæftiget med den gigantiske Plan at kjøbe op ca. 25 000 Acres Land i Mexico. Dette Land skulde da opdyrkes saaledes: 10 000 Acres til Tobak, 10 000 til Kaffe og 5 000 Acres til Kakao.

Kommer denne Plan til Udførelse — hvad der er Grund til at tro — vil det naturligvis have en kolossal Betydning for Landet, og denne Betydning ligger ikke alene i det, dette Selskab vil gjøre, men ogsaa i den Ting, der ikke maa undervuderes, at Opmærksomheden derved bliver henledet paa Mexico, og da animeres nok andre til ogsaa at følge efter. Her er nok af godt frugtbart Land, der endnu ikke har seet Plogen. Under det sidste Fiskal-Aar solgte eller gav Regjeringen bort ialt 380 368 Acres Land, saa det viser sig, at Opmærksomheden allerede maa være tilstede, selv om man gaar ud fra, at over Totredieparten af det ovenanførte Land repræsenterer Skove, Miner eller andet værdiløst Land, der ikke er bestemt til Opdyrkning.

Blandt alle de andre store Projekter, der har været omtalt i Aviserne i den seneste Tid, kan jeg nævne, at et fransk Kompagni med en Kapital paa flere Millioner staar i Underhandling om Kjøb af et umaadeligt Terræn ved Tampico, hvor de da skal anlægge en moderne Sukkerplantage og exportere det forædlede Produkt. Jorden der som paa de fleste Steder i Mexico egner sig ganske fortrinlig til Dyrkning af Sukkerrøret, og det er derfor en Ting, der har forbauset mange, at Dyrkningen af Sukker aldrig har naaet stort længere end til at dække Landets eget Behov, idet Exporten omtrent er betydningsløs.

Den var i 1896—97 ℔ 67 304 og gik saa ned i 1897—98 til ℔ 5 759.

Hvis ikke Grunden ligger i, at det ikke lønner sig at befatte sig med Dyrkning og Forædling af Sukker til Export, uden at det kan ske i større Maalestok, saa kan jeg ikke give nogen Forklaring paa denne Sag.

Bomuldsdyrkningen og Fabrikationen fortjener at nævnes med et Par Ord, da baade Dyrkningen og Forarbeidelsen af Produktet har taget et saadant Opsving, at de saa langtfra gaar upaaagtede, at de tvertimod vækker Opmærksomhed.

Man regner, at Forbruget af Bomuld nu er 50 000 000 Kg., og at af dette Landet selv producerer over Halvparten. Om 2 à 3 Aar herefter paastaaes det, at ikke alene skal Landet kunne dække sit eget Behov, men sogar kunne afgive til Export. Hvorom alt er, saa er den Ting sikker, at Jorden gjennemgaaende egner sig bedre i Mexico for Dyrkning af Bomuld end paa de fleste Steder i De forenede Stater, og da der nu i de sidste Aar er nedlagt ganske pene Kapitaler i Bomuldsplantager, er det jo ingen Umulighed, at Mexico om nogle Aar optræder som Exportør af Bomuld.

Der opgives, at i 1897 fandtes der i Mexico: 13 600 Vævstole, 448 156 Spindler, 24 Farvemaskiner til hvis Drift der anvendtes 13 826 Hestekræfter og 20 994 Mænd, Kvinder og Børn.

De mest gangbare Sager af Bomuldsvarer fabrikeres nu inden Landet, og Importen dreier sig nu kun om nogle mindre Kvanta af enkelte finere Sager.

**

Til de fleste af Spinderierne og Væverierne er der anvendt Vandkraft, hvorpaa Mexico er omtrent lige saa rigt som Norge.

Ny Bank. I disse Dage er det definitivt besluttet at oprette en ny Bank, der skal føre Navnet: „Central Bank". Trods at der aldrig var lagt ud Lister til Aktietegning, og Sagen saaledes kun var kjendt af faa, kom der Anmodninger om Aktier for over $ 10 000 000.

Den nye Bank skal startes med en Kapital, fuldt indbetalt, af $ 6 000 000. Af dette Beløb er Halvparten tegnet af: Deutsche Bank, Berlin, S. Bleichröder, Berlin, J. P. Morgan & Co., New York, og en bekjendt mexicansk Bankier Enrique C. Creel, Chihuahua. Administrerende Direktør bliver den her vel kjendte tyske Bankier og Konsul Paul Kosidowski.

Det er at haabe, at den nu startendes Bank vil tage Ledelsen inden den mexicanske Bankverden og derved fremkalde tidsmæssige og mere moderne Bankforholde end de, der nu existerer; thi det er ikke de nuværende Bankers Fortjeneste, at Landet har gaaet saa hurtigt og sikkert frem i de sidste Aar. Efter hvad jeg har seet i en Avis om den nye Bank, skulde der være godt Haab derom, naar det siges: — — — „It is proposed to conduct a general banking business on the most modern and liberal system".

Og baade Nationalbanken og Banco de Londres y Mexico har sikret sig Samarbeide med den nye Bank, der, eftersom det behøves, skal udvide sin Kapital til tyve Millioner Dollars. Hvis denne Bank holder, hvad man venter af den, vil et stort Savn være afhjulpet, men paa ingen Maade helt tilfredsstillet; thi her er ikke alene Plads, men sogar Nødvendighed for endnu flere Banker. Den officielle Diskonto er vel bare 7 % pr. Aar, men hvormeget laanes der ud til denne Rate? Jeg tror, at de Kapitaler snart vil være sammenadderede!

Den vanlige Rente hos Privatbankiererne — ja selv ofte hos Banco nacional og Banco de Londres — gaar op i 9—10 ja 11 % foruden at de beregner sig $^1/_2$ à 1 % Provision.

Og selv om en Affære levner en aldrig saa pen Fortjeneste, falder en saadan Beklipning følsom, naar man maa laane. Jeg har med egne Øine seet, at et solid og respektabelt Firma mod fuld og god Sikkerhed laante et Beløb paa nogle Tusen Dollars til 9 % Rente pr. Aar og 1 % Provision. For Kapitalisterne er jo dette en meget behagelig Tilstand, da de med ubetydeligt Arbeide og ingen Risiko kan faa sin Formue til at kaste af sig 8 à 10 %. 1ste Prioritets Panteobligationer paa 60 à 80 % af Skattetaxten gaar kun undtagelsesvis under 7 % — Regelen er 7 à 8 % alt eftersom Pengemarkedet er.

Kursen og Sølvets Værdi er for Mexico egentlig en og samme Ting, da den aller mindste Fluktuation i Sølvets Værdi strax gjør sig gjældende paa Kursen.

Ved Afslutningen af min forrige Rapport var Kursen $22^5/_8$ d og efter dette skulde altsaa en mexicansk Sølvdollar i vore Penge være lig Kr. 1.69 à 1.70 eller med andre Ord, der existerede en Agio af ca. 120 %.

Siden den Tid har Kursen jevnt forbedret sig, og i det Øieblik, jeg nu skriver dette, er den mellem $23^{15}/_{16}$ à 24 d og en Sølvdollar er som Følge heraf gaaet op i ca. Kr. 1.82 og Agioen saaledes ned til 104 à 105 %.

Denne Kurs virker selvfølgelig ligesaa stimulerende paa Importen, som den virker hemmende paa Exporten.

Og skulde Efterspørgselen efter det hvide Metal holde sig, eller af en eller anden uforudseet Grund tiltage, saa er den Ting klar, at Kursen i det første Tilfælde maa holde sig, medens det er ligesaa sikkert, at den i sidste Tilfælde vil forbedre sig endnu mere.

Alt afhænger derfor meget følsomt af og parallelt med Verdensbehovet for Sølv, og ligesaa umuligt som det vil være at forudsige noget om dette, ligesaa umuligt vil det være at forudsige, hvad Kurs vi om et halvt Aar f. Ex. faar.

Konsulatfakturaen. I min forrige Rapport har jeg baade omtalt den Værdi, dette Dokument besidder, og de Ting, der maa iagttages, for at faa den feilfrit udstedt, saa jeg skal nu kun her indskrænke mig til at henpege paa, hvad jeg allerede har indberettet, anbefalende enhver, der befatter sig med Export til Mexico, nøie at sætte sig ind i alt vedrørende denne Sag.

Det skal ikke nægtes, at saadan som Forholdene er idag, er denne Konsulatfaktura en ren Plage for Exportørerne, men da den nu engang maa til, er der ingen anden Raad end at skaffe den.

Dens Hovedopgave skal nu være at forhindre Smugling eller falske Deklarationer af Varernes Art, for at faa appliceret en lavere Toldsats end den virkelige. Det er jo indlysende, at hvis Regjeringen havde havt fuld Tillid til Toldetaten, saa havde den ikke behøvet at gaa til en saa rigorös Lov som den, der nu paabyder denne Konsulatfaktura. Noget Haab om, at den nogensinde helt skal blive ophævet, tror jeg neppe, der kan næres; thi den Afgift, der erlægges for den mexicanske Konsuls Underskrift, tilfalder for en større Del den mexicanske Konsulatkasse, og dermed paastaaes det, at Mexico kan lønne sine fast ansatte Konsuler.

Om der imidlertid blev sat lidt mindre strenge Fordringer til denne Fakturas absolute Feilfrihed, og om virkelig betydningsløse Feil blev lidt mildere bedømt ved Ansættelse af Mulktbeløbets Høide, vilde meget være vundet, og dette er vel det eneste, man tør haabe paa for nærværende.

Gulfeberen har helt siden i Juni ligget som en Svøbe over Landet. Den brød ud i Veracruz, og inden faa Uger var den over hele Kysten fra Tampico til Havnene i Yucatan. Saa troede man i de første Dage af September at være fri for den, og dette ledede til en officiel Meddelelse derom. Men neppe var denne udgiven, forinden Sygdommen paanyt brød ud, og denne Gang mere kraftig og ondartet end før. Saa var der igjen i November en liden Pause, og der meddeltes paany officielt, at nu var de mexicanske Havne fri for Gulfeber.

Kun nogle faa Dage efter denne officielle Meddelelse, bragte Aviserne Meddelelser fra Veracruz om, at Feberen paanyt var der og denne Gang mere heftig end nogensinde før.

Den angives nu at være af epidemisk Art, og naar den nu har overvintret, vil den saaledes i dette Aar blive en slem Plage. Som en Mærkværdighed kan jeg anføre, at man som oftest ingen Forskjel kan gjøre paa

Gulfeber og Malariafeber, da disse to egentlig meget forskjellige Sygdomme her optræder med de samme Symptomer, og Sygdommene forløber ogsaa omtrent ens. Kun er den dødelige Udgang af Gulfeberen meget større end af Malariaen. Derfor siges der ogsaa bestandig her: Dør man, saa er det Gulfeberen, og kommer man sig, ja saa er det Malaria. I Monterrey, der ligger 518 Km. inde i Landet, udbrød der en Sygdom i Juli—November, som rev bort Tusinder af Mennesker, og man er endnu ikke paa det Rene, enten det var Malaria eller Gulfeber, trods at det medicinske Fakultet sendte op en speciel Kommission for at bringe dette Spørgsmaal ud af Verden; thi man var overalt meget bestyrtet og ræd for, at Sygdommen kunde forplante sig videre.

Min Brevadresse er nu:
Apartado (ɔ: Post office box) No. 2048,
og min Telegramadresse:
Schjetnan — Mexico.
A. B. C. Code 4de Udgave benyttes.

Christian Schjetnan.

Wien.

Aarsberetning dateret 12 April 1899.

Stagnationen, som Aaret 1897, grundet paa de politiske Forhold, opviste, vedvarede ogsaa i 1898. Hverken Ordning af Forholdet til Ungarn eller af den indre politiske Situation skeede. Uagtet dette var dog Aaret 1898 i økonomisk Retning gunstigere end 1897. Først og fremst var 1898 Aars Høst, uagtet den enorme Skade paa mange Millioner, som blev foraarsaget ved Hagl, betydelig bedre end Aaret forud. Rigtignok var Høstens Udbytte ikke stort nok til at udjævne det foregaaende Aars ugunstige Høst, saameget mere som det viste sig, at de Forraad, som man havde, var blevet fuldstændig opbrugte, før end 1898 Aars Høst blev indbragt, og Følgerne af 1897 Aars ugunstige Høst kom i det forløbne Aar tydelig til Syne. Grundet herpaa opnaaede Kornprisen i første Halvdel af 1898 sit Højdepunkt, rigtignok for snart derpaa endog at falde lavere end Priserne i 1897 var. (Saaledes noteredes f. Ex. Hvede i 1898 fl. 16.70 mod fl 11.00 i August 1897 og fl. 8.00 i August 1898.) Det østerr. ung. Monarki var nødt til for største Del at dække sit Behov for Korn i Udlandet, og steg saaledes Kornimporten i 1898 fra ca. 40 Millioner i 1897 til 81.5 Millioner Gylden, altsaa med 41.5 Millioner Gylden, medens samtidig Kornexporten formindskedes med ca. 8 Millioner, saaat 1897 Aars daarlige Høst endnu gjør sig bemærkbar i Balancen for 1898, med et Minus af ca. 50 Millioner. Følgen heraf var, at det østerr. ung. Monarkis Handelsbalance, for første Gang efter mange Aars Forløb, blev passiv, thi Importen beløb sig til 830.9 Millioner Gylden og Exporten kun 808.7 Millioner Gylden, og saaledes opstod et Minus af 22.2 Millioner Gylden, medens Aarene forud Udførselen ligeover for Indførselen

udviste et Plus i 1893 af 134.9 Mill. Gylden, 1894 95.5, 1895 19.3, 1896 56.9 og i 1897 11 Mill. Gylden.

Den ugunstige Indflydelse, som den store Import af Korn havde paa Handelsbalancen, kunde kun for en liden Del udjævnes ved større Export af andre Artikler. Saaledes steg Exporten af Sukker med ca. 5.6 Mill. Gylden, Bælgfrugter med ca. 2.7 Mill. Gylden, Frugt med ca. 3.2 Mill. Gylden, Slagtekvæg med ca. 4.2 Mill. Gylden, Æg med ca. 2.5 Mill. Gylden, Træ med ca. 12 Mill. Gylden, Kul med ca. 4.2 Mill. Gylden, mineralske Farvestoffe med ca. 2.6 Mill. Gylden, Halvfabrikater med ca. 5 Mill. Gylden, Helfabrikater inkl. Sukker med ca. 17 Mill. Gylden. Som Følge af Handelsbalancens Passivitet besluttede Regjeringen at anvende forøget Opmærksomhed paa at ophjælpe Industrien og Exporten. Der blev skaffet et Industri-Biraad, som bestaar af Industridrivende af alle Kredse, og hvis Opgave det ogsaa er at forberede Fornyelsen af de med Aar 1902 udløbne Handelskonventioner. Der blev indført Lettelser for Dannelse af Aktieselskaber, endvidere flere Gange foretaget Undersøgelser til Ophjælp af Exporten, ligeledes blev fremlagt Udkast til en Lov om Skattefrihed for Handelsskibe.

Østerriges Præliminær-Budget for 1899 udviser et Overskud af ca. 100 000 fl. Til at bestride Udgifterne ved forskjellige vedvarende Investitioner blev udsat et Beløb af ca. 31 Mill. Gylden, som skal dækkes ved Udgivelse af Renter. At bemærke herved er, at Regjeringen tænker at udgive 4 % „Kronenrente", hvorimod den før udgivne saakaldte „Investitionsrente" var $3^1/_2$ % rentebærende og blev udgivet under Pari. Afsluttelse af Budgettet for 1899 er grundet paa de bekjendte politiske Forhold i Parlamentet hidindtil ligesaalidet skeet som Afsluttelsen af Statspræliminaret for 1898. I 1898 blev der vedtaget en ny Lov, ved hvilken Statsembedsmændenes Gager forhøiedes betydelig. Herved opstaar en forøget Udgift af ca. 13 Mill. Gylden om Aaret og derfor har Regjeringen fremlagt forskjellige Lovforslag i den Retning ved Forhøielse af Told paa Sukker, Øl, Brændevin og Petroleum at dække denne forøgede Udgift. Ogsaa disse Lovforslag er hidindtil uafgjorte. Om Finantsmanipulationens Resultater for 1897 foreligger ingen autentiske Meddelelser, dog anslaar man Overskuddet til ca. 30 Mill. Gylden. Af Interesse vil være Resultatet af den i 1898 ny indførte Personalindtægts-Skat. Det maa bemærkes, at efter vedkommende Skattelove kun Personer med en Indtægt af mere end 600 fl. kan blive tilpligtet at betale Skat, men at dette i Virkeligheden først sker ved en Indtægt af mere end 1 000 fl, hvis Skatten ikke gjælder Tjenestemænd (Embedsmænd), for hvilke Skatten indkræves hos Arbeidsgiveren. Antallet af dem som har at betale Personalindtægtsskat i hele Østerrige, er 711 512 Personer, eller ca. 2.8 % af hele Befolkningen, med en Skat af 22.3 Mill. Gylden. Disse Skatydere og de, som hører til deres Husholdning, udgjør tilsammen 1 861 000 Personer, ca. 7.3 % af Befolkningen. Hele Indtægten, for hvilken Skat betales, beløber sig til 1 156.5 Mill. Gylden. Paa en Skatyder kommer i Gjennemsnit en Indtægt af 1 625 fl. og en Skat af fl. 31.25, følgelig pr. Person af hele Befolkningen en Skat af 87 Kreuzer.

Skatteskalaens Progression bevirker, at den laveste Klasse af Skatyderne, som udgjør 85 % betaler ca. $^1/_4$ af Skatten, medens de 255 høieste skattepligtige, som udgjør ikke fuldt $^1/_2$ % af alle Skatydere, har at udrede over 13 % af hele Skatten. Man kan antage, at Totalbeløbet af Skatten for 1898, — 22.3 Mill. Gylden — ved nøiagtigere Befølgelse af Skatteloven, end dette var muligt straks efter Lovens Ikrafttræden, vil komme til at forøges betydeligt.

Valutareguleringen har i 1898 kun gjort smaa effektive Fremskridt, rigtignok blev 20 Mill. Gylden „Salinenscheine" indløst af Overskuddene ved de forrige Aars Finantsoperationer, og deres Cirkulation saaledes reduceret til ca. 50 Mill. Gylden. Desuden blev i April 1898 de Lovforslag, som behandler „Kronenwährung", fremsat for Parlamentet, men er hidtil ikke blevet afgjorte. Den officielle Rentefod var i 1898 indtil den 13 Oktober 4 %, fra den Tid indtil den 24de November 4½ %, og efter denne Tid 5 %, hvilken Rentefod fortiden ogsaa gjælder. Foraarsaget blev denne Stigning ved den mod Slutten af det forløbne Aar indtraadte Forringelse af de likvide Pengemidler, som delvis ogsaa var en Følge af den samtidig i Tyskland indtraadte Pengeknaphed og dermed i Sammenhæng staaende Rentefodforhøielse. Paa Lovgivningens Omraade er kun at nævne, at med den 1ste Januar 1899 den nye Patentlov traadte i Kraft. Denne er i det væsentlige udarbeidet efter den tyske Lov. Endvidere er at bemærke, at der blev dannet Industridomstole med Tilkaldelse af ikke professionelle Dommere, hvis Sag det er at dømme i Lønsstridigheder mellem Arbeidsgiver og Tjenestemand. Slutteligen er at nævne Afsluttelse af en Handels- og Skibsfartstraktat med Japan; og som lokal Begivenhed Udbrud af den asiatiske Pest i Wien, som foraarsagede tre Dødsfald, men hvis Udbredelse blev forhindret ved Anvendelse af de nødvendige Forholdsregler. Som allerede meddelt i Begyndelsen af denne Indberetning var Høsten i 1898 meget gunstig og Udbyttet af alle Kornsorter ikke blot større end forrige Aar, men ogsaa større end Udbyttet i ethvert af de forløbne sidste 10 Aar. Dette er saa meget mere værd at bemærke, som den med Korn tilsaaede Flade er gaaet ikke ubetydelig tilbage. Denne beløb sig i Aaret 1898 til 6.29 Mill. Hektar mod 6.31 Mill. Hektar i 1897 og 6.33 Mill. Hektar i 1896.

Høstens Udbytte var som følger:

	1898.				I Gjennemsnit i de sidste 10 Aar:			
Hvede	12.7	Mill.	Meter	Centner	11.6	Mill.	Meter	Centner
Rug	20.3	—	—	—	18.8	—	—	—
Byg	13.8	—	—	—	12.4	—	—	—
Havre	18.7	—	—	—	16.2	—	—	—
Mais	4.2	—	—	—	4.4	—	—	—

Fra Østerrige-Ungarn blev i 1898 exporteret:

Sulfit og Natron Cellulose bleget . . .	108 998	Mtr. Ctr.
Do. ubleget . . .	238 068	—
Træmasse	41 896	—
Pap, brun og hvid	143 781	—

De vigtigste Artikler, der blev indført fra Norge, var følgende:

Tran 21 176 Mtr. Ctrn., Stokfisk 13 443 Mtr. Ctrn., Sild, saltet og røget 18 905 Mtr. Ctrn., Andre Fiske, saltet, røget eller tørret 9 585 Mtr. Ctrn.

Exporteret til Norge blev:

Byg 1 913 Mtr. Centr., frisk Frugt saasom Æbler, Pærer, Blommer 986 Mtr. Centr., Malt 18 469 Metr. Centr., Hatte af Filt, Straa, Silke etc. 457 Mtr. Centr., Velocipeder, ogsaa Dele deraf 214 Mtr. Centr., Lommeuhre 488 Metr. Centr.

Carl Neufeldt.

San Francisco.

Skibsfarten 1898.

Norske Fartøier.	Med Ladning		I Ballast.		Tilsammen.				Brutto-fragter.
	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Deraf Dampskibe. Ant.	Deraf Dampskibe. Tons.	£
I. Ankomne.									
Fra fremmede Lande til Hovedstationen . .	27	59 829	-	-	27	59 829	24	54 223	43 024
Fra fremmede Lande til Vicekonsulsstationerne	5	8 661	8	13 392	13	22 053	9	15 580	4 290
Ialt	32	68 490	8	13 392	40	81 882	33	69 803	47 314
II. Afgaaede.									
Til fremmede Lande fra Hovedstationen . .	1	1 456	24	54 892	25	56 348	23	52 238	2 500
Til fremmede Lande fra Vicekonsulsstationerne	8	13 392	5	8 661	13	22 053	9	15 580	30 558
Ialt	9	14 848	29	63 553	38	78 401	32	67 818	33 058

Et Fartøi solgtes til et amerikansk Rederi, et blev liggende over til 1899.

For Havari eller Ordre anløb ingen Fartøier.

Erlagte Konsulatafgifter ved Hovedstationen: ℔ 368.11, ved Vicekonsulsstationerne: ℔ 376.15, ialt ℔ 744.26.

Ingen svenske Fartøier ankom i Aarets Løb til Distriktet.

17 Sømænd paamønstredes i Aarets Løb i Distriktet, 26 afmønstredes og 37 Sømænd anmeldtes som rømte fra norske Fartøier.

Aarsberetning dateret 31 Marts 1899.

Skibsfart.

I Aarets Løb har ingen direkte Forbindelse fundet Sted mellem dette Konsulatdistrikt og de forenede Riger.

Af norske Skibe ankom 40 dr. tilsammen 81 882 Rg. Tons. Af disse var 33 Dampskibe dr. 69 803 Reg. Tons. Sammenlignet med 1897 udviser dette en Aftagen i Antal af 8 Skibe, men kun af 1 065 Rg. Tons.

Af Dampskibe gik et i Maanedsfragt med Kul fra Nanaimo, Br. Col. til San Francisco og et andet i Maanedsfragt med Kul fra Nanaimo vekselvis til San Francisco, Port Los Angeles eller San Diego de første 5 Maaneder af Aaret, da det blev solgt til amerikansk Rederi. Af de til Vicekonsulsstationerne ankomne 6 Dampskibe (de i Maanedsfragt beskjæftigede ikke medregnet) ankom 3 i Ballast fra Japan, 1 fra San Francisco og 2 med delvis Ladning fra Japan.

Af de til Hovedstationen ankomne 3 Seilskibe dr. 5 606 Tons bragte 1 Kul fra Newcastle N. S. W. og 2 Kul fra Leith, Scotland. De til Vicekonsulsstationerne ankomne 4 Seilskibe dr. 6 473 Reg. Tons var alle i Ballast.

Fra Distriktet afgik ialt 38 norske Fartøier dr. 78 401 Reg. Tons, heraf 32 Dampskibe af 67 818 Reg. Tons Drægtighed. 1 Seilskib af 1 496 Reg. Tons overligger til 1899 og 1 Dampskib af 1 985 Reg. Tons blev solgt til amerikansk Rederi. Af Dampskibe udenom de i Maanedsfragt beskjæftigede afgik 1 med Trælast til Kina, 1 med Jernbaneskinner til Japan og 2 med Stykgods til Vladivostock, Sibirien.

Af de fra Hovedstationen afgaaede 2 Seilskibe gik 1 i Ballast til Puget Sound og 1 med Trælast til Melbourne. Af de fra Vicekonsulsstationerne afgaaede 4 Seilskibe tog 1 Trælast til Australien, 1 Trælast til Frankrige og 2 Hvede til England for Ordre.

De med Ladninger til Distriktet ankomne 32 Fartøier (iberegnet de i Maanedsfragt) optjente i Bruttofragt ca. £ 47 314 og de med Ladninger afgaaede 9 Fartøier ca. £ 33 058, sammenlignet med respektive Bruttofragter af £ 36 733 og £ 55 888 for 1897.

Af europæiske Nationers Skibe, der i 1898 besøgte San Francisco, indtager Norge fremdeles Pladsen næstefter England og overgaar i Tonnage Summen af Frankriges, Italiens og Tysklands samlede Tonnage.

Den oversøiske Skibsfart paa San Francisco i 1898 udviser:

Ialt ankomne 824 Fartøier dr. 1 122 957 Reg. Tons, heraf 494 Seilfartøier af 530 092 Reg. Tons, og 330 Dampskibe dr. 592 865 Reg. Tons.

Ialt afgaaede 732 Fartøier dr. 1 031 695 Reg. Tons, heraf 419 Seilfartøier af 464 153 Reg. Tons og 313 Dampskibe dr. 567 542 Reg. Tons.

Sammenlignet med 1897 udviser Antallet af ankomne Skibe en Forøgelse af 4, men Tonnagen en Aftagen af 31 510 Reg. Tons.

Fragtkonditionerne i 1898 var ugunstige paa Grund af, at Hvedehøsten i Californien som Følge af Mangel paa Regn paa mange Steder slog feil, og man havde til Udførsel kuns omtrent $^1/_3$ Kvantum sammenlignet med et Middelsaar.

Hvedefragterne stillede sig i Aarets Løb for Staal og Jernskibe til England etc. som følger :

Januar 30—30 sh., Februar 31 sh. 3 d—25 sh., Marts 28 sh. 9 d—22 sh. 6 d, April 25—22 sh. 6 d, Mai 30—27 sh. 6 d, Juni 30—28 sh. 9 d, Juli 27 sh. 6 d—25 sh., August 26 sh. 3 d—23 sh. 9 d, September 25—22 sh. 6 d, Oktober 27 sh. 6 d—22 sh. 6 d, November 26 sh. 3 d—25 sh., December 26 sh. 3 d—25 sh.

Trælastfragterne holdt sig hele Aaret igjennem forholdsvis lave, da paa Grund af de uheldige Konjunkturer i Hvedefragterne flere af de større Jern- og Staalskibe foretrak at akceptere Trælastfragter. De varierede fra 47 sh. 6 d til 55 sh. pr. 1 000 superficial Fod til Melbourne eller Adelaide, 40 til 55 sh. til Vestkysten af Sydamerika og 62 sh. 6 d til 67 sh. 6 d til England og Kontinentet.

Kulfragterne hertil var hele Aaret ualmindelige høie, da Skibsrederne vægrede sig imod at sende sine Skibe til et Sted, hvor et daarlig udgaaende Fragtmarked var ivente, og fra Newcastle, N. S. W. til San Francisco steg de fra 15 sh. til 20 sh. pr. Ton. Fra Wales, England, var Stigningen ikke saa mærkbar paa Grund af Strike i Kulminerne dersteds.

Handelen. Omendskjøndt den i Sæsonen 1897—98 truende Tørke ikke blev afbrudt af tilstrækkelig Regnfald, og Følgen var en stor Tilbagegang i Hvedeafskibningerne, oversteg dog Udfaldet af Aarets Forretninger de flestes Forventninger. Hertil bidrog forøget Omsætning med Alaska for Guldminerne dersteds og i Klondike, ligeledes Tilvækst i Forretningerne med Hawaiian Islands og ikke mindst de talrige Troppers Udrustning, hvilke efter Udbruddet af den spansk-amerikanske Krig kom til San Francisco paa Veien til Manila. Priserne paa samtlige Californiens Produkter holdt sig gjennemgaaende gode.

Udførselen ad Søveien fra San Francisco, der paa Grund af sin geografiske Beliggenhed og som Californiens eneste sikre større Søhavn, repræsenterer omtrent den hele Stat, viser i 1898 en Nedgang af $ 8 427 456, idet den beløb sig til $ 35 852 544 mod $ 44 280 000 i 1897. Denne Forskjel fremkommer hovedsagelig ved det formindskede Kvantum Hvede, Mel og Byg. Desforuden kommer Udførselen af ædle Metaller som i det forløbne Aar beløb sig til $ 8 694 695 mod $ 18 756 336 i 1897, hvilket har sin Forklaring i, at Udførselen af Sølv til Kina og Japan aftog betydelig.

Indførselen til San Francisco ad Søveien beløb sig for 1898 til $ 36 063 124 mod $ 40 846 791 i 1897.

Hvede. Hvedehøsten i Californien for 1898 anslaaes til ca. 6 Millioner Centals mod 17½ Million Centals i 1897, og var den mindste siden Aaret 1865. Ad Søveien udførtes 3 964 817 Centals mod 9 250 591 Centals i 1897. Hvedeprisen varierede fra $ 1.10 til $ 1.80 pr. Cental mod $ 1.21¼ til $ 1.56¼ i 1897. Som Følge af det spændte Forhold med Spanien og lige efter Krigserklæringen steg Prisen i Løbet af 2 Uger fra $ 1.55 til $ 1.80, men gik siden gradvis ned og noteredes ved Aarets Slutning à $ 1.15 pr. Cental.

Hvedemel. Heraf udførtes 810 516 Tønder (à 196 Pund) i 1898 mod 869 767 Tdr. i 1897.

Byg. Høsten udgjorde ca. 3 Millioner Centals mod ca. 9 100 000 Centals i 1897. Udførselen ad Søveien var 746 042 Centals mod 3 164 558 Centals i 1897. Prisen varierede fra $ 1.10 til $ 1.45 mod 82.½ cents til $ 1.12½ pr. Cental i 1897.

Vine. Heraf produceredes i Californien ca. 17 Millioner Gallons eller omtrent samme Kvantum som i 1897. Udførselen tilsøs udgjorde 5 145 000 Gallons af Værdi $ 1 824 260 mod 5 462 000 Gallons i 1897.

Brændevin. Californiens Produktion anslaaes til ca. 11 Millioner Gallons eller noget mindre end i 1897. Udførselen Søveien var 120 000 Gallons af Værdi $ 117 150 mod 18 058 Gallons i 1897.

Frugtavlen i Californien for Aprikoser og Ferskeners Vedkommende var langt under, hvad den var i 1897 grundet paa, at disse Træer i Begyndelsen af Aaret blev skadet af Frost. Af Rosiner produceredes ca. 70 Millioner Pund; af Svedsker ca. 75 Millioner Pund. Appelsinhøsten er stadig i Tiltagende og anslaaet til ca. 5 Millioner Kasser.

Uld. Heraf produceredes i Californien i 1898 ca. 26 Millioner Pund mod ca. 32 Millioner Pund i 1897. Udførselen Søveien var 1 451 554 Pund mod 1 016 426 Pund i 1897.

Humle. Der blev høstet paa Pacific Kysten ca. 140 000 Baller (à 200 Pund) omtrent samme Kvantum som i 1897. Heraf falder paa Californien 40 000, Oregon 60 000 og Washington 40 000 Baller. Prisen varierede fra 12 til 18 cents pr. Pund.

Trælast. Produktionen for 1898 for Pacific Kysten anslaaes til ca. 1 570 Millioner superficial Fod nemlig for Washington 720, Oregon 500 og Californien 350 Millioner Fod. Der udførtes Søveien ca. 200 Millioner Fod mod ca. 300 Millioner i 1897.

Metaller. I Staterne og Territorier vestenfor Missouri River (iberegnet British Columbia) produceredes i 1898 Metaller til Værdi $ 177 022 666 mod $ 153 435 469 i 1897.

Heraf falder paa Guld $ 78 461 202, Sølv 39 016 565, Kobber 46 200 648, Bly 13 344 251, tilsammen $ 177 022 666.

Klondike og Alaska Guldfelterne har ikke svaret til de store Forventninger, og mange Guldgravere er vendte tilbage efterat have tilsat alle sine opsparede Penge. Antallet af Ulykkeshændelser og Dødsfald er meget stort, og i de fleste Tilfælde vil sandsynligvis den Forsvundnes Slægtninge aldrig høre nogen Beretning herom.

Hvalfangst. Udbyttet for 1898 udgjorde 7 608 Tønder Olje, 225 863 Pund Hvalben og 10 025 Pund Elfenben sammenlignet med 5 929 Tønder

Olje, 142 326 Pund Hvalben og 5 223 Pund Elfenben i 1897. Gjennemsnitsprisen for Spermacetolje var 50 cents pr. Gallon, for Hvalben $ 3 pr. Pund og for Elfenben 50 cents pr. Pund.

Sælfangst. Paa Kysterne af British Columbia, Japan og Behring Søen var Fangsten i 1898 paa 35 Fartøier 28 898 Skind mod 30 410 Skind paa 41 Fartøier i 1897. Denne Industri har været i stadig Tilbagegaaende.

Laksefisket. Paa Pacific Kysten, British Columbia iberegnet, nedlagdes i 1898 2 432 983 Kasser mod 3 121 117 Kasser i 1897. Gjennemsnitsprisen var for Columbia River $ 1.10 og for Alaska $ 0.90 pr. Dusin Æsker à 1 Pund.

Torskefisket. Den i dette Fiske i North Pacific engagerede Flaade indbragte hertil i 1898 775 500 Fisk eller 1 551 Tons à 2 000 Pund sammenlignet med 1 065 000 Fisk eller 2 130 Tons i 1897. 8 Fartøier deltog i Fisket mod 9 i 1897.

Svenske Fyrstikker. Heraf importeredes ca. 1 500 Kasser eller lidt mindre end i 1897. Tolden er meget høi, nemlig 8 cents pr. Gross Æsker.

Svensk Jern. Der blev indført hertil ca. 2 200 Tons mod ca. 2 000 Tons i 1897. Gjennemsnitsprisen var ca. $ 55 pr. Ton at 2 000 Pund, fortoldet.

Svensk Tjære. Indførselen hertil i 1898 var ca. 1 000 Tdr. eller omtrent samme Kvantum som i 1897. Gjennemsnitsprisen var $ 6.50 pr. Td.

Norske Varer indføres næsten udelukkende over Chicago og bestaar i smaa Partier Ansjos og hermetiske Sager foruden Medicintran.

Sundhedstilstanden i Distriktet var i detheletaget god.

Arvesager. I 1898 sendtes til Sverige $ 6 787, til Norge $ 1 243.

Konsulatets Adresse er 214 California Street, Telegramadresse Lund, San Francisco.

H. Lund.

Bremen.

Skibsfarten i 1898.

Norske Fartøier.	Med Ladning.				I Ballast.				Tilsammen.		Bruttofragter i Kroner.	
	Seilskibe.		Dampskibe.		Seilskibe.		Dampskibe.					
	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Seilskibe.	Dampskibe.
I. Ankomne.												
Fra Norge til Hovedstationen . . .	18	3 314	23	7 582	-	-	2	840	43	11 736	34 826	76 391
- Norge til Vicekonsulsstationerne . .	66	20 371	53	16 281	-	-	-	-	119	36 652	195 963	141 970
- andre Lande til Hovedstationen .	7	5 997	12	7 397	-	-	26	7 452	45	20 846	165 732	188 480
- andre Lande til Vicekonsulsstationerne	19	8 930	24	23 103	10	3 461	2	1 570	55	37 065	154 648	587 707
Ialt	110	38 612	112	54 363	10	3 461	30	9 862	262	106 299	551 169	994 548
II. Afgaaede.												
Til Norge fra Hovedstationen	2	215	42	12 989	8	2 985	4	1 327	56	17 516	1 191	96 969
- Norge fra Vicekonsulsstationerne . .	7	1 435	-	-	52	16 704	14	4 302	73	22 441	4 622	-
- andre Lande fra Hovedstationen .	5	540	2	699	11	6 476	13	7 415	31	15 130	2 946	5 422
- andre Lande fra Vicekonsulsstationerne	18	5 608	5	5 818	17	8 956	61	32 719	101	53 101	71 756	7 022
Ialt	32	7 798	49	19 506	88	35 121	92	45 763	261	108 188	80 515	109 413

For Havari anløb 2 norske Skibe dr. 1 142 Ton.

Af svenske Skibe ankom 165 dr. 40 628 Ton.

Erlagte Konsulatafgifter: af norske Skibe ved Hovedst. M. 1 289.91, ved Vicekonsulsst. M. 4 810.14; af svenske Skibe ved Hovedst. M. 842.58, ved Vicekonsulsst. M. 1 319.04.

Aarsberetning dateret 11 April 1899.

Det i Aaret 1897 begyndte Opsving i Handelen har ogsaa holdt sig i Aaret 1898. Industrien har været fuldt op og lønnende beskjæftiget. Dampskibsrederivirksomheden er gaaet fremad og kan med vedvarende høie Fragter fremvise gode Resultater. Seilskibe fortrænges dog mere og mere af Damp-

skibe. Skibsbyggeriet ved Weser var ogsaa i 1898 fuldt beskjæftiget hele Aaret igjennem. Norges og Sveriges Vareomsætning med Bremen har ifjor tiltaget. Den herværende Indførsel til og Udførsel fra Norge og Sverige beløb sig i 1898 til Mk. 17 381 169 mod Mk. 15 415 512 i 1897, M. 12 413 274 i 1896, M. 11 603 019 i 1895 og M. 12 024 262 i 1894. — Antallet af de paa Weseren ankomne norske Skibe, som indklareredes i Bremen, udgjorde i 1898 131 dr. 59 043 Ton mod i 1897 110 dr. 44 463 T., i 1896 113 dr. 44 510 T., i 1895 102 dr. 43 039 T. og i 1894 118 dr. 51 217 T. — Af ovennævnte 131 Skibe ankom 128 med Ladning og 3 i Ballast. Fra Norge ankom ialt paa Weseren 84 norske Skibe, 1 svensk, 3 bremiske, 12 andre tyske, 6 danske og 1 hollandsk, ialt i 1898 107 Skibe dr. 27 594 T. mod i 1897 95 Skibe dr. 19 391 T. og i 1896 86 Skibe dr. 23 321 T. Værdien af de dermed ankomne Ladninger beløb sig i 1898 til Mk. 1 027 424 mod i 1897 Mk. 856 456 og i 1896 Mk. 1 759 398.

Fra Weseren afgik til Norge 67 norske, 1 svensk, 15 bremiske, 13 andre tyske, 2 russiske, 1 engelsk og 2 hollandske Skibe, ialt i 1898 101 Skibe dr. 32 207 T. mod i 1897 87 dr. 25 898 T. og i 1896 94 dr. 30 846 T. Værdien af de dermed afskibede Ladninger udgjorde i 1898 Mk. 4 963 390 mod i 1897 Mk. 3 405 108 og i 1896 Mk. 3 364 074.

For norsk Regning indkjøbtes to Skibe, et i Bremen og et i Bremerhafen.

Til Brake og Nordenham ankom i 1898 af norske Skibe: 27 dr. 7 491 T. med Ladning fra Norge, 3 dr. 1 058 T. med Ladning fra Sverige, 16 dr. 12 854 T. med Ladning fra fremmede Havne og 2 dr. 601 T. i Ballast fra fremmede Havne; sammestedsfra afgik: 1 Skib dr. 293 T. med Ladning til Norge, 3 dr. 562 T. med Ladning til Sverige, 4 dr. 3 576 T. med Ladning til fremmede Havne; 9 dr. 3 017 T. i Ballast til Norge og 31 dr. 14 557 T. i Ballast til fremmede Havne. — Til Leer ankom i 1898 3 norske Skibe dr. 1 065 T. med Ladning fra Norge; disse afgik i Ballast, et til Norge, 2 til fremmede Havne. — Til Emden ankom af norske Skibe 6 dr. 1 975 T. med Ladning fra Norge, 1 dr. 634 T. med Ladning fra fremmed Havn og 4 dr. 1 240 T. i Ballast fra fremmede Havne; 4 afgik med Ladning, 7 i Ballast.

Bremens samlede Handelsomsætning i 1898 udviser følgende Zifre: Indførselen beløb sig til M. 931 280 605 og Udførselen M. 887 328 061, tilsammen M. 1 818 608 666 mod M. 1 746 337 810 i 1897 og M. 1 630 836 835 i 1896. Antallet af samtlige ankomne Skibe var i Aaret 1898 4 642 dr. 2 464 800 T. mod i 1897 4 391 dr. 2 258 988 T. og i 1896 4 494 dr. 2 011 663 T. Udvandringen over Bremen udgjorde i 1898 60 486 Personer, i 1897 46 798 P. og i 1896 67 040 P. — Handelsflaaden paa Weseren bestod i 1898 af 652 Skibe dr. 586 379 T. mod i 1897 624 dr. 546 595 T. og i 1896 591 dr. 521 876 T.

Lloyd vil om kort Tid optage sin 14 daglige regelmæssige Forbindelse med Østasien; Forbindelsen med denne Verdensdel er i stadig Tiltagende. Nordd. Lloyd's Dividende for 1898 beløber sig til 7 % mod 5 % for 1897. Dampskibsselskabet „Neptun“ uddelte 12 % Dividende og vil iaar udvide sin Driftskapital. Det samme agter ogsaa Selskabet „Argo“, som betaler 6 % Dividende for 1898, medens Dampskibsselskabet „Hansa“ giver 14 % Dividende for 1898.

Havfisket dreves i forrige Aar med 89 Dampskibe mod 86 i 1897 og 80 i 1896. Resultatet var med de høie Ispriser lidet lukrativt. Isen maatte importeres fra Rusland og Norge. Udbyttet af Sildefisket var betydelig større end i 1897; dog blev herved Priserne trykket ned. Dette Fiske drives nu med 5 Dampskibe og 22 Loggere mod 18 Loggere i 1897. Isimporten fra Norge var i 1898 usædvanlig stor; paa Weseren ankom fra Norge med Is 24 Dampskibe og 72 Seilskibe. Da ogsaa denne Vinter maa betegnes som meget mild, vil Importen af denne Artikel antagelig ogsaa iaar blive betydelig. Forhandlingerne om det store Kanalprojekt at forbinde Rhinen, Weser og Elben har i 1898 taget en gunstigere Vending, saa at man nu tør haabe paa Planens Iværksættelse. I Forbindelse hermed projekteres Kanaliseringen af den øvre Del af Weser fra Bremen til Minden.

Den norske Dampskibe „Kong Sigurd" og „Bremen" har fremdeles vedligeholdt sin regelmæssige Fart mellem Kristiania og Bremen; ligeledes underholdt Dampskibet „Flora" en regelmæssig Forbindelse mellem Gøteborg og Bremen.

Til dette Konsulat er i Aaret 1898 indløbet 216 Skrivelser og afsendt 205 Skrivelser. De til norske og svenske Sømænd m. m. ankomne, til Konsulatet adresserede Telegrammer, Breve og Tryksager beløb sig til 1 458.

Fra norske Skibe afmønstredes 65 og paamønstredes 28 Sømænd.

Hermann S. Gerdes.

Indhold: **Bremen** S. 190. — **Indberetning fra kommerciel Stipendiat Christian Schjetnan** S. 161. — **San Francisco** S. 185 — **Wien** S. 182.

Johannes Bjørnstads Bogtrykkeri.

Beretninger om Handel og Skibsfart.

Uddrag af Aarsberetninger fra de norske og svenske Konsuler for 1898 m. M.,

No. 6. udgivet ved Departementet for det Indre. **1899.**

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

Genua.

Skibsfarten 1898.

Norske Skibe.	Med Ladning.		I Ballast.		Tilsammen.				Brutto-fragter. Kr.
							Deraf Dampskibe.		
	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	
I. Ankomne.									
Fra Norge til Hovedstationen	24	11 338	-	-	24	11 338	24	11 338	99 474
- andre Lande til Hovedstationen	69	67 225	-	-	69	67 225	62	65 519	912 251
- andre Lande til Vicekonsulsstationerne	22	22 744	-	-	22	22 744	22	22 744	448 374
Ialt	115	101 307	-	-	115	101 307	108	99 601	1 460 099
II. Afgaaede.									
Til andre Lande fra Hovedstationen	8	4 291	84	72 086	92	76 377	85	74 671	3 032
- andre Lande fra Vicekonsulsstationerne	-	-	22	22 744	22	22 744	22	22 744	-
Ialt	8	4 291	106	94 850	114	99 121	107	97 415	3 032

Af svenske Skibe ankom 18 dr. 19 196 Ton.

Erlagte Konsulatafgifter af norske Skibe ved Hovedstationen Lire 6 767.80, ved Vicekonsulsstationerne Lire 1 938.50, hvoraf tilfaldt Konsulskassen Lire 969.25. Af svenske Skibe ved Hovedstationen Lire 1 472.65, ved Vicekonsuls-

stationerne L. 171.10, hvoraf tilfaldt Konsulskassen Lire 85.55. Ialt tilfaldt Konsulskassen Lire 9295.25.

Expeditionsafgifter af norske Expeditioner Lire 428.90, af svenske Expeditioner Lire 124,80.

De for norske Skibe under Rubriken „Bruttofragter" opførte Beløb udtrykker ikke samtlige optjente Bruttofragter, idet deri ikke er medregnet 13 Dampskibe, dr. 10945 Tons, der er gaaet i Maanedsbefragtning. Det samlede maanedlige Fragtbeløb for disse Dampskibe er opgivet til Kr. 111565. Af svenske Dampskibe har ligesaa et dr. 792 Tons havt Maanedsfragt, stor 7620 Kroner.

Under de i Ballast afgaaede norske Skibe er ogsaa opført et Antal af 18 dr. 9058 Tons, der er afgaaet med indehavende Restladning til andre, mest italienske Havne uden hersteds at indtage Ladning.

Der afmønstredes fra norske Skibe 11, fra svenske 11 Mand. Paa norske Skibe paamønstredes 26, paa svenske 14 Mand.

Af Rømningstilfælde anmeldtes fra norske Skibe intet, fra svenske 1 Mand.

Af syge og nødlidende Søfolk understøttedes: Norske 4, svenske 8.

Aarsberetning dateret 6 Mai 1899.

De forenede Rigers Skibsfart paa Hovedstationen Genua viser for sidste Tiaarsperiode følgende Tal:

Aar.	Norske Skibe.		Svenske Skibe.	
	Antal.	Tons.	Antal.	Tons.
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
1898	93	78 563	14	16 135

Hvad specielt Dampskibsfarten angaar, opviser denne følgende Tal:

	1889.		1890.		1891.		1892.	
	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.
Norske	74	61 703	90	61 484	82	67 162	81	52 281
Svenske	1	1 314	13	11 134	1	350	6	3 507

	1893.		1894.		1895.	
	Ant.	Tons.	Ant.	Tons	Ant.	Tons.
Norske . . .	82	76 797	87	77 618	96	83 524
Svenske . . .	4	3 552	1	797	2	1 844

	1896.		1897.		1898.	
	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.
Norske . . .	61	55 423	71	59 964	86	76 857
Svenske . . .	2	2 696	4	5 334	12	15 418

Det fremgaar af disse Tal, at Skibsfarten for 1898 har at opvise en forholdsvis betydelig Tilvæxt i Sammenligning med de foregaaende. For norske Skibes Vedkommende er Tilvæxten i Tonsdrægtighed mod 1897 ca. 23 pCt., og i Tiaarsperioden er det kun de to Aar 1894—1895, der opviser høiere Tal. Drægtigheden af de svenske Skibe er mod 1897 gaaet frem ca. 3 Gange og er større end nogensinde før i Tiaaret.

Ogsaa Skibsfarten paa Vicekonsulsstationerne udviser en ganske betydelig Fremgang. Antallet og Tonsdrægtigheden af de til Vicekonsulsstationerne ankomne norske og svenske Skibe var saaledes i 1894, 18, 25403 Tons; 1895, 5, 5930 Tons; 1896, 11, 14004 Tons; 1897, 15, 16934 Tons og i 1898 24, 24684 Tons.

Tilvæxten vedkommer for den aldeles overveiende Del Savona, hvor den derværende Fabrikvirksomhed foranlediger Import af Kul og Jern.

For Hovedstationens Vedkommende er Opsvinget i vor Skibsfart udelukkende betinget af, at vore Skibe i stigende Udstrækning har deltaget i Importen af Kul, og med Genuas stedse voxende Betydning for Indførselen af denne Vare vil formentlig ogsaa i Fremtiden være forbunden en videre Udvikling af vor Skibsfart paa dette Sted.

De 12 svenske Dampskibe, der ankom til Genua i 1898, medførte alle Ladning af Kul, hvoraf et fra Rotterdam, Resten fra engelske Havne.

De to svenske Seilskibe, henholdsvis paa 399 og 318 Tons, medførte Trælast, et fra Hernøsand og et fra Stockholm.

Af de til Genua ankomne 7 norske Seilskibe kom 2 fra Laguna og Belize med Logwood, et fra Rangoon med Teak, et fra Archangel med Beg og 3 fra Labrador med tilsammen 840000 Kg. Klipfisk.

Af de til Genua ankomne 86 norske Dampskibe medførte 51 dr. 56530 Tons, fra engelske Havne 98966 Tons Kul, 800 Tons Coke og 400 Tons Patent Fuel, 3 dr. 4102 Tons, 9060 Tons Hvede fra det sorte Hav, 1 dr. 1534 Tons 1900 Tons Jern fra Newcastle, 1 dr. 765 Tons, 1550 Tons Beg fra London, 1 dr. 876 Tons Stykgods fra Livorno, 1 dr. 764 Tons Stykgods (Potetesmel, Stokfisk, Jern, Sukker osv.) fra Amsterdam, 2 dr. 518 Tons, 472000 Kg. Klipfisk fra Island, 1 dr. 244 Tons, 350000 Kg. Klipfisk og 34000 Kg. Stokfisk fra Færøerne, samt 1 dr. 286 Tons, 40000 Kg. Klipfisk fra Labrador. De øvrige 24 kom fra Norge med Fiskevarer, Trælast, et mindre Parti Træmasse og et Møblement.

**

De af disse Skibe, der paa Veien havde anløbet spanske Havne, medbragte derfra forskjellige Partier Stykgods, saasom Sardiner, Bomuld, Bomuldstøi, gammelt Jern, Mandler, Korketræ, Nødder etc.

Angaaende de opgivne Bruttofragter for de fra Norge ankomne Fartøier, henvises til den i forrige Aarsrapport indtagne Bemærkning om, at, da en større Del af disse Skibe paa Reisen tillige anløber andre Havne, udgjør den for Genua optjente Bruttofragt kun en Del af, hvad der paa den hele Reise er optjent.

Til Savona ankom 2 svenske Dampskibe dr. 1940 Tons og 18 norske Dampskibe dr. 19262 Tons. Af de sidstnævnte medførte 1 norsk dr. 1056 Tons, Jern, 16, dr 17612 Tons, Kul fra engelske Havne og 1 dr. 594 Tons, Jern fra Antwerpen. De to svenske Dampskibe ankom begge med Kul fra engelske Havne.

Til Spezia ankom intet svensk Skib, og af norske 4 Dampskibe dr. 3482 Tons, hvoraf 1 dr. 764 Tons, med 390 Tons Teaktræ fra Neapel, et dr. 738 Tons med 750 Kubikmeter nordisk Trælast fra samme Sted og 2 dr. 1980 Tons, med 2817 Tons Kul fra engelske Havne.

Af de fra Distriktet afgaaede Fartøier fik kun 7 Udfragter, nemlig af norske 3, 273 Tons Stykgods til Livorno, 1, 19 Tons Stykgnds til Messina, et 30 Tons Stykgods til Gibraltar, 1, 600 Tons Sardiner til Civitavecchia, samt et svensk 850 Tons Oliekager til Livorno.

Derimod afgik som nævnt 18 norske Dampskibe, der i Skibslisterne er opført som afgaaet i Ballast, i Virkeligheden med Restladning til andre italienske Havne.

Fragter:

Ifølge de af Skibsførerne afgivne Oplysniner om de i Aaret erholdte Fragter, kan herom følgende oplyses:

Kul. Fra Newcastle i Januar 8 sh., 9 sh., 9 sh. 3 d, i Marts 8 sh. 3 d, 8 sh. 6 d. I April og Mai 7 sh. 6 d, i Juni 10 sh., i Oktober 9 sh., i November 9 sh. 6 d, 9 sh. $7^1/_2$ d, 10 sh. 6 d, i December 10 sh., 10 sh. 6 d.

Fra Shields i Marts 8 sh. $1^1/_2$ d, 8 sh. 3 d, 9 sh. $^1/_4$ d, i November 7 sh. 6 d, 8 sh. 6 d, 9 sh. 6 d. i December 9 sh. 9 d. For Cokes i November 9 sh., 10 sh. 6 d.

Fra West Hartlepool i April 8 sh. 6 d, November 10 sh.

Fra Blyth i Marts 8 sh. $7^1/_2$ d, Juni 9 sh. 9 d.

Fra Sunderland i Marts 9 sh.

Fra Boness i Marts 7 sh. 9 d: fra Leith i April 8 sh. 9 d.

Fra Ardrossan i Februar 8 sh. $1^1/_2$ d. i Mai 11 sh.

Fra Glasgow i Mai 12 sh.

Fra Cardiff i Januar 9 sh, 9 sh. 3 d, Februar 8 sh. 9 d, Marts 8 sh. 1½ d, 8 sh 9 d, April 8 sh.

Fra Newport i Januar 8 sh. 6 d, December 10 sh. 3 d og 10 sh. 10 d.

Fra Liverpool i November 10 sh. 4½ d.

Hvede. For Hvede betaltes fra Theodosia 9—13 fr., fra Nicolaieff 9½—10½ fr. pr. Ton.

Beg. For Beg fra London 8—9 sh. pr. Ton.

Jern. For Jern fra Newcastle 9 sh. pr. Ton.

I de enkelte Tilfælde, hvor Fiskefragterne fra Norge ikke har været bestemt i rund Sum, har der været erlagt for Klipfisk 30, Stokfisk 60 Lire pr. Ton, Tran 5 Lire pr. Tønde fra Bergen. For Stokfisk fra Finmarken 1 Lire 70 c. pr. 18 Kg.

Sardiner. For Sardiner fra Santander i Marts 6 fr., i December 30 Lire pr. Ton.

For Bomuld fra Barcelona 9 Lire, gammelt Jern fra Do. Lire 9.50 pr. Ton.

For Træmasse fra Christiania 20 sh. pr. Ton. Trævarer fra Do. 53 fr. pr. Std.

For Selskibe betaltes: Fra Belize for Logwood 20 sh. 6 d pr. Ton, fra Laguna for Do. 37½ fr. pr Ton, fra Rangoon for Teak 47 sh. 6 d pr. Ton. For Klipfisk fra Labrador 40—50 sh. pr. Ton + 5 pCt., for Beg fra Archangel 28 sh. pr. Ton. For Planker fra Hernøsand 54 frcs., do. fra Stockholm 62 frcs. pr. Std.

Ved foranstaaende Opgaver vil Opmærksomheden formentlig hovedsagelig fæste sig ved den stigende Tendents, som Kulfragterne har havt i det forløbne Aar.

Til Sammenligning tillader man sig at hidsætte efterstaaende Oversigt over de ved Generalkonsulatet i de sidste 10 Aar noterede Kulfragter:

For 1889 9 sh.—9 sh. 6 d og mere, 1890; først i Aaret 8 sh. 3 d—10 sh. I andet Halvaar ned til 7 sh. og 6 sh. 3 d. 1891, 7 sh.—8 sh. Vaar og Sommer ned til 5 sh 6 d. Sidst i Aaret enkeltvis 9 sh. 4½ d. 1892, 7—8 sh. I November for Dampskibe ned til 5 sh. 9 d. 1893, 7—8 sh., ned til 5 sh. 1894. I Aarets første Halvdel fra 7 sh. 3 d—5 sh. 3 d. I sidste Halvdel 5 sh. 4½ d ned til 4 sh. 4½ d. Ved Aarets Slutning 6 sh. 1895, 5—6 sh. Høiest 6 sh. 6 d, lavest 4 sh. 1896, 1ste Halvaar lavest 5 sh. 4 d, høiest 6 sh. 6 d. 2det Halvaar steg til 7 sh. Ved Aarets Slutning 8 sh. 1897, 1ste Halvaar 6 sh. 7½ d—8 sh., i November og December

8 sh.—9 sh. 9 d. 1898, Januar—Marts fra 9 sh. 3 d til 7 sh. 9 d. April —Juni 7 sh. 6 d—10 sh. Oktober 9 sh. November—December 9 sh. 9 d til 10 sh. 10 d.

Det vil heraf sees, at disse Fragter ikke paa de sidste 10 Aar har staaet saa høit hersteds som i 1898.

Hvor relativt betydelig Kulfartens Udvikling for vore Skibe har været i de sidste Aar, fremgaar af følgende Tal, udvisende Antal og Drægtighed af norske og svenske Skibe, ankomne med Kul til Distriktet i efternævnte Aar.

Norske: 1895 — 33, dr. 45089 Tons, 1896 — 29 — 42 335 Tons, 1897 — 37 — 45380 Tons, 1898 — 69 — 76022.

Svenske: 1895 — 1 — 1105 Tons, 1896 — 1 — 2228 Tons, 1897 — 4 — 5334 Tons, 1898 — 14 — 17358.

For norsk Regning indkjøbtes i Genua et Dampskib dr. 513 Tons, for Kjøbesum £ 5400 og for svensk Regning et Dampskib dr. 737 Tons, for Kjøbesum £ 7650.

Gjennemsnitsdrægtigheden for de til Distriktet i 1898 ankomne norske Dampskibe var 926 Tons mod 1897 — 894, 1896 — 953, 1895 — 886, 1894 — 981, 1893 — 966, 1892 — 692, 1891 — 819, 1890 — 683, 1889 — 834 Reg. Tons.

Hvad særskilt betræffer Skibsfarten mellem Norge og Italien, var i denne som ovennævnt i 1898 sysselsat 24 norske Dampskibe dr. 11338 Tons; heraf tilhørte den subvenerede Dampskibslinie (Otto Thoresen & Co.) 11 dr. 7000 Tons. Den subvenerede Dampskibslinies Udvikling i Farten paa Genua vil fremgaa af følgende Tal:

	Ankomne norske Dampskibe til Genua fra Norge.		Deraf tilhørende den subvenerede Linie.		Andre.	
	Antal.	Tons.	Antal.	Tons.	Antal.	Tons.
1894	38	15 148	8	4 897	30	10 251
1895	38	15 433	7	4 322	31	11 111
1896	29	12 284	11	6 537	18	5 747
1897	30	12 660	11	6 641	19	6 019
1898	24	11 338	11	7 000	13	4 338

De ovennævnte af „andre Dampskibe“ foretagne Reiser blev i 1894 udført af 23, i 1895 af 23, i 1896 af 11, i 1897 af 10 og i 1898 af 9 forskjellige Dampskibe.

Da Skibsfarten fra Norge væsentlig eller næsten udelukkende har beroet paa Udførselen af Fiskevarer fra Norge til Italien, hidsættes som Supplement efterstaaende Opgave over den subvenerede Linies Andel i denne Udførsel:

	Stokfisk.			Klipfisk.		
	Ialt.	Heraf med Liniens Skibe.	Med andre Skibe.	Ialt.	Heraf med Liniens Skibe.	Med andre Skibe.
	Kg.	Kg.	Kg.	Kg.	Kg.	Kg.
1894 .	1 660 703	105 910	1 554 793	950 255	81 445	868 810
1895 .	1 803 460	254 930	1 548 510	617 730	35 000	582 730
1896 .	1 144 789	330 229	814 560	977 229	83 039	894 190
1897 .	1 395 230	499 330	895 900	883 065	176 465	706 600
1898 .	1 243 591	842 471	401 120	852 650	239 200	613 450

Af begge nævnte Fiskesorter tilsammen udførtes i norske Skibe:

1894	Kg.	2 610 958,	hvoraf med	Liniens	Skibe	Kg.	187 355
1895	„	2 421 190,	— „	—	—	„	289 930
1896	„	2 122 018,	— „	—	—	„	413 268
1897	„	2 278 295,	— „	—	—	„	675 795
1898	„	2 096 241,	— „	—	—	„	1 081 671

Af foranstaaende Fremstilling vil sees, hvilken Fremgang Liniebaadene har havt i den procentvise Andel af Fiskeimporten hertil i den siden Liniens Oprettelse forløbne Tid, medens der samtidig har vist sig en betydelig Aftagen i Antallet og Drægtigheden af de andre Rederier tilhørende Skibe, der er sysselsat i denne Fart.

Til Genua er i de sidste 10 Aar ankommet følgende Antal Skibe:

	Seilskibe.		Dampskibe.		Tilsammen.	
	Antal.	Tons.	Antal.	Tons	Antal.	Tons.
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
1896	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
1898	2 596	280 680	3 609	4 119 308	6 205	4 379 988

Skibenes Antal viser en Tilbagegang mod 1897, hvilket alene er at tilskrive den stadig nedadgaaende Seilskibstrafik.

Dampskibsfarten er derimod fremdeles i Tiltagende, saavel hvad Antal som Drægtighed angaar, og som Følge heraf viser ogsaa den samlede Drægtighed af de ankomne Skibe en Tilvæxt af ca. 100 000 Tons, eller ca. 2.4 pCt. mod i 1897. Dampskibenes Drægtighed er i samme Tid tiltaget med ca. 126 000 Tons eller ca. 3 pCt.

De forskjellige Nationers Deltagelse i Skibsfarten paa Genua vil fremgaa af efterstaaende Opgave, der er udarbeidet efter de maanedlige Beretninger, som herover afgives af det herværende Handelskammer.

Ankomne til Genua 1898.

Skibenes Nationalitet.	Seilskibe. Antal.	Seilskibe. Tons.	Dampskibe. Antal.	Dampskibe. Tons.	Tilsammen. Antal.	Tilsammen. Tons.
Italienske	2 535	258 990	1 656	1 455 788	4 191	1 714 778
Engelske	15	7 132	934	1 308 006	949	1 315 138
Tydske	1	146	190	449 814	191	449 960
Østerrigske	4	2 334	230	237 418	234	239 752
Norske	7	1 706	86	76 857	93	78 563
Hollandske	—	—	101	163 765	101	163 765
Græske	14	4 417	86	101 700	100	106 117
Franske	2	1 561	165	124 748	167	126 309
Danske	4	451	32	34 267	36	34 718
Spanske	6	1 669	91	116 285	97	117 954
Belgiske	—	—	20	29 259	20	29 259
Svenske	2	717	12	15 418	14	16 135
Russiske	2	626	4	3 907	6	4 533
Tyrkiske	—	—	2	2 076	2	2 076
Samiotiske	3	809	—	—	3	809
Bulgariske	1	122	—	—	1	122
Rumæniske	—	—	—	—	—	—
Chilenske	—	—	—	—	—	—
	2 596	280 680	3 609	4 119 308	6 205	4 379 988

Skibenes Nationalitet.	Summa ankomne 1897. Antal.	Summa ankomne 1897. Tons.	Skibenes Nationalitet.	Summa ankomne 1897. Antal.	Summa ankomne 1897. Tons.
Italienske	4 351	1 731 881	Spanske	71	98 720
Engelske	994	1 338 388	Belgiske	25	34 110
Tydske	182	449 208	Svenske	6	6 196
Østerrigske	195	174 856	Russiske	6	4 452
Norske	74	64 076	Tyrkiske	4	1 621
Hollandske	103	162 604	Samiotiske	—	—
Græske	75	64 606	Bulgariske	—	—
Franske	157	130 889	Rumæniske	5	4 785
Danske	30	20 120	Chilenske	1	579
				6 279	4 287 091

Medens det italienske, engelske, tydske, hollandske, franske og belgiske Flag viser Stilstand eller delvis nogen Tilbagegang, er en Fremgang tilstede for det østerrigske, norske, danske, spanske, svenske og græske Flag, især det sidste.

Retsafgjørelser. De mellem Afskibere og Redere for nogle Aar siden vedtagne engelske Kulcertepartier har som det viser sig, ikke kunnet forebygge Tvistigheder, blandt andet om Fortolkningen af den Bestemmelse i samme, hvorefter Modtageren skal have Valget mellem at modtage Ladningen efter den i Konossementet angivne Kvantitet med et Fradrag af 2 pCt. eller at lade Varerne veie paa sin Bekostning. Certepartierne indeholder her en Tillægsklausul om, at saafremt Resultatet af en saadan Veining skulde udvise Undervægt for Ladningen, skal dette kun have Virkning med Hensyn til Beregningen af Fragten, men at intet Fradrag skal kunne ske i Fragten for angivelig for-

lidet leveret Ladning, hvorimod Rederen paa Forlangende skal præstere en paa lovlig Maade afgiven Erklæring (Affidavit) fra Føreren og andre af Befalet om, at al den ombord modtagne Ladning er bleven udleveret. Modtagerne hersteds har i den senere Tid bestridt at den omtalte Klausul skulde kunne bevirke Ansvarsfrihed for Forfragteren, hvilket angivelig vilde stride mod Fragtkontraktens Natur.

Et Dampskib, der, efter hvad der under Sagen blev fuldt konstateret, i Cardiff havde indtaget 1 794 Tons Kul, ankom til Genua, hvor den udlossede Ladning efter foretagen Veining viste sig kun at udgjøre 1 659 Tons, hvorfor Modtageren, der havde afgivet Vexel for Salgsbeløbet, tilbageholdt en Andel af Fragten modsvarende Prisen for den manglende Del af Ladningen, 135 Tons. Med Hjemmel af den ovennævnte Certepartiklausul sagsøgte derefter Rederiet Modtageren til Betaling af den resterende Del af Fragten, men ved Dom stadfæstet af Appelretten i Genua, blev Modtageren frifunden. Retten gik nemlig ud fra, at Skibsføreren gjennem Tilveiebringelse af det ovennævnte „Affidavit" vistnok opnaaede en legal Præsumption om Ansvarsfrihed, men at saadan Præsumption maatte bortfalde, saafremt Afskiber eller Modtager kunde paavise, enten at den angivne Kvantitet virkelig var bleven leveret ombord, eller at en Del af Ladningen var bortkommet ved Svig eller Forsømmelse af Kapteinen eller Besætningen. I Overensstemmelse hermed blev Rederiet ved Dommen nægtet Adgang til at søge Regres hos Afskiberen for den ikke betalte Andel af Fragten.

Den ovennævnte Dom af Appelretten vil vistnok ikke kunne ansees som et afgjørende Præjudikat, idet Skibsrederne fra sin Side vel fremdeles vil søge at faa sat igjennem en for dem gunstigere Fortolkning end ved Dommen fastsat, men den fortjener selvfølgelig al Opmærksomhed fra Skibsførernes Side.

Da der i enkelte Tilfælde af Modtagerne har været fremsat Beskyldning mod Skibsførerne for, ikke at have holdt Bunkerkullene tilstrækkelig adskilt fra Ladningen, er der maaske ogsaa Anledning til at henvende Opmærksomheden paa, at tilbørlig Forsigtighed i denne Anledning iagttages.

Som omhandlet i sidste Aarsrapport har „Nordisk Skibrederforening" i sin Tid anlagt Retssag paa et norskt Rederis Vegne for at søge bevirket en hurtigere Losning af Fiskeladninger i Genua, idet nemlig saadan forsinkes ved den her herskende Kutyme, at Klipfisk af Mogtagerens Folk ombord i selve Fartøiet sorteres og emballeres i Bundter. Det foreliggende Tilfælde dreiede sig om et Dampskib, der udlossede 53 800 Kg. Klipfisk, hvorfor der efter Certepartiet var betinget en Losningstid af 54000 Kg. pr. løbende Arbeidsdag. Da Losningen paabegyndtes Mandag Morgen, men først fuldendtes Torsdag Eftermiddag, forlangtes der Erstatning for $2^1/_2$ Overliggedage à Lire 300. Sagen blev vundet ved første Instans, men tabtes ved Appelretten og Kassationsretten, grundet paa at der i Konnossementet alene var indtaget en trykt Henvisning til Bestemmelserne i Certepartiet, uden at den ovennævnte Klausul om Liggedagene deri udtrykkelig var optaget. Det omtalte Spørgsmaal har saaledes ikke ved denne Dom faaet sin Afgjørelse.

T y v e r i e r. I forrige Aarsberetning omtaltes en væsentlig Ubehagelighed for hvilken de her i Havnen værende Skibe regelmæssig er udsat, idet nemlig Gutter og uvedkommende Personer fra Land trænger sig ombord og benytter

Anledningen til at stjæle Fødemidler og andre løse Ting, der ikke holdes under Laas og Lukke. Den Brandvagt, der fra Havnevæsenets Side kan erholdes til Disposition mod Erlæggelse af en Afgift af 3 Lire for Natten har, efter hvad det har vist sig, ikke været til den tilsigtede Nytte, idet et hertil for alle Skibe tilstrækkeligt Personale neppe haves til Disposition.

Fra Skibsførernes Side har der været søgt at raade Bod herpaa ved at antage privat lønnet Vagthold, men dette har stødt paa Modstand fra Autoriteternes Side.

I et Cirkulære til Konsulerne af 29de Juni f. A. har Havnekapteinen henstillet til disse at henlede Skibsførernes Opmærksomhed paa, at Antagelse af private, af Havnekapteinen ikke autoriserede, Vagtmænd ombord ikke kan tilstedes som stridende mod den italienske Sølovs Artikel 184. Denne Artikel bestemmer nemlig, at det er forbudt at indtage ombord i Skibe, der henligger i Havn eller paa Red, Personer, der ikke tilhører Besætningen, selv om saadanne gaar under Navn af Vagtmænd, uden vedkommende maritime Autoritets Tilladelse.

Havnkapteinen tilføier, at han, selv om saadan Tilladelse skulde begjæres hos ham, ikke for Tiden vil kunne tilstaa dette, idet nemlig Sagen er Gjenstand for Forhandling med Ministeriet.

Inden det herværende Konsulatkorps har der været paa Tale, hvorvidt man i denne Anledning skulde kunne træffe nogen Forføining, men man har anseet det rettest foreløbig at afvente Resultatet af de Forhandlinger, der, som nævnt, skal foregaa med Regjeringen. Det maa derfor fremdeles tilraades Kapteinerne at holde alt hvad der kan være Gjenstand for saadanne Tyverier, saavidt muligt under Laas og Lukke.

Ogsaa i det forløbne Aar er der indtruffet Tilfælde, hvor Søfolk fra vore Skibe, der er gaaet iland medførende Knive er bleven visiteret af Havnepolitiet og arresteret. I afvigte Høst blev saaledes en Sømand sat fast for en saadan Overtrædelse, hvorom Underretning først blev tilstillet Konsulatet saa sent, at Sømanden da allerede var bragt for Retten og ved Dom ilagt 30 Dages Fængsel. Ved betydelige Anstrængelser lykkedes det Konsulatet efter en Dags Forløb at opnaa Forandring heri og faa Sømanden udleveret til Skibet, der var i Begreb med at afreise.

Det er imidlertid en Selvfølge, at man kun i rene Undtagelestilfælde vil kunne udrette noget ligeoverfor en allerede falden Dom, og man har derfor stadig søgt at indskjærpe Skibsførerne Nødvendigheden af at holde sig vedkommende Bestemmelser i Loven efterrettelige,

Efter den italienske Straffelovs § 464 straffes Enhver, som uden Tilladelse af vedkommende Myndighed og udenfor sin Bolig bærer Vaaben, hvortil saadan Tilladelse udkræves, med Fængsel indtil en Maaned eller Bøder indtil 200 Lire, hvilken straf forhøies til Fængsel fra 1 Maaned til 1 Aar, hvis Vaabenet er „insidiosa". Under sidstnævnte Betegnelse indgaar efter samme Lovs Art. 470 Dolke eller Knive med faststaaende Klinge ellev Blad. Ligesaa henregnes hertil Knive, hvis Blad er over 10 Centimeter i Længde. De af vore Søfolk ofte benyttede Tolleknive er saaledes forbudt.

Den skandinaviske Sømandsmission i Genua, der er en Afdeling af den her etablerede skotske „Genoa Harbor Mission" og som hidtil har været støttet ved et aarligt Pengebidrag fra den skandinaviske Sømandsmission i Bergen, har indtil den sidste Tid været saa heldig at arbeide under norsk Ledelse, idet den skotske Mission havde ansat Hr. Kandidat Farnes som Sekretær. I afvigte Høst modtog imidlertid Hr. Farnes en Ansættelse i Hjemlandet; og da de Bidrag, som Missionen erholder hjemmefra, ikke paa langt nær er tilstrækkelige til Aflønning af en Sekretær, kan det neppe ventes, at den skotske Mission fremdeles vil aflønne en Skandinav i denne Egenskab. Efter Hr. Farnes's Bortreise er imidlertid Arbeidet med at besøge Skibene og samle Sømændene i Missionens Lokale bleven fortsat ved velvillig Bistand af Hr. Bufe, Diakon ved den herværende, under Pastor Kammerers Ledelse arbeidende tydske Sømandsmission. Missionen er fremdeles indrømmet sit eget store og vel indrettede Læseværelse i den skotske Missions Lokale „Sailors Rest" No. 15 Via Milano; ved velvillig Bistand hjemmefra findes her tilgjængelig forskjellige norske og svenske Aviser og Bøger m. M. Efter meddelt Opgave blev der i de 3 sidste Maaneder af 1898 gjort 46 Besøg i Skibene. Læsesalen besøgtes i November og December af 371 Personer. Ved Hjælp af de fra Sømandsmissionen i Bergen modtagne Bidrag blev der i Januar Maaned d. A. i „Sailors Rest" afholdt en Julefest, hvor ca. 70 af vore Sømænd var tilstede. Til samtlige blev der uddelt Julegaver oversendt fra Private i Norge og Sverige, dels gjennem Sømandsmissionen, dels direkte.

Den ovennævnte tydske Sømandsmission har i den senere Tid været Generalkonsulatet til megen Nytte derved at den i Via Milano No. 26, ikke langt fra „Sailors Rest", har oprettet et Logihus, selvfølgelig for tydske Søfolk, men hvor dog ogsaa vore Sømænd optages, og hvor de for en rimelig Pris kan erholde et anstændigt Logi under paalideligt Tilsyn. Herved er der paa dette Sted afhjulpet et stort Savn, idet man hidtil har havt megen Vanskelighed ved at skaffe nødlidende og andre Søfolk anstændigt Opholdssted paa billige Vilkaar. Dette er af saameget større Betydning, ferdi der hersteds forholdsvis ofte opstaar Spørgsmaal om Anbringelse af Søfolk, der afmønstres eller ankommer hersteds, idet der nemlig i den herværende Havn, efter hvad det har vist sig, er forbundet med forholdsvis større Vanskelighed for Søfolk at erholde Hyre, end i andre større Søhavne.

Havnekutymer. De Vanskeligheder, som Mangelen paa Plads og Jernbanemateriel i den herværende Havn foraarsager den stedse tiltagende Handels- og Skibsfartstrafik, er stedse Gjenstand for Klager fra Publikum og har nødvendiggjort forskjellige Forføininger fra Autoriteternes Side. Den herværende Havnekaptein har saaledes under 1 November f. A. paabudt, at Dampskibe med Kornladninger fra nævnte Dag ikke skal kunne udlosse mere end 600 Tons Korn daglig i Maanederne Marts—Oktober og 500 Tons i de øvrige Maaneder.

For de Dampskibe, i hvis Certepartier Liggedagenes Antal ikke er bestemt fastsat, men bliver at afgjøre efter Havnekutyme (custom of the port), er der som saadan ved Bestemmelse af Handelskammeret i Genua af 28 December 1897 fastsat som kutymemæssige Losningskvantiteter:

For Stenkul 500 Tons daglig pr. Arbeidsdag. For løse Kornladninger 500 Tons. For hele Ladninger af Korn, Ris, Sæd, Salpeter og lignende i

Sække 450 Tons. For forskjellige Varer eller Stykgods: for Skibe fra 100—500 Tons Netto 3 Arbeidsdage. fra 500—1 000 Tons 4 Arbeidsdage og over 1 000 Tons en Arbeidsdag mere for hver 250 Nettoton. For Petroleum i Kasser 10 000 Kasser pr. Arbeidsdag, for do. i Tønder 2 500 Tdr. à 150 Kg. pr. Arbeidsdag, for Cisterneskibe med Petroleum 600 Tons daglig. For hele Ladninger af Bomuld i pressede Baller: for Skibe fra 1—500 Registertons 3 Arbeidsdage, fra 500—1 000 Tons 4 Arbeidsdage og over 1 000 Tons 1 Arbeidsdag mere for hver 250 Nettoton.

Trælastladninger fra Pensacola eller andre Havne i Nordamerika eller de forenede Stater, Canada, Østersøen, Fiume, Triest og andre Havne ved Adriaterhavet, det sorte Hav og Donau samt hele Trælastladninger af Teak fra Birma, Siam og Afrikas Østkyst skal modtages saa snart, som Kapteinen kan levere; dog under Iagttagelse af sædvansmæssige eller af Myndighederne fastsatte Regler for Udlosningen. Løbedagene begynder 4 Timer efterat Dampskibet har indleveret Manifestet paa Toldboden, saafremt ikke Certepartiet anderledes bestemmer. Angaaende Arbeidsdage henholdes iøvrigt til Havnekapteinens Bestemmelse.

For Seilskibe fastsættes følgende usancemæssige Losningsfrister:

For Ladninger af Stenkul for Skibe paa 500 -1000 Registertons, 100 Tons pr. Arbeidsdag, paa over 1 000 Tons, 150 Tons, for under 500 Registertons 1 Arbeidsdag for hver 60 Tons. For løse Kornladninger: for Skibe fra 1—300 Tons Nettodrægtighed 40 Tons pr. Dag, fra 300—500 T. 60 Tons, fra 500—1 000 T., 80 Tons og fra 1 000 T. opover, 100 Tons pr. Arbeidsdag. For Korn, Ris, Sæd og lignende Varer i Sække med Undtagelse af Salpeter: for Skibe fra 1—300 Tons Nettodrægtighed 40 Tons pr. Dag, fra 300—500 Tons, 60 Tons, fra 500—1 000, 80 Tons, fra 1 000 Tons opover 100 Tons pr. Arbeidsdag. For Salpeterladninger i Sække fra det stille Hav: fra 300—500 Tons Nettodrægtighed, 50 Tons pr. Dag, fra 500—1 000 Tons, 80 og over 1 000 Tons 100 Tons pr. Arbeidsdag For Ladninger med Kopra, Ben eller Benaske for enhver Drægtighed, 60 Tons pr. Dag. For Ladninger af Farvetræ, Quebracho Campeccio o. l. ligesaa. For Bygningstømmer paa samme Ankomststeder som Dampskibene, samme Regler som for disse. For Petroleum i Kasser 2 000 Kasser pr. Arbeidsdag. For Petroleum i Tønder, Spiritus, Harpix, Olje, Bomuld og lignende, 500 Tdr. pr. Dag. For Talg i Tønder eller Halvtønder, hele Ladninger, for Skibe fra 500—1 000 Registertons, 1 Arbeidsdag pr. 100 Registertons; over 1 000 Registertons, en Dag pr. 150 Registertons.

Karantænebestemmelser. Ved Dekret fra det italienske Indenrigsministerium af 1 Decbr. 1895, hvorom i sin Tid Indberetning blev afgivet, erklæredes følgende Lande og Steder kolerasmittede: 1) Det europæiske og asiatiske Tyrki, 2) det sorte og det azovske Havs Kyster, 3) de russiske Kyststrækninger ved Østersøen, 4) russiske og rumænske Steder ved Donau, 5) Marokko, 6) Ægypten. Ved Indenrigsministeriets Dekret af 21 Februar d. A. er nu dette Dekret erklæret ophævet.

Efter den officielle italienske Statistik udgjorde Værdien af Italiens Indførsel:

	1898. Lire.	1897. Lire.	1896. Lire.
	1 413 335 346	1 191 598 770	1 180 172 964
Herat var:			
Raastoffe for Industrien . .	509 417 538	469 895 955	457 019 928
Forarbeidede Stoffe, nødvendige for Industrien . .	286 688 083	245 309 308	214 507 913
Fabrikater	262 629 462	254 421 289	248 821 245
Fødemidler	391 600 263	221 972 578	259 823 608
Udførselens Værdi var:	1 203 569 304	1 091 734 230	1 052 097 943
Heraf var:			
Raastoffe for Industrien . .	201 645 859	194 448 915	181 905 764
Andre Stoffe, nødvendige for Industrien	404 570 565	348 364 555	332 613 253
Fabrikater	264 259 137	219 890 211	216 803 472
Fødemidler	333 093 743	329 030 549	320 775 454

Disse Tal tyder paa, at den italienske Industri- og Fabrikvirksomhed befinder sig i en væsentlig Fremgang; det vil saaledes bemærkes, at medens Indførselen af Fabrikater fra 1897 til 1898 kun er tiltaget med ca. 3 pCt., er Udførselen deraf i samme Tidsrum steget med omkring 22 pCt. Fra Lovgivningens Side støttes denne industrielle Udvikling gjennem høie Toldsatser. Indførselstolden indbragte saaledes i 1898 ca. 220 Mill. Lire.

Blandt Indførselsartiklerne maa nævnes følgende:

	1898.			1897.			1896.		
	Mængde.		Værdi Lire.	Mængde.		Værdi Lire.	Mængde.		Værdi Lire.
Tran, urenset	Kvint.	12 499	524 958	Kvint.	13 181	553 602	Kvint.	12 559	565 155
Melk, kondenseret og koncentreret	„	221	22 100	„	213	21 300	„	173	17 300
Sæbe, almindelig	„	10 296	494 208	„	10 850	520 800	„	10 304	515 200
— parfümeret	„	619	216 650	„	600	210 000	„	625	218 750
Træ, almindeligt: ubearbeidet eller kun tilhugget med Øxe . .	Tons	54 094	2 812 888	Tons	52 722	2 636 100	Tons	44 699	2 234 950
— firkantet, skaaret efter Længden	„	431 854	32 389 050	„	444 581	32 454 413	„	403 365	29 445 645
Smaabord til Æsker etc. . . .	Kvint.	2 012	60 360	Kvint.	1 470	44 100	Kvint.	3 708	111 240
Spaan til Fyrstikker	„	6 325	75 900	„	6 503	78 036	„	7 300	87 600
Tønder, gamle og nye:									
med Træbaand	Hekt.	6 116	30 580	Hekt.	7 270	36 350	Hekt.	6 108	30 540
„ Jernbaand	„	52 075	416 600	„	56 746	453 968	„	59 947	479 576
Møbler og Dele deraf, ikke stoppede:									
af alm. bøiet Træ . . .	Kvint.	5 139	719 460	Kvint.	5 100	765 000	Kvint.	4 589	688 350
andre af alm. Træ . . .	„	1 221	183 150	„	1 524	228 600	„	1 581	237 150
kunstdreiede	„	572	257 400	„	574	287 000	„	493	246 500
Redskaber og Arbeider af alm. Træ, simple	„	16 883	844 150	„	8 531	426 550	„	5 947	297 350
Træmasse:									
Cellulose	„	181 313	5 439 390	„	144 107	4 323 210	„	136 926	4 107 780
anden (ogsaa af Straa og desl.) vaad, mindst 50 pCt. Vand	„	200	3 000	„	500	7 500	„	716	10 740
tør	„	30 693	460 395	„	35 626	534 390	„	41 044	615 660
Papir: hvidt eller farvet i Massen, ikke linieret	„	5 168	387 600	„	5 054	379 050	„	5 195	389 625

	1898.		1897.		1896.	
	Mængde.	Værdi Lire.	Mængde.	Værdi Lire.	Mængde.	Værdi Lire.
Papir: Pak-, valset paa en Side	Kvint. 531	18 585	Kvint. 424	14 840	Kvint. 624	21 840
— farvet, forgyldt etc., indbefattet for litografisk og fotografisk-Brug . . .	„ 4 532	725 120	„ 4 785	765 600	„ 5 404	864 640
— Pak-, grovt, simpelt, indbefattet uforarbeidet og uvalset Straapapir . . .	„ 14 672	293 440	„ 15 640	312 800	„ 14 361	287 220
Pap, almindelig	„ 48 030	960 600	„ 47 820	956 400	„ 50 199	1 003 980
Skind, raa, af Oxer og Kjør. .	„ 149 538	27 664 530	„ 171 101	30 798 180	„ 151 190	27 214 200
— „ - Kalve . . .	„ 7 714	2 275 630	„ 12 721	3 689 090	„ 6 459	1 873 110
— „ - Gjeder	„ 2 030	395 850	„ 2 848	569 600	„ 1 816	363 200
— „ - Faar	„ 45 189	5 558 247	„ 47 091	6 121 830	„ 49 471	6 925 940
— „ - Lam	„ 621	232 875	„ 1 507	632 940	„ 1 865	857 900
— „ - Kid	„ 91	60 515	„ 630	425 250	„ 196	137 200
Jern: Slagger (Thomasfosfat) . .	„ 511 988	2 815 934	„ 372 007	2 046 039	„ 302 745	1 816 470
Gammelt Jern	„ 1 384 257	11 074 056	„ 1 309 384	9 820 380	„ 1 620 351	12 152 632
Støbejern og Arbeider deraf	„ 1 731 351	15 906 904	„ 1 598 207	13 828 444	„ 1 243 109	11 196 340
Smeltestykker	„ 101 107	1 415 498	„ 127 184	1 653 392	„ 207 594	2 698 722
Valset og smedet Jern. .	„ 323 011	5 635 368	„ 318 859	5 274 133	„ 319 800	5 269 059
Traadjern	„ 1 717	41 726	„ 1 909	44 033	„ 2 049	47 197
Jernblik	„ 128 640	2 987 368	„ 183 966	4 132 328	„ 123 860	2 873 816
Smedejern (2nden Fabrikation)	„ 171 351	10 843 019.	„ 158 693	9 689 373	„ 111 241	7 149 706
Jernblik, overtrukket med Zink, Bly etc. . . .	„ 3 684	160 607	„ 3 627	148 202	„ 2 366	97 479
Jernblik, overtrukket med Tin, Kobber etc. . .	„ 13 024	786 790	„ 16 338	899 604	„ 20 934	1 149 182
Værktøi og Redskaber, almindelige	„ 4 193	262 259	„ 4 583	269 457	„ 3 804	230 589
Ljaer og Sigder	„ 2 699	248 308	„ 2 266	203 940	„ 2 061	185 490

	1898.			1897.			1896.		
	Mængde.		Værdi Lire.	Mængde.		Værdi Lire.	Mængde.		Værdi Lire.
Andre fine, polerede etc. . . .	Kvint.	8 164	759 252.	Kvint.	8 201	738 090	Kvint.	6 978	628 020
File og Rasper	„	3 650	465 102	„	2 999	386 400	„	3 197	404 170
Naale	„	821	821 000	„	846	846 000	„	772	772 000
Kul	Tons	—	—	Tons	4 259 653	97 971 789	Tons	4 081 218	85 705 578
Fisk:									
fersk, alle Slags	Kvint.	3 775	415 250	Kvint.	4 698	516 780	Kvint.	4 162	457 820
tørret eller røget:									
1. Pressede Sardiner og Sardeller	„	85 157	2 469 553	„	78 459	2 353 770	„	60 929	2 437 160
2. Klipfisk og Stokfisk . .	„	287 844	18 709 860	„	324 875	17 868 125	„	285 154	17 109 240
3. Sild	„	56 161	1 669 152	„	51 372	1 798 020	„	49 662	1 589 184
4. anden	„	654	32 700	„	1 731	86 550	„	786	39 300
I Lage:									
1. Sardeller etc.	„	42 204	2 954 280	„	49 209	3 936 720	„	37 642	3 011 360
2. anden	„	1 226	85 820	„	3 162	252 960	„	2 273	181 840
Marineret eller i Olie:									
1. I Boxer:									
a. Thunfisk.	„	30 186	3 471 390	„	25 551	3 704 895	„	25 232	3 532 480
b. anden Fisk. . . .	„	3 112	497 920	„	3 228	548 760	„	3 445	551 200
2. Anderledes konserveret:									
a. Thunfisk	„	699	90 870	„	2 576	373 520	„	2 479	347 060
b. anden	„	49	7 595	„	118	18 290	„	43	6 450
Kaviar og anden prepareret Fiskerogn	„	81	64 800	„	110	88 000	„	80	64 000

	1898			1897.			1896.		
	Mængde.		Værdi Lire.	Mængde.		Værdi Lire.	Mængde.		Værdi Lire.
Smør, friskt	Kvint.	1 497	351 795	Kvint.	1 575	346 500	Kvint.	1 369	314 870
* — saltet	„	86	20 640	„	76	17 100	„	140	32 900
Ost	„	39 695	5 160 350	„	52 862	7 664 990	„	69 776	10 466 400
Lim, flydende	„	7 341	440 460	„	6 812	408 720	„	5 950	357 000
— Fiske-	„	1 282	275 630	„	1 034	222 310	„	1 001	215 215
Gjødning: Fosfat	Tons	37 628	2 445 820	Tons	37 585	2 555 100	Tons	84 505	5 915 350
— Guano	„	341	85 250	„	227	56 750			
— anden	„	8 086	404 300	„	29 336	1 466 800			
Øl paa Fad	Hektol.	46 920	1 876 800	Hektol.	48 118	1 828 484	Hektol.	42 726	1 623 588
— „ Flasker	Hundrede	4 021	301 575	Hundrede	3 719	278 925	Hundrede	3 543	265 725

I den hidtil udkomne officielle Oversigt anføres som vigtigere Indførselsartikler fra Sverige og Norge til Italien: Bygningstømmer Tons 5 697, Træmasse Kvint. 8 616, Affald, Slagger etc. af Jern og Staal Kvint. 5 811, Stangjern og Jerntraad Kvint. 20 078, Fisk, tilberedt, Kvint 124 691.

Som vigtigere Udførselsartikler til de forenede Riger anføres: Salt Tons 47 073, Svovl Kvint. 140 725, Frugter etc Kvint. 7 481.

Hvor stor Andel af Italiens samlede Handelsomsætning, der falder paa Genua, kan ikke nøiagtig angives, da Toldvæsenets Statistik ikke foreligger i en bearbeidet Form. Efter foreløbige Opgaver anføres efterstaaende Værdier for Indførselen til Konsum i Landet (commercis speciale), Indførselen af Varer, bestemt til Udførsel til Udlandet (Transit) og Udførselen, alt i Lire:

		Indførsel.		Udførsel.
		Commercio speciale.	Transit.	
1.	Drikkevarer og Olier . .	11 580 664	4 138 437	22 549 319
2.	Kolonialvarer, Droger, Tobak	30 631 615	9 373 250	4 053 862
3.	Kemiske Produkter, Medicinalvarer etc.	20 257 687	1 284 616	12 947 015
4.	Farvevarer etc.	8 654 706	1 603 640	11 521 903
5.	Spindestoffe (ikke Bomuld).	6 941 287	216 573	6 293 396
6.	— (Bomuld) . .	96 613 594	15 065 515	43 783 032
7.	Uld, Haar og Fjær . . .	7 436 496	845 348	10 968 475
8.	Silke	23 596 187	5 646 510	56 942 430
9.	Træ- og Straavarer . . .	11 300 507	1 024 340	25 881 830
10.	Papir og Bøger	782 213	222 371	7 051 741
11.	Skind- og Huder	21 238 170	1 535 825	4 591 448
12.	Mineraler, Metaller og Arbeider deraf	34 823 290	2 435 882	8 195 113
13.	Sten- og Jordarter, Ler- og Glasvarer	43 890 448	55 383	2 519 701
14.	Kornvarer og vegetabilske Produkter	82 897 777	1 218 031	13 021 487
15.	Dyr og Produkter af Dyr	42 117 369	2 946 424	10 776 968
16.	Diverse Varer	5 682 956	275 045	8 220 328
		448 444 966	47 887 190	239 318 048

Under ovennævnte Indførselspost No. 13 i Commercio speciale indgaar Stenkul for Lire 40 583 884.

Ved at sammenholde ovenstaaende Indførsel i Commercio speciale med den tilsvarende for hele Italien, der som ovenfor nævnt angives til en Værdi af Lire 1 413 335 346 fremgaar, at Genuas Andel i denne Indførsel er ca. 31 pCt. eller henved $^1/_3$ deraf.

For 1897 angives Indførselen til Genua (Commercio speciale) til 2 507 785 Tons af Værdi Lire 418 969 008 og Udførselen til 169 322 Tons af Værdi Lire 213 472 661.

Værdien af Indførselen viser saaledes en Stigning af ca. 7 pCt. Blandt de Indførselsposter, der udviser den største Stigning, er Kornvarer fra 73 til 82 Millioner, Sten- og Glasvarer etc. fra 36 til 44 Millioner, Dyr og Produkter deraf fra 30 til 42 Millioner, Træ- og Straavarer fra 9—11 Millioner Lire. Derimod aftog Indførselen af Silke fra 29—23 6 Millioner og af Skind og Huder fra 24.4 til 21.2 Millioner Lire. Af Stenkul indførtes i 1898 4 431 524 Tons mod 4 259 643 Tons i 1897.

At Genua ikke har den samme relative Betydning som Udførselshavn, fremgaar ved Sammenligning af ovenstaaende Udførselsværdi med den for hele Italien angivne, Lire 1 203 569 304. Det viser sig heraf, at den paa Genua faldende Andel er ca 20 pCt.

Efter Toldvæsenets Opgaver hidsættes følgende Fortegnelse over Varer, der angives at være indført til Genua fra Sverige og Norge i 1898, samt de herfor approksimativt beregnede Værdier:

	Mængde. Kg.	Værdi. Lire.
Fisketran, urenset	2341	983
Blyoksyd	527	185
Ikke specifieerede medicinalske Stoffe	80 319	98 390
Syede Gjenstande	12	75
Affald af Uld	2 720	5 440
Træ, almindeligt, skaaret efter Længden	3 450 177	258 800
Affald og Filler, vegetabilske	2 682	400
— animalske	260	208
Træmasse: Cellulose	152 080	42 210
— : anden i tør Tilstand	454 478	68 266
Papir, Træk	234	187
Arbeider af Papir og Pap	410	7 030
Jern: Affald og Slagger	1 156	81
Støbejern	19 820	1 586
Do., forarbeidet	1 184	213
Valset Jern og Smeltestykker	532 954	63 226
Traadjern	319	77
Jernblik	709	159
Traadstaal	543	353
Jern, forarbeidet (2a fabbricazione)	100 355	74 739
Værktøi etc.	3 739	3 364
Staalfjær	48	22
Jernblik, overtrukket med Zink og Tin	1 766	2 581
Landbrugsmaskiner	15 550	14 000
Løse Maskindele, andre	3 746	4 495
Fysiske Instrumenter etc.	11	16
Sten (Grès ordinaire)	1 812	362
Tarme (Budella salata)	182	209
Klipfisk og Stokfisk	4 073 502	2 240 426
Sild (se Pag. 215)	79 223	26 728
Fedtstoffe, ikke specificeret	5 930	2 965
Stearin	1 134	965
Horn, ubearbeidet	11	2
Almindelige Varer, andre	220	1 320
		2 920 063

Under Indførselen i Transit opføres derhos følgende Varer, som ankommet fra Sverige og Norge til Genua for derfra videre at udføres til andre Lande:

Ikke særskilt specificerede Medicinalvarer Kg. 600, Værdi Lire 1 080, saltet eller preserveret Kjød Kg. 4 000, Lire 9 000, Tørfisk og Klipfisk Kg. 88 309, Lire 48 569, røget Fisk (Sild) Kg. 75, Lire 42, Fisk i Lage Kg. 14, Lire 11, Ost Kg. 220, Lire 330, Fedt Kg. 15, Lire 15, Frugter og Grønsager i Eddike etc. Kg. 175, Lire 193.

Som Udførselsartikler fra Genua til Sverige og Norge angiver Toldvæsenet følgende Kvantiteter og Værdier: Vin paa Fad Liter 15 558, Værdi Lire 3643, Do. paa Flasker etc. Stkr. 1653, Lire 2 179, Olie Kg. 67 781, Lire 41 508, Farver i Stykker Kg. 516, Lire 361, Fernisser Kg. 41, Lire 90, Tougværk, Reb etc. Kg. 1 251, Lire 1 400, Hamp og Lin, flettet og vævet, Kg. 1 672, Lire 3 886, Bomuld Kg. 105 246, Lire 96 826, Do. Tøier Kg. 969, Lire 2 173, Lithographier, Gravürer etc. Kg. 241, Lire 2 410, Pap, fin, Kg. 389, Lire 389, Bøger, trykte, Kg. 20, Lire 84, Skind, tilberedte, Kg. 74, Lire 400, Jervarer, forarbeidede, Kg. 364, Lire 265, Kobber i Plader Kg. 5 434, Lire 8 695, Kobber og Bronze i Arbeider Kg. 639, Lire 1 577, Bly i Blade og Rør Kg. 51, Lire 19, Gibs m. M. Kg. 60, Lire 15, Tegl og Mursten m. M. Kg. 985, Lire 94, Fayance, Porcellæn etc. Kg. 98, Lire 112, Grønsager, tørrede, Kg. 145, Lire 32, Potetes Kg. 4131, Lire 2 480, Ris, Mel, Maccaroni, Skibsbrød Kg. 4 652, Lire 2 683, tørrede Frugter Kg. 96, Lire 42, andre ikke specificerede vegetabilske Produkter Kg. 10 063, Lire 1 600, salt Kjød Kg. 13, Lire 34, Fjærkræ Stkr. 105, Lire 191, Smør, friskt, Kg. 75, Lire 165, Hatte Stkr. 300, Lire 700, ialt Lire 174 053.

Desuden angives som særskilt udført fra Genua:

Til Sverige: sødsyltede Konserver Kg. 12, Lire 20, Senep Kg. 16, L. 20, Blyoxyd Kg. 60, L. 21, Sodakarbonat Kg. 2 071, L. 1 860, Gummi og Harpiks Kg. 40, L. 55, Sæbe, almindelig, Kg. 72, L. 40, Filt Kg. 650, L. 5 850, Esparto Kg 75, L. 49, Fisk, tørret og røget, Kg. 90, L. 50, Smør, saltet, Kg 212, L. 477, Ost Kg. 40, L. 58, andre Fedevarer Kg. 20, L. 10, Horn i Arbeide Kg. 595, L. 2 231, Hatte Stkr. 72, L. 288, ialt Lire 11 029.

Til Norge: Potaske og kaustisk Soda Kg. 50, Lire 160, Jernoxyd Kg. 150, L. 33, Gummi og Harpiks Kg. 210, L. 42, Kunstsager L. 500, ialt Lire 735.

Disse Opgaver over vor Handel med Genua gjengives med alt Forbehold, da de ikke kan gjøre Fordring paa at være andet end rent approksimative. Allerede den Omstændighed, at en ikke liden Andel af de Artikler, der er Gjenstand for Handelen mellem Italien og de forenede Riger, ikke afsendes direkte, men indirekte over et tredie Land, og paa Grund heraf i mange Tilfælde vil blive henført under det sidstnævnte Lands Import og Export, maa nødvendigvis bevirke Unøiagtighed i de statistiske Opgaver.

Hertil kommer imidlertid, at det System, der af Toldvæsenet hertil befølges ved Indsamling af Materiale til dets statistiske Tabeller, ikke afgiver synderlig Garanti for disses Paalidelighed, idet Opgaverne i væsentlig Grad erholdes gjennem mundtlige Oplysninger fra Importørernes Betjente.

For at supplere de officielle Tal er man saaledes henvist til at søge private Oplysninger ved Henvendelser til vedkommende Handlende. Det følger af sig selv, at ogsaa disse maa benyttes med væsentlig Kritik.

Betræffende enkelte af de ovennævnte Indførselsartikler skal man tillade sig at anføre Følgende:

Fiskevarer. Efter Toldvæsenets Opgaver ankom der af tørret Fisk til Genua i 1898 7 230 782 Kg. af Værdi Lire 3 976 914, hvoraf fra Danmark 101 520, Frankrige 9 277, Tydskland 107 632, Storbritannien 2 732 781, Holland 10 477, Portugal 7 607, Sverige og Norge 4 073 502, Canada 187 767, Centralamerika 219, tils. 7 230 782 Kg.

Efter de af Skibsførerne meddelte Opgaver og andre af Generalkonsulatet indhentede Oplysninger skulde derimod den samlede Indførsel fra Norge i 1898 have udgjort 2 625 710 Kg. Stokfisk og 1 026 830 Kg. Klipfisk, ialt 3 652 540 Kg., hvoraf ankommet

i norske Skibe	1 243 591 Kg.	Stokfisk og	852 650 Kg.	Klipfisk.
- fremmede Skibe	1 382 120 „	— „	174 180 „	—
Tilsammen	2 625 711 Kg.	Stokfisk og	1 026 830 Kg.	Klipfisk.

Efter en Sammenstilling, udarbeidet i Fællesskab af to af de største Fiskeimportører hersteds, skulde der være indført:

Stokfisk, norsk, væsentlig fra Norge, endel via Hamburg, Hull og Rotterdam	Kg. 1 900 000
Klipfisk fra Norge.	„ 290 000
Do. „ Newfoundland (shorefish).	„ 61 700
Do. „ Island	„ 2 400 000
Do. „ Labrador	„ 2 225 000
Tilsammen	Kg. 6 876 700

Som det vil sees, afviger disse Opgaver ganske væsentlig fra hinanden indbyrdes. Medens det indførte Kvantum norsk Fisk efter Toldvæsenets Statistik skulde være ca. 4 100 000 Kg., anføres i de to andre Opgaver henholdsvis 3 650 000 og ca. 2 200 000 Kg. Af dansk (islandsk) Fisk angiver Toldvæsenet som indført kun ca. 100 000 Kg., men de private Importører 2 400 000 Kg. Med Hensyn til Totalimportens Størrelse stemmer derimod de to sidstnævnte Angivelser saa nogenlunde overens.

Uoverensstemmelsen mellem Generalkonsulatets og de private Importørers Opgaver over Indførselen af Stokfisk forklares for en Del deraf, at Generalkonsulatets Opgaver over den med fremmede Skibe indførte Vare er taget fra en her udkommende Avis, hvori Indførselen angives, ikke i Vægt, men efter Baller, hvilke sidste man, efter hvad tidligere er skeet, har ansat til en Gjennemsnitsvægt af 90 Kg. Efter hvad der oplyses, er dette for høit ansat, idet Vægten af Ballerne neppe nu kan sættes over 70 Kg. hvilket medfører en Forskjel af ca. 300 000 Kg. Tages dette med i Beregningen, træffer man antagelig det Rette ved at ansætte Importen af Stokfisk til ca 2 200 000 Kg.

Vanskeligere bliver der under de modstridende Opgaver at kunne angive Indførselen af norsk Klipfisk. Toldvæsenets Tal er saa iøinefaldende for høie, at de kun kan forklares ved. at man feilagtig har opført det meste af den fra Island ankomne Fisk som norsk Vare. Mellem Generalkonsulatets og de private

Importørers Opgaver er der ogsaa en ganske væsentlig Forskjel, 7—800 000 Kg. Det er utvivlsomt, at en væsentlig Del af denne Forskjel skriver sig fra, at en Del af den Klipfisk, der er ankommen hertil i norske eller fremmede Skibe fra Norge, i Virkeligheden ikke er norsk, men islandsk Vare, i hvilken sidste norske Eksportører, efter hvad der anføres, driver ikke ubetydelige Spekulationsforretninger. Forskjellen er imidlertid saa betydelig, at den vel neppe udelukkende kan forklares af denne Omstændighed. Muligens kan enkelte Partier af Skibsførerne feilagtig være angivet som udlosset i Genua, medens disse i Virkeligheden er udført til andre italienske Havne.

Det kan ogsaa tænkes, at det ovenfor under Rubriken „indført med fremmede Skibe" opgivne Tal, ca. 174 000 Kg., ikke udelukkende indbefatter Fisk, afsendt fra Norge, men ogsaa Varer fra andre Steder. Selv med disse Forbehold er der Grund til at antage, at Importørernes Opgaver er for lavt ansat.

Af sagkyndige kan vistnok den norske og islandske Fisk indbyrdes skjelnes som to forskjellige Kvaliteter. Der mangler imidlertid enhver Adgang til at kontrollere, hvormeget af disse forskjellige Sorter, der konsumeres hersteds, og hvad der udføres til andre Steder, og det bliver under disse Omstændigheder ikke muligt nøiagtigt at kunne konstatere Importen af den norske Vare.

Som i tidligere Beretninger anført, forbruges den norske Klipfisk ikke i Genua eller Ligurien, men i Toscana og Emilien, samt de sydligere Dele af Landet.

Af den franske Klipfisk (lavé), hvoraf der konsumeres endel i Genua, er der i Aarets Løb ikke indført nogen Ladning direkte, hvorimod den væsentligste Import sker tilsøs eller tillands over Livorno. Dette beror paa det eiendommelige Forhold, at den Eksportpræmie, der i Frankrige betales for Udførsel af Klipfisk, fra ældre Tid af er reguleret forskjelligt for de forskjellige Dele af Italien.

Eksportpræmien til Livorno udgaar saaledes med 16 francs pr. 100 Kg., medens der til Genua kun erlægges 12 francs, og denne Forskjel er af Importørerne fundet tilstrækkelig til at opveie de med Transiten forbundne høiere Fragtomkostninger.

Indførselen af fransk Klipfisk til Livorno opgives at have udgjort i 1898 4 402 140 Kg. mod i 1897 5 163 580 Kg. og i 1896 4 455 440 Kg. Nedgangen i Importen i 1898 skyldes daarligt Fiske, der i 1898 var 28 pCt. mindre end i 1897. Indførselen af fransk Klipfisk til hele Italien udgjorde i 1897 7 688 086 Kg.

Følgende Priser er anført i Generalkonsulatets Beretninger:

For Vestre: 15 Januar Lire 84—85, 15 Februar 84—85, 23 Marts 84, 22 April 84, 1 Juni 85—90, 22 Juni 90, 20 Juli 85, 26 August 90—93 (gammel 75), 29 September 90, 25 Oktober 94, 7 December 94.
„ Ordinær Italiano: 15 Januar 60—61.
„ Finmarks regolare: 15 Januar 70—72, 15 Februar 72—73, 23 Marts 62—74, 22 April 76, 1 Juni 70, 22 Juni 70, 20 Juli 75, 29 September 78—80, 25 Oktober 82, 7 December 80—82.
„ For Hyse: 15 Februar 55, 1 Juni 55, 22 Juni 55, 25 Oktober 60

For Labrador: 15 Januar 43, 15 Februar 43, 25 Oktober 52, 7 December 53.
„ Islandsk: 15 Januar 50, 15 Februar 45—46, 23 Marts 44—45, 22 April 44, 26 August 58, 29 September 55, 25 Oktober 56, 7 December 55—56, alt pr. 100 Kg. fra Magasin, ufortoldet. Diskonto og Kommission 3 pCt.

Af Røgesild angives indført fra England 19237 Tdr. Efter Toldvæsenets Opgaver skulde der ialt være indført af Røgesild Kg. 1375491 af Værdi Lire 481422, hvoraf fra Storbritannien ca. Kg. 1300000. Fra Norge antages der at være indført et mindre Kvantum, hvis Størrelse imidlertid ikke kan angives, da de derom indhentede Oplysninger indbyrdes er meget afvigende.

Af presset Sild (Salacchini) ankom efter Toldopgaverne Kg. 4134300 af Værdi Lire 1240290, hvoraf fra Spanien Kg. 2893956, fra Storbritannien Kg. 1240251. Efter andre Opgaver skal der fra Storbritannien være udskibet til Genua 18370 Fade „Pilchards", ialt 1982340 Kg.

Af andre Fiskevarer ankom efter Toldvæsenets Opgaver

Sild i Lage: Kg. 2042442 af Værdi Lire 1633953, hvoraf fra Spanien Kg. 1509285, fra Portugal Kg. 465927.

Sardiner, nedlagt i Olie: Kg. 246792 af Værdi Lire 419512, hvoraf fra Frankrige Kg. 13594, fra Spanien Kg. 144329, fra Portugal Kg. 81115.

Thunfisk i Olie: Kg. 2771306 af Værdi Lire 4018394; heraf fra Spanien Kg. 2596984, fra Portugal Kg. 170771.

Den officielle Statistik indeholder følgende Opgaver over Italiens samlede Indførsel af „tilberedte Fiskevarer", hvorved dog bemærkes, at de Lande, der i denne Opgave angives som Afsendelsessteder, for en Del er Transitlande for Varer, afsendte fra andre Steder:

	1894. Kvintaler.	1895. Kvintaler.	1896. Kvintaler.	1897. Kvintaler.	1898. Kvintal.
Østerrige-Ungarn	10206	12557	10227	7309	4964
Danmark	5416	15112	11012	35660	1015
Frankrige	36511	40974	71538	69839	55462
Storbritannien	173004	166258	145622	152700	156852
Portugal	3074	4438	12375	9640	7725
Spanien	73009	72459	65562	87966	99927
Sverige og Norge	143372	131698	94080	106223	124691
Afrikanske Lande	19496	15422	14693	23361	15789
Nordamerika	13320	22115	26638	29020	18157
Andre Lande	18854	17713	15898	18563	18710
Ialt	496262	498746	467645	540281	503292

Som i tidligere Aar er forskjellige Kontroverser mellem Afskibere og Modtagere af Fiskeladninger bragt til Generalkonsulatets Kundskab, hvilke dog i Regelen har været af mindre Betydning og været afgjort i Mindelighed. I et enkelt Tilfælde vides en saadan Tvist at have ledet til Proces, idet en Mod-

tager nægtede at akceptere de for et mindre Parti Stokfisk oversendte Ladningsdokumenter samt at honorere den af Afsenderen derfor trukne Veksel under Angivende af, at Afsenderen havde overtaget at stille Sikkerhed for, at Fisken skulde være af bedre Kvalitet end den af ham ved tidligere Leiligheder afskibede. Retten fandt dog ikke denne Paastand bevist og dømte Kjøberen til at betale Kjøbesummen med Fradrag af det Beløb, der var indvundet ved en af Sælgeren, efterat Kjøberen havde vægret sig for et modtage Dokumenterne, efter Rettens Bemyndigelse over Varen afholdt offentlig Auktion.

I afvigte Februar indstillede en af Stedets Fiskehandlere, Domenico Migone, der havde forskjellige Forbindelser med Norge, sine Betalinger med en Underbalance af ca. 200 000 Lire. Efter opnaaet Akkord med Kreditorerne erholder disse 50 pCt., der garanteres af et større Firma hersteds. Saavidt vides har den stedfundne Fallit kun rammet to norske Firmaer, begge for forholdsvis mindre Beløb. Hvis Standsningen havde fundet Sted paa et tidligere Tidspunkt, vilde Tabet for de norske Exportører have været adskillig større.

Tran. Med norske Skibe ankom heraf i 1898 direkte fra Norge 603 Tønder Medicin- og Garvevare. Fra Hamburg og Hull ankom efter Generalkonsulatets Maanedsrapporter 1943 Tønder; hvormeget deraf har været af norsk Oprindelse, kan selvfølgelig ikke nærmere angives. Som Konkurrenter for den norske Tran angives de Blandingssorter, der udskibes paa Hamburg, japanesiske Godtkjøbssorter, samt derhos newfoundlandsk Vare, der væsentlig anvendes til Medicinalforbrug, men ogsaa til Garverformaal, navnlig Sæl- og Hvaltran, og leveres væsentlig billigere end norsk Vare. Efter hvad der angives, skal der dog ikke heraf indføres større Mængder; de italienske Garverier benytter Thunfisketran, der siges at bibringe Læderet mere Holdbarhed og større Vægt.

Efter hvad der opgives, er Priserne gaaet yderligere ned, som der fremgaar af efterstaaende paa privat Vei erholdte Opgaver over Priserne i 1898, sammenholdt med, hvad der i tidligere Rapporter er opgivet:

		1895.	1896.	1897.	1898.
Extra fin i Blikbeholdere med Trækasse	Lire	210	150	120	90—85
Lys (palinario) i Træspand	„	180	140	95	80—85
Brun (rosso)	„	90	80	70	70—75

Jernvarer. Importen af forarbeidet Jern til Genua opgives at være aftagende, hvortil har bidraget den Bestemmelse, der gjælder i den italienske Lov om Præmier for Bygning af italienske Skibe, hvorefter der for at erholde saadanne Præmier kræves, at Arbeiderne er udført af italiensk Jern. Indførselen bestaar derfor væsentlig af Rujern fra Skotland, hvorimod Amerika ansees for et mindre heldigt Marked, da det er underkastet Forandringer paa Grund af Spekulationen. Der har ikke i Aarets Løb været nogen direkte Indførsel af Jern fra Sverige og Norge. Paa Grund af Vanskeligheden eller Umuligheden af nærmere at angive de paa indirekte Vei ankomne Kvantiteter kan man ikke kontrollere, hvorvidt de af Toldvæsenet opgivne Tal, ialt ca. 6—700 000 Kg. af Værdi ca. 150 000 Lire, stemmer med det virkelige Forhold. Opgaverne over Indførselen af gammelt Jern antages at medføre Rigtigheden, idet der neppe i Aarets Løb er foregaaet nogen videre Import deraf fra noget af Landene, angivelig paa Grund af Prisforholdene. Ogsaa af andre Jernvarer antages

Importen fra Sverige i det forløbne Aar at have været væsentlig mindre end i tidligere. En større Del af, hvad der her sælges under Navn af svensk Jern, skal, efter hvad der opgives, være forarbeidet i Westphalen, Belgien eller Italien.

Nærmere Opgave over Gjemmemsnitspriser kan vanskelig gives, idet Priserne for Stangjern, Traadjern, Rujern m. m. undergaar væsentlige Variationer efter Kvalitet og Dimensioner. Tilnærmelsesvis er der opgivet følgende Priser for svensk Jern:

For Stangjern, sc. valset, idet der ikke skal indføres smedet Jern fra Sverige, frcs. 22.75 til frcs. 23.75 i Guld cif. Genua. Priserne vekslende for de forskjellige Mærker.

For Smeltestykker og Raastænger angives en Pris af ca. frcs. 18.50 og 19.50 i Guld.

Som en Omstændighed, der skulde have influeret paa Indførselen af Jern, har man i Pressen seet Antydninger om, at der skal være dannet et Syndikat, indbefattende en Flerhed af Italiens Producenter med det Formaal at tilveiebringe et Slags Monopol for Jernhandelen med Udelukkelse af Udenforstaaende og derved hindre Konkurrence. Mod disse Fremstillinger er derimod fra andet Hold fremsat Protester.

Hesteskosøm. Af svensk Hesteskosøm opgives at være indført ca. 260 000 Kg., alt tilhørende samme Mærke til Priser, varierende mellem Lire 57 og Lire 107 pr. 100 Kg. efter de forskjellige Numre f. o. b. italiensk Havn, Varen ufortoldet.

Trævarer. Fra Sverige ankom direkte hertil med Trælast 3 Skibe, et fra Hernøsand med 200 Standard, et fra Norrkøping med 220 Standard samt et fra Stockholm med 129 Standard Planker 3×9 og 3×8, ialt 549 Std. Fra Norge ankom 250 Std. Trælast.

Den væsentligste Import af Trælast til Genua foregaar fra Amerika og Østerrige.

Med Pitchpine fra Pensacola angives hertil ankommet 46 Skibe medførende ca. 88 Std. firhugne Bjelker af Værdi Lire 17 500, 6 650 Std. skaarne Bjelker af Værdi Lire 1 463 000 og 6 551 Std. Planker af Værdi Lire 1 795 775, ialt 13 189 Std.

Indførselen fra Østerrige er opgivet at have bestaaet af 450 Vognladninger og 90 000 Stkr. Granplanker af Dimensioner Længde 4—5 Meter, Tykkelse 1—5 Centimeter og Bredde 15—40 Centimeter af Værdi tilsammen 590 000 Lire, 2 000 Kubikmeter Granbjælker af Værdi 85 000 Lire, 500 Kubikmeter rundt Tømmer af Værdi 19 000 Lire samt endel Aareemner af Lærketræ. For svensk Trælast har været betalt for 3×9 III frcs. 260—275, for 3×8 sagfaldende frcs. 220—235 pr. Standard cif. Genua.

Af andre Varer angives indført fra Norge 1 000 Kg. preserveret Kjød og 200—250 Kasser kondenseret Melk uden Sukker, 1 Kasse = 48 Daaser à 1 Pund.

I forrige Aarsberetning er henpeget paa den betydelige Udvikling, som

Importen til Genua og Skibsfarten dertil har opnaaet i de senere Aar, og den tiltagende Betydning, som denne Havn efterhaanden har faaet i Sammenligning med flere andre større europæiske Søhavne.

For 1897 opgives Drægtigheden af ankomne Skibe i efterfølgende Havne at have været følgende:

Til Hamburg 6 710 000 Tons, Antwerpen 6 210 000 T., Rotterdam 6 135 000 T., Marseille 5 360 000 T., Genua 4 250 000 T., Havre 2 750 000 Tons.

Drægtigheden af den til Genua ankomne Tonnage er i Tiaarsperioden 1888—97 steget fra ca. 2 800 000 til 4 250 000 Tons, medens de tilsvarende Tal for dens nærmeste Rival Marseille kun viser en Fremgang fra ca. 4 900 000 til 5 360 000 Tons. Vareindførselen til Genua angives i samme Tid at være steget fra 2 450 000 til 3 850 000 Tons.

Genuas Stilling i Forhold til andre italienske Søhavne sees af følgende Opgaver over Drægtighed af ankomne Skibe i 1897:

Til Genua ca. 4 250 000 Tons, Neapel ca. 2 800 000 T., Messina 1 700 000 T., Livorno 1 650 000 T., Palermo 1 600 000 Tons.

Den stedse stigende Trafik i Havnen har nødvendiggjort Foranstaltninger til at forbedre de i samme værende Midler til Ekspedition af Skibe og Varer, og ved en Lov af 1897 er der bleven bevilget hertil et Beløb af $17^1/_2$ Million Lire. Under 20 August f. A. blev derefter afsluttet en Overenskomst mellem Regjeringen og Genuas Kommune angaaende Planen for de Arbeider, der skulde udføres; Udgifterne herfor forskydes af Genuas Kommune ved et dertil optaget Laan og erstattes af Staten med en Million aarlig i $17^1/_2$ Aar.

Af de planlagte Arbeider kommer en Udgift paa over 7 Millioner paa Foranstaltninger til Udvidelse af den nuværende Jernbanestation og Opbyggelse af en ny Station paa Havnens Østside samt Forbindelse mellem begge Stationer, hvortil en Tunnel vil udkræves.

Blandt egentlige Havnearbeider opgives som paabegyndt Udvidelsen af Bryggen Biagio Assereto ved Kulhavnen samt af den ved Havnen løbende Forbindelsesvei Carlo Alberto. Det førstnævnte af disse Arbeider er anslaaet til $2^1/_2$ Million Lire, hvortil senere vil komme Udvidelse af Ponte Federico Guglielmo, hvor de store transatlantiske Dampskibe lægger til, beregnet til 1 800 000 Lire. Endvidere Nedrivelse af den saakaldte Molo Vecchio, der ligger hindrende i Veien i Havnen, Anskaffelse af nye faste Kraner og Forandring af de ældre til mere tidsmæssige m. m. Samtlige Arbeider er beregnet paa at skulle fuldføres i 5 Aar.

Den 29 November f. A. indtraf en voldsom Storm, der foruden at gjøre adskillig Skade paa endel af de i Havnen værende Skibe, tillige ødelagde og tildels bortrev en længere Strækning af den saakaldte Molo Lucedio, en Del af den store til Beskyttelse af den ydre Havn opførte Bølgebryder. Til Reparation af Skaden er som ekstraordinær Foranstaltning bevilget 780 000 Lire. Ingen svenske eller norske Skibe led Havari ved den nævnte Begivenhed.

I den offentlige Diskussion har der været stærkt fremholdt Ønskeligheden af at kunne opnaa et administrativt Selvstyre for Genuas Havn, saaledes at

denne blev underlagt en fælles Autoritet til Undgaaelse af de Ulemper, der opstaar ved, at de forskjellige Forvaltningsgrene ikke staar under ensartet Ledelse. Der antages, at de i Geuua indflydende Havneafgifter vilde være mere end tilstrækkelige til at skaffe Havnen en tidsmæssig Administration. Der er nu af Regjeringen nedsat en Kommission til Behandling af dette Spørgsmaal.

Milano. Vicekonsul Szylanski oplyser Følgende:

Mekanisk og kemisk Træmasse (Cellulose) til Fabrikation af Papir. Indførselen til Italien herat var følgende:

a. Cellulose. I 1898 indførtes Kvintaler 181 313 mod i 1897 Kvintaler 144 107, altsaa en Forøgelse for 1898 af Kvint. 37 206.

b. anden Træmasse. 1) I vaad Tilstand, indeholdende mindst 50 pCt. Vand. I 1898 indførtes heraf kun 200 Kvint. mod 500 i 1897, altsaa en Nedgang af 300 Kvint. 2) i tør Tilstand 30 693 Kvint. i 1898 mod 35 626 Kvint. i 1897, altsaa en Nedgang af 4 933 Kvint

I de sidste Aar har der forøvrigt været en stadig Tilvækst i Indførselen af Cellulose og Aftagen for de andre Sorters Vedkommende.

Angaaende Indførselslandene kan der kun angives Data for 1897, da Statistiken for 1898 først udkommer i August. I 1897 fandt Indførselen Sted fra følgende Lande:

Lande:	Cellulose.	Mekanisk Træmasse, vaad.	Mek. Træmasse, tør.
Østerrige-Ungarn . .	Kvint. 87 094	Kvint. —	Kvint. 24 446
Belgien	„ 7 413	„ —	„ 98
Tyskland	„ 38 059	„ —	„ 7 057
England	„ 1 395	„ —	„ 118
Holland	„ 594	„ —	„ —
Sverige og Norge .	„ 3 268	„ —	„ 3 907
Schweitz	„ 5 283	„ 500	„ —
De forenede Stater .	„ 1 001	„ —	„ —
Ialt	Kvint. 144 107	Kvint. 500	Kvint. 35 626

Saavidt vides er der kun en eneste Fabrik for Cellulose i Virksomhed i Italien, tilhørende Selskabet Vonwiller & C. i Romagnano Sesia, Provindsen Novara. Der har været en anden i Serra San Bruno, tilhørende Michele Fabricotti & Co., men den skal for nogen Tid siden være standset.

Næsten alle italienske Fabriker, der producerer Papir maskinmæssig, fabrikerer ogsaa mekanisk Træmasse for eget Brug. Blandt disse er de vigtigste følgende:

1) Cartiera Italiana i Seravalle Sesia, 2) Società Cartiere Meridionali i Isola del Liri, 3) P. A. Molina i Credaro (Bergamo), 4) Francesco Rossi i Perale (Vicenza), 5) Cartiere di Carmignano i Carmignano sul Brenta, 6) B. Nodari & Co. i Lugo di Vicenza, 7) Cugini Sezzano i Borgosesia, 8) Daelli

e Sezzana i Crusinello, 9) V. Valvassori Franco i Germagnano Lanzo, 10) Cartiera Salesiana i Mathi Torinese, 11) E. Courrier i Isola del Liri.

Blandt Fabrikerne har alene den i Carmignano Udsalg af en Del af den af samme producerede Træmasse, medens de andre, som ovenfor nævnt, selv konsumerer den af dem fabrikerede Masse.

Derhos er der tre særskilte Fabriker for mekanisk Masse, hvilke forsælger hele sin Produktion, nemlig: Girolamo Palmieri i Toazze, S. Franchini & Co. i Verona, Giovanni Gavonetti i Ponte Santino (Novara).

Det har været mig umuligt at skaffe mig endog rent approximative Opgaver over disse Fabrikers Produktion, dels paa Grund af, at Tiden ikke har strukket til, dels paa Grund af den ganske særegne Omhu, hvormed disse Fabriker lægger Skjul paa sin Produktion for at betale den mindst mulige Indtægtsskat; denne hviler som en utaalelig Byrde paa alle Industrier i Italien, og Fabrikanterne søger saavidt muligt at undgaa den ved alle de Midler, som staar til deres Raadighed.

Fyrstikindustrien. Denne Industri undergaar for Tiden i Italien en Omforandring, ikke med Hensyn til Fabrikationens Teknik, men med Hensyn til dens Betingelser finansielt talt. Paa Grund af den for nogle Aar siden paalagte Afgift paa Fyrstikker, havde denne Næringsgren ikke længere de samme Betingelser for at trives som før. Til enhver Tid fremkom Reklamationer mod den Maade, hvorpaa dette Paalæg blev bragt til Anvendelse og mod de fiskale Misbrug, som især de smaa Fabrikanter ikke kunde modstaa, hvortil kom, at Anbringelsen af Stempel paa enhver Fyrstikæske satte Staten istand til nøie at erfare Fabrikens Produktion og samtidig gjorde det umuligt for Fabrikanten at afgive urigtig Opgave til Fastsættelse af Indtægtsskatten.

I de sidste Parlamentet forelagte Budgetforslag, der endnu ikke er voteret, var blandt andet optaget Forslag om Forhøielse af den gjældende Afgift paa Fyrstikker, og Trudselen hermed bestemte de fornemste Fabrikanter til en Sammenslutning i Hensigt at gjøre Modstand herimod. Det dreier sig her ikke om et Syndikat, men om en virkelig Sammensmeltning af de forskjellige Fabriker for at arbeide sammen og dele Udbyttet mellem de Interesserede. Betingelserne for denne Sammensmeltning, hvilken nu er en fuldbragt Kjendsgjerning, er endnu ikke bekjendt. Saavidt vides træder den i Kraft 1 April d. A. Ved en saadan Sammenslutning bliver den en Magt, som Staten for Fremtiden maa tage Hensyn til; thi i Tilfælde af Uenighed vilde Foreningen alene ved at lukke sine Værksteder kunne gjøre Tusinder af Arbeidere brødløse og saaledes berede Regjeringen alvorlige Vanskeligheder.

De Oplysninger om denne Industri, som jeg har kunnet erhverve, vedkommer alle 1897, da der endnu ikke var Tale om Sammensmeltning af de forskjellige Fabriker.

De fornemste Fyrstikfabriker, der fandtes i Lombardiet i 1898, var følgende:

1. De Medici Giacomo & Co., Milano (Fabrik i Magenta). Alle Slags Vox- og Træfyrstikker. Det bemærkes, at for Træstikkerne Raastoffet Træ i sin Helhed kommer fra Østerrige eller Tyskland, hvilket gjælder alle italienske Fabriker.

2. Mauri Guiseppe, Milano, Træfyrstikker.
3. Morandi Gualtiero, Mantova, do.
4. Rossari C. & Co., Besozzo (Como), do.

Den førstnævnte af disse Fabriker er den vigtigste, ikke alene i Lombardiet, men i hele Italien, og den har nu sluttet sig til det ovennævnte „Società Italiana pella fabbricazione dei fiamiferi di Milano".

Jeg har hverken kunnet faa Opgaver om Antallet af Arbeidere eller Produktionen i disse Fabriker, men for at give en nogenlunde Ide om deres Betydning anføres nedenfor Beløbet af Afgiften paa Fyrstikker i enhver af de Provindser, hvoraf Lombardiet bestaar. Af disse Beløb kan man tilnærmelsesvis uddrage Antallet af de solgte Stikker, da der betales 1 Centesimo i Afgift for hver 30 Vox- og hver 60 Træstikker. Beløbene vedkommer Finantsaaret 1897—1898, da Aarene 1898—1899 endnu ikke er afsluttet.

Provinser.	Antal Fabriker.	Beløb af opkrævet Afgift.
Bergamo	1	Lire 17 036.64
Brescia	3	„ 57 312.47
Como	1	„ 18 517.45
Cremona	2	„ 4 617.51
Montone	5	„ 29 527.14
Milano	6	„ 1 442 240.00
	Ialt 18	Ialt Lire 1 569 251.31

Hele Afgiften paa Fyrstikker, der blev opkrævet i Finantsaaret 1897—1898 i hele Kongeriget Italien var £ 7 210 946.20 af 347 Fyrstikfabriker, medens Afgiften i Finantsaaret 1896—1897 udbragte £ 7 238 447, og Antallet af de da existerende Fabriker var 429. Afgiften har bevirket Standsning af 100 Fabriker.

Fabriker for Hesteskosøm. Saadanne findes ikke i Lombardiet, men der skal være to saadanne af nogen Betydning inden Turins Distrikt. 1) Baunwart fratelli i Pinerolo, nær Turin og 2) Sulzer Güller & Co. i Hône Bard (Aosta), arbeidende efter svensk System, delvis for Export. Derhos findes der nogle andre smaa Fabriker, hvor Sømmene arbeides for Haanden.

Turin. Vicekonsul Rossi meddeler Følgende angaaende Indførselen fra Sverige og Norge til Provindserne Turin og Novara i 1898.

Indførselsværdierne udgjorde approximativt:

Torskelevertran, renset	Lire	45 000
Almindeligt Træ, firkantet.	„	ubetydeligt
Arbeider af almindeligt Træ	„	8 000
Gammelt Jern, Staal og Støbejern . .	„	10 000
Jern og Staal i Stænger	„	20 000
Arbeider af Jern og Staal (indbefattet Hesteskosøm)	„	45 000
Fisk, tørret og røget, og Sild . . .	„	350 000
Gummi, Harpix og lignende	„	ubetydeligt
Træmasser og Straamasser	„	?
Andre Varer	„	„

For Torskelevertran betaltes fra 100—150 frcs. pr. Tønde efter Kvalitet.

Priserne for de andre Artikler er mange og meget forskjellige, ligesom det er vanskeligt herom at erholde Oplysninger af Kjøberne, hvorfor man maaske rettere burde henvende sig derom til Sælgerne.

En stor Del af de ovennævnte Varer kom fra Havnene Stockholm, Gøteborg, Carlskrona, Bergen, Kristiania og Fredrikshald.

Betalingen sker 30 Dage efter Varens Modtagelse mod Disconto 2 pCt. eller akcepteret 3 Maaneders Vexel eller „forfait" (Garanti) af en Bank mod $^1/_2$—1 pCt. Provision.

Den nationale italienske Udstilling i Turin i 1898 stadfæstede fuldkommen deres Mening, som allerede i længere Tid har glædet sig over den italienske Industris vistnok langsomme men aabenbare Fremskridt; navnlig udmærkede sig Møbler, Glasvarer, spundne og vævede Produkter af Bomuld og Silke, elektriske Maskiner samt Gjenstande henhørende under Hær- og Marineforvaltningen. Ligesaa fortjente særlig Omtale Vin, Olie, Læder, Artikler af Amiant, spundne og vævede Varer af Uld, alleslags færdige Klæder og Papir.

Samtlige Industrier viser Fremgang saavel med Hensyn til den praktiske Anvendelse af Kunst og Videnskab som til Smagens Udvikling og især den forøgede Udførsel til næsten alle Lande. Ligesaa bør bemærkes som værdig Anerkjendelse Italienernes Arbeide i Udlandet, saavel med Hensyn til Agerbrug og forskjellige Industrier som til Undervisningen.

I en Afhandling af Professor A. Helland om „Veksten" (Klæbersten) omtales, at denne Stenart forekommer i større Mængder i enkelte Dele af Piemont, hvor den er Gjenstand for en ikke liden Fabrikdrift, hvis Produkt benyttes til forskjellige Øiemed, saasom til Smørelse, til at formindske Friktionen i Maskiner, til Sminke m. M. samt endog til Forfalskning af Mel, Sæbe m. fl. Substantser. Paa Foranledning af en norsk Producent har man i denne Anledning søgt at indhente nærmere Oplysninger, hvilke dog ikke har kunnet erholdes, da Fabrikationen drives hemmeligt af Frygt for Konkurrence. Denne Industri synes imidlertid ikke at være ubetydelig. Raastoffet, der paa Italiensk benævnes „lavezzi" eller „pietre ollari" beskrives som en temmelig homogen, kompakt, graa Masse, let at skjære og dreie, bestaaende af en intim Blanding af Talk, Chlorit, Glimmer og Asbest, der danner betydelige Lag i Piemont og Lombardiet, især i Nærheden af Domodossola, og benyttes paa mange Maader til lokalt Forbrug.

Savona. Vicekonsul Martinengo meddeler følgende:

Som det fremgaar af de statistiske Opgaver over Handel og Skibsfart er der endel Fremgang mod 1897.

Der er saaledes en Tilvæxt af 37 ankomne Dampskibe dr. 30 000 Tons. Det bemærkes, at Seilskibsfarten ikke viser stor Forskjel.

Hele Indførselen udgjør 660485 Tons Varer fra Udlandet og paa Indlandet 59791 Tons, ialt 720276 Tons. Udførselen til Udlandet er af ringe

Betydning og udgjør efter Opgaven 5106 Tons, eller 7335 Tons mindre end i 1897. Af større Betydning er Udførselen til Indlandet, der udgjør 34083 Tons, eller 7916 Tons mere end i 1897.

Den indenrigske Udførsel indbefatter følgende Varer:

Jern og Staal 16100 Tens, Slagger fra Støberierne 6750 Tons, Petroleum 2200 Tons, Stenkul 3100 Tons, Kalk, Cement og Gibs 1200 Tons, andre Varer 14733 Tons.

Indførselen fra Udlandet, der udgjør den vigtigste Del af Haudelsbevægelsen, bestaar for $^4/_5$ af Stenkul, dernæst af Jern for den lokale Industri samt Piemont og Lombardiet, Petroleum fra Nordamerika og Rusland, en meget vigtig Importgren for Savona paa Grund af de store Reservoirer ved Havnen, der kan indeholde ca. 10200 Tons Mineralolie; disse tilhører Selskabet Italo-Americana, der sender store Partier heraf til Piemont og Schweitz. Endvidere Kornvarer etc.

Der ankom i 1898:

188	engelske Dampskibe ladede med	Tons	472 577
73	italienske -- — —	„	54 506
627	do. Seilskibe i Kystfart.		
23	tydske Dampskibe ladede med 28010 T. Petroleum, 9333 T. Kul	„	37 345
20	svenske og norske Dampskibe med	„	39 500
Andre Flag		„	56 557
	Ialt indførtes fra Udlandet	Tons	660 485

De svenske og norske Dampskibe indførte ialt 35 000 Tons Kul og ca. 4 500 Tons Støbejern.

Savonas økonomiske, kommercielle og industrielle Stilling.

Savona med Distrikt indbefatter ca. 37 000 Indbyggere. Det er af Betydning for saavel Industriens som Handelens Udvikling paa Grund af sin Nærhed, især til Piemont og forholdsvis til Lombardiet, medens det med mere direkte Kommunikationer endog kunde staa i let Forbindelse med Schweitz og Tyskland. Kun 40 Km. fra Genua, Italiens fornemste Handelscentrum, er det bestemt til at blive et naturligt Mellemled for dette Sted i Handelen med Mellemeuropa.

Havnen har for Tiden en Kailængde af 2100 Meter til Disposition for Losning og Ladning af Varer. Den kan med megen Lethed forbedres og forstørres og er meget sikker og rolig.

I 1889 steg Indførselen i Havnen til 754875 Tons. Paa Grund af Handelskriser og Falitter, der især rammede Savona, samt af andre Grunde, hvoriblandt Mangel af en lettere og mere direkte Forbindelse med Indlandet, medens Genuas Forbindelser blev forbedret, gik Handelen tilaage, men synes nu i de senere Aar atter at ville opblomstre.

Savona er ogsaa en industriel By. Den indbefatter blandt første Klasses Fabriker:

Selskabet Ternis Fabrik for Fabrikation af Jern og Staal, der beskjæftiger næsten 2 000 Arbeidere. Denne store Fabrik blev kjøbt af det nævnte Selskab, efter at Huset Tardy Benech var gaaet fallit i 1892, for mindre end Halvdelen af dens virkelige Værdi. Fabrikens gunstige Beliggenhed nær Havnen, kun nogle Hundrede Meter derfra, den deraf følgende Besparelse i Transport af Raastoffe ved Indførsel og Fabrikater ved Udførsel, samt det store Driftmateriel, der muliggjør en betydelig Udvikling, har bevirket, at Selskabet har kunnet gjøre meget gode Forretninger, hvortil ogsaa Staten bidrager ved betydelige Bestillinger.

Fabrikens Produktion anslaaes til ca. 400 000 Tons Staal og 10 000 Tons Rør af Støbejern, som Selskabet nylig har begyndt at fabrikere.

Af mekaniske metalurgiske Fabriker er der her 5, skjønt af mindre Betydning, sysselsættende 400 Arbeidere.

En vigtig Industri er Fabrikationen af sorte, røde og grønne Flasker og Dame-Jeannes af Glas af alle Dimensioner, hvoraf man før indførte betydeligt til Italien især fra Frankrige, hvilken Indførsel nu er næsten ganske ophørt. Hermed sysselsættes ca. 400 Arbeidere.

Der findes en Fabrik for ildfast Sten og Retorter, de sidste i Form af Ovne, hvori man ved Hjælp af Stenkul frembringer Gas til Belysning. Disse Ovne modstaar en Temperatur af 1 500 Grader. Produktet benyttes ogsaa til andet Brug. Fabriken oprettedes i 1864 af Firmaet H. Bartoli & Co.

En Dampsag, tilhørende Hr. Giacomo Viglienzoni. Den her anvendte Trælast indføres nu fortrinsvis med Jernbanen, istedetfor tilsøs, samt væsentlig indirekte fra Genua. Den mest benyttede Kvalitet er Pitchpine, og man benytter nu næsten ikke mere norsk Træ, hvoraf før betydelige Kvantiteter indførtes direkte til Savona med Seilskibe.

En meget anseet Fabrik for kandiserede Frugter, tilhørende Hr. Silvestro Allemande. Foruden at konsumeres i Italien udføres dens Produkter til Østerrige, Frankrige, Belgien, endog smaa Partier til Norge og større Mængder til Sydamerika. Om Sommeren sysselsætter den 80—200 Arbeidere.

En Fabrik for Bearbeidelse og Rafinering af Svovl, der producerer ca. 100 000 Kvintaler aarlig.

En Fabrik for Destillering af Produkter og Underprodukter af Kul er nylig oprettet og lover en betydelig Udvikling.

Flere Fabriker for Bearbeidelse af Skind og Huder.

Flere Fabriker for Tilvirkning af Mursten.

Agerbrug. Dette har hersteds ikke saa stor Betydning, da Savona mere er et Handels- og Søfarts end agerbrugende Distrikt; dog fortjener at nævnes enkelte Produkter, der har givet Anledning til Omsætning.

I Savona og Omegn dyrkes med godt Udbytte alle Slags Frugter og Havevæxter, hvoraf meget omsættes i det Indre og afsendes til Udlandet. Særlig er Gjenstand for Udførsel fra Savona og Omegn Kastanjer, især fra Sasselle, Garessio og Arenzano, der udføres til Frankrige, Schweitz og andre Steder, samt yder Landsbefolkningen og Arbeidere et godt og billigt Fødemiddel. Ligesaa udføres vore syrlige Frugter, Appelsiner, Limoner og de under Navn af chinotti gaaende smaa Citroner, der især udføres til Frankrige for at syltes. Der udføres aarlig deraf i Gjennemsnit 8 Millioner Stykker. Prisen varierer mellem 8 og 15 francs pr. Tusinde efter Produktionens og Efterspørgselens Størrelse.

Indførsel fra Udlandet til Savona: Stenkul 515 043 Tons, Karober Tons 1 389, Kornvarer Tons 20 465, Petroleum Tons 26 386, Kalk, Gibs, Cement Tons 16 406, Teglsten Tons 1 084, Trævarer, firkantet, Tons 960, kemiske Produkter Tons 346, diverse Tons 10 108.

Udførsel til Udlandet fra Savona: Tegl og Mursten Tons 3 570, Jern- og Staalvarer Tons 800, Metalvarer Tons 200, Svovl Tons 60, Trækul Tons 110, Trævarer Tons 80, Vin Tons 29, kandiserede Frugter, Haveväxter m. M., ialt Tons 5 106.

Til Sverige og Norge udførtes 1 378 Kg. syltede Frugter, til Norge 180 Liter Vin.

Konventionen med Frankrige.

Som en handelspolitisk Begivenhed af væsentlig Interesse maa nævnes Gjenoptagelsen af Underhandlingerne om og den som Resultat heraf nu afsluttede Konvention mellem de to Lande. Efterat den tidligere Traktat med Frankrige af 3 November 1881 fra Italiens Side var bleven opsagt og Underhandlingerne om en ny Traktat havde vist sig resultatløse, kom fra Marts Maaned 1888 i begge Lande Generaltarifens Satser til Anvendelse paa Produkter fra det andet Land, yderligere forøget ved differentielle Paalæg. Disse sidstnævnte blev i Italien for franske Varers Vedkommende allerede ophævet i 1890, medens i Frankrige den differentielle Tillægstold paa italienske Varer vedblev indtil 1892, da samme blev erstattet ved den da i Kraft trædende nye franske Generaltarif. Det lykkedes Frankrige paa Basis af sin nye Tarif af 1892 at slutte nye Handelsoverenskomster, saavelsom at fornye de ældre saadanne, alene med Undtagelse af de med Portugal og Italien. Virkningerne af det stedfundne Brud mellem de to Lande viste sig snart i deres Handelsforbindelser. Medens saaledes Værdien af Udførselsen fra Italien til Frankrige i 1887 blev opgivet til 308 Mill. Lire, var den i 1897 132 Millioner; paa den anden Side aftog Indførselen fra Frankrige til Italien fra 326 Mill. i 1887 til 161 Millioner i 1897. Det var især Italiens Udførsel af Silke, Vin og Agerbrugsprodukter, der rammedes af denne Afspærring. Ved den nu afsluttede Handelskonvension med Frankrige har Italien erholdt Ret til Behandling efter den franske Minimumstarif alene med Undtagelse af Silkevarer. Man haaber herved at kunne fremme Udførselen af Vin, Fødevarer, Marmor, diverse Fabrikvarer m. M. Fra Italiens Side er der ved Konventionen ikke alene tilsikret Frankrige Behandling efter den italienske Minimumstarif, men der er ogsaa skeet forskjellige Nedsættelser i dennes Satser, hvilke selvfølgelig ogsaa kommer andre Nationer med Mestbegunstigelsesklausul tilgode. Blandt disse Nedsættelser, der neppe vil faa større

*

Indflydelse paa Indførselen fra Sverige og Norge til Italien, kan nævnes for Medikamenter, almindelig Sæbe, Parfümer uden Alkohol, Trækpapir, Redskaber og Værktøi af Jern (Lire 14.50 pr. Kvintal), Sardiner og Sardeller, marineret eller i Olie (fra 30 til 15 Lire pr. Kv.), Fiskelim (fra 4 til 2 Lire pr. Kv.), Rammer og Lister af Træ (fra 35 til 30 Lire pr. Kvintal).

Den med Frankrige afsluttede Konvention har havt til Følge Udstedelsen af et ministerielt Dekret, hvorefter den hidtil bestaaende Forpligtelse til ved Indførsel af Varer at lade disse ledsage af Oprindelsesbeviser, ophæves.

Herfra undtages dog følgende Varer, for hvilke der altsaa fremdeles vil blive krævet Oprindelsesbeviser: Silkevarer, Vin, Cognac, Fisk nedlagt i Lage eller Olie, Ost, Olivenolie samt Farvetræ, revet.

Pengeforhold.

Kursen paa rentebærende italienske Statspapirer (Rendita Italiana) og Agio mellem italienske Papirpenge og Guldmynt har i 1898 stillet sig saaledes:

	Rendita Italiana.	Agio.
ult. Januar	98.37½	105.10
„ Februar	99.10	107.17½
„ Marts	98.75	105.85
„ April	98.70	107.00
„ Mai	99.25	107.45
„ Juni	100.50	107.20
„ Juli	99.05	107.77½
„ August	99.60	107.75
„ September	99.80	107.90
„ Oktober	99.82½	108.65
„ November	101.65	107.10
„ December	102.02½	107.70

Efter en mellem Italien og øvrige Deltagere i den latinske Myntforening, Belgien, Frankrige, Grækenland og Schweitz, afsluttet Protokol blev Regjeringen ved en Lov af 16 Februar d. A. bemyndiget til at forbyde Udførsel af Sølvmynter paa 50 Centesimi, 1 og 2 Lire, samt at inddrage fra Cirkulationen og annullere de i Omløb værende Banksedler, gjældende paa en og to Lire. Under 19 Februar er derefter udkommet et kongeligt Dekret, hvorved Udførsel forbydes af de ovennævnte Sølvmynter, herfra alene undtaget, hvad Reisende medfører personlig til et Beløb ikke overstigende 10 Lire. I Forbindelse hermed vil der nu blive sat i Omløb den fornødne Mængde Sølvskillemynt, der hidtil ikke har kunnet udgives, idet samme har været Gjonstand for Export til Udlandet i Spekulationsøiemed.

Havneudgifter.

Den saakaldte Darsena, en Afdeling af Havnen, hvor navnlig Fiskeladninger udlosses, henligger under Genuas Kommune, der er berettiget til at opkræve en Afgift af de der henliggende Skibe. Denne Afgift er nylig bleven omregu-

leret. Vistnok betales Afgiften efter Kutyme af Ladningsmodtagerne, men da der ogsaa kan tænkes Undtagelsestilfælde, hvor den vil kunne falde paa Skibet, hidsættes den nye Afgift, der udgjør pr. Dag for

	indtil 50 Reg. Reg.-Tons.	fra 51—100 Reg.-Tons.	fra 101—250 Reg.-Tons.	fra 251—500 Reg.-Tons.	over 500 Reg.-Tons.
Seilskibe . .	2	4	6	8	10 Lire.
Dampskibe . .	4	8	10	12	20 —

Samtidig er fastsat en ny Tarif for Oplag af Varer, der henlægges i de i Darsenaen værende Pakhuse, hvorefter der blandt andet skal erlægges maanedlig for Fiskevarer, Hermetik m. m. 18 Centi. pr. Kg. og for almindelige Trævarer 8 Centi. pr. Kg.

Skibsmæglerfirma: H. Trumpy, Via Forsatello 16, Genua.

Skibshandel: Joh.s Brunken, Piazza Principe 4.

Generalkonsulatets Kontor er beliggende i Via Mameli No. 36, aabent 10—12 og $1^1/_2$—4. **Axel Conradi.**

Madrid.

Aarsberetning dateret 15 April 1899.

De i flere Aar paagaaende separatistiske Bevægelser paa Cuba, Puerto Rico og Filippinerne udøvede stadig en hæmmende Indflydelse paa Landets Udvikling i sin Helhed, og denne var inden flere Industrigrene bragt til en Stilstand, da Landet i April Maaned befandt sig i aaben Feide mellem Insurgenterne i sine tidligere Kolonier og urolige Elementer inden Halvøen paa den ene Side og paa den anden udenlandsk Overmagt.

Foruden store Udlæg til militære Øiemed kom nu hertil yderligere nye Krav paa Midler til at dække de Behov, som den nye Tingenes Tilstand gjorde nødvendige.

Den i flere Aar existerende høie Præmie paa Guld, som i 1897 gjennemsnitlig udgjorde 28 %, steg i de første Maaneder af Aaret og beløb sig i Begyndelsen af April til 40 %, hvorfra den paa mindre end en Maaned gik op til 115 %.

Derfra faldt den paa to Dage til 78 % og er senere med daglige Variationer lidt efter lidt gaaet ned, saa at den ved Aarets Slutning udgjorde 30 %. Senere er den gaaet yderligere ned og holder sig nu omkring 20 %.

Paa Grund af disse betydelige Vexlinger formindskedes Importen, men

paa den anden Side øgedes Exporten, da Produkter, som hidtil ikke havde kunnet udholde den udenlandske Konkurrence med den høie Agio, anbragtes med god Gevinst.

Det Guld, som derved kom ind i Landet, og det, som endvidere indførtes af den fra de tabte Kolonier tilbagevendende Hær og private Personer var de væsentlige Aarsager til en bedre Tilstand paa Pengemarkedet.

Den spanske Bank „Banco de Espana" har forstrakt Staten med en stor Del af de til Krigen nødvendige Midler, deraf 400 Mill. Pesetas før Slutningen af 1897 og omkring 700 Mill. i 1898 mod Garantier i diverce Statspapirer.

Den 31 December havde Banken i Omløb Sedler for 1 443,98 Mill. mod 1 206,87 ved Aarets Begyndelse.

Den førstnævnte Sum modsvarende Metalreserve i Guld og Sølv udgjorde P.tas 537,47 Mill.

Bankdiskontoen har i de senere Aar med ubetydelige Forandringer været 5 %.

Import og Export.

Til hele Landet importeredes i Aaret for ca. P.tas 495 Mill. mod 649 Mill. i 1897 og exporteredes respektive for P.tas 810 Mill. og 753 Mill.

Den udenlandske Handel viser saaledes en Formindskelse af næsten 100 Millioner.

Af Norges og Sveriges Importprodukter indtager fremdeles Trævarer og Klipfisk den første Plads.

Sidstnævnte Vare, der er den franske overlegen i Kvalitet, synes dog ikke at kunne bestaa i Konkurrencen med denne, og hvad specielt Madrid angaar, udgjør den norske Vare ikke mere end omkring $^1/_3$ af det forbrugte Kvantum Klipfisk. Foruden den franske Vares lavere Pris bidrager de lettere Kommunikationsforholde med Frankrige til det for den norske Vare ugunstige Resultat.

Importen af Jern fra Sverige er paa det nærmeste helt og holdent ødelagt af de i nogle Decennier i Nordspanien drevne Jernværker.

Iøvrigt hidføres fra de forenede Riger og finder her Afsætning: Træmasse, Dampmaskiner, Dampkjedler, elektriske Apparater, Agerbrugsredskaber, Grubedriftredskaber, saasom Staal, Slægger, Spader, Staalliner etc.

Grubedrift.

I denne Industrigren har der hersket en særdeles livlig Virksomhed, hvortil dels de høie Priser paa udenlandske Markeder, dels den høie Kurs har bidraget.

Nye Gruber er blevne optagne til Drift, i ældre nedlagte er Arbeidet paa nyt optaget, og som Følge af den livlige Interesse, som saavel indenlandsk som udenlandsk Kapital har vist for nye Foretagender, har Mutninger fundet Sted i vid Udstrækning.

Den nærmeste Fremtid synes derfor særlig lovende.

Stenkul.

Den paa Grund af Krigen og Streiker i Udlandet fremkaldte Prisstigning havde til Følge, at Produktionen i Aaret øgedes til ca. $2^1/_2$ Mill. Tons eller omkring 25 % mere end i næst foregaaende Aar, en Difference, som intet tidligere Aar har kunnet opvise.

Jernmalm.

Produktionen udgjorde 7.1 Mill. Tons eller 4 % mindre end i 1897, og deraf exporteredes 6.6 Mill. Tons.

England, Holland og Tyskland er fremdeles de største Konsumenter, og hvad de to sidstnævnte Lande angaar, er Forbruget af spansk Jernmalm i Tiltagende.

Af Staal produceredes:

Bessemer: 55 000 Tons eller 15 % mindre end i 1897, Siemens: 58 000 Tons eller 20 % mere end i 1897 og af Jern og Staal forarbeidedes omkring 150 000 Tons eller omtrent ligesaa meget som i næst foregaaende Aar.

Af Bly anslaaes Produktionen til 190 000 Tons og af Sølv til 200 000 Kg., saaledes mere end i 1897.

I Kobber har en betydelig Forøgelse i Produktionen fundet Sted, og udgjorde Exporten fra Huelva 912 000 Tons Malm mod 822 000 i 1897.

Jernbaner.

Ifølge nu publicerede Opgaver for Aarene 1896 og 1897 øgedes de aarlige Trafikindtægter i 1897 sammenlignet med det næst foregaaende Aar med P.tas 2 894 493 eller P.tas 238.16 pr. Kilometer, og skjønt Resultatet for 1898 endnu er ukjendt, kan det dog i Betragtning af den livligere Omsætning af Produkter inden Landet antages, at Trafikindtægterne stadig har øget.

For nogen Tid siden indviedes den nye Jernbanelinje, som forbinder Linares med Almeria.

Denne afhjælper for det rige Grubedistrikt Linares et længe følt Savn, sætter Almeria i Forbindelse med det øvrige Lands Jernbannenet, og vil vistnok i den af Naturen saa rigt udrustede, men hidtil lidet paaagtede, Provins Almeria bevirke et betydeligt Opsving.

Andre Industrigrene.

Hvad der særlig tildrager sig Opmærksomhed, er den Mængde Hvidbedesukkerfabriker, som er under Anlæg og agtes anlagte.

Det gode økonomiske Resultat af de allerede existerende Fabriker og Tabet af Cuba har animeret flere Kapitalister til at lægge sig efter denne Forretning, som paa Grund af stærkere Konkurrence og Overproduktion i Fremtiden sikkerlig ikke vil kunne blive saa lønnende som hidtil.

Desuden er det sandsynligt, at denne Industri bliver en af dem, som kommer til at blive Gjenstand for extra Beskatning.

Forøvrigt er der en større Cementfabrik under Anlæg og en anden for Tilvirkning af Papirmasse og Papir projekteres.

Paa Elektricitetens Omraade er der i Aarets Løb kun udrettet ubetydeligt, thi da den største Del af Materialerne til deslige Anlæg maa importeres fra Udlandet, har de høie og skiftende Kursnoteringer gjort nye Foretagender i nogen større Udstrækning umulige.

Skjønt der i Madrid allerede findes flere betydelige elektriske Anlæg, sees dog et tysk Fabrikfirma at være betænkt paa for egne Midler at bygge en ny større Centralstation, hvis Opgave skulde være, dels at konkurrere med allerede existerende Fabriker, dels at levere Kraft til de Sporvognslinier, som endnu mangler mekanisk Drivkraft.

Den i min foregaaende Beretning omtalte Sporvognslinje „La Compania del Tranvia de Madrid“ har i den senere Del af Aaret inaugureret sin nye Ordning med elektrisk Kraftoverføring, og Resultatet har været høist tilfredsstillende.

Ved det antagne Dickinsonske trolley System, en lateral giratorisk Arm, som overfører Kraften fra Luftledningen til den i Sporvognen placerede 25 Hestekræfters Thompson & Houston Motor, er Luftnettet betydelig forenklet, da derved de ved andre Systemer nødvendige Spændingstraade her helt og holdent bortfalder.

Vognene, som af siddende og staaende rummer 40 Personer, er byggede inden Landet.

De Mangler, som hidtil har kunnet bemærkes, er, at Trolleyen let gaar af Sporet ved Passering af Kurver, at Bremsen ikke virker med tilbørlig Hurtighed, og endvidere den hastige Igangsætning, som er besværlig for den Reisende.

Fabrikationen af elektrisk Materiale har ikke taget nogen nævneværdig Fart; men Personer, af hvem man kan vente sig meget, er betænkte paa Anlæg af Fakrik i stor Skala for Tilkirkning af saadanne Gjenstande, i hvilke Kobber indgaar som Hovedbestanddel.

Agerbrug.

Ingen Fremskridt kan her spores med Undtagelse af Hvidbededyrkningen, som forøges, alt eftersom nye Fabriker opstaar. Desuden synes man at være

betænkt paa at gjøre Forsøg med i den sydlige Del af Landet, særlig Malaga-distriktet, at dyrke Tobak, Bomuld og Kaffe.

Folket er fremdeles reaktionært med Hensyn til moderne Redskaber til Jordens Bearbeidelse, men disse synes dog lidt efter lidt at vinde Terrain.

Mindre Fabriker for Tilvirkning af Redskaber findes inden Landet, men der importeres desuden saadanne Redskaber, hovedsagelig fra England, Tyskland og Sverige.

Nogle amerikanske Modeller, som er blevet indførte, har vist sig at vinde Bifald, og det er at befrygte, at den amerikanske Vare kommer til at fortrænge den europæiske.

Det er at formode, at Tabet af de fjerne Kolonier, som tilslut blev saa betyngende for Moderlandet, vil afstedkomme en Forandring til det bedre, og at Arbeidskraft og Kapital mere end hidtil har været Tilfældet, vil søge Anbringelse i det af Naturen saa rigt udrustede Land.

Erik Walén.

Mexico.

Skibsfarten i 1898.

Norske Skibe.	Med Ladning.		I Ballast.		Tilsammen.			
	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Deraf Dampskibe. Ant.	Deraf Dampskibe. Tons.
I. Ankomne.								
Fra fremmede Lande til Vicekonsulsstationerne . .	101	119 982	156	120 858	257	240 840	185	214 260
II. Afgaaede.								
Til fremmede Lande fra Vicekonsulsstationerne . . .	191	157 614	63	77 047	254	234 661	184	208 001

Af svenske Skibe ankom 4 dr. 1 378 Tons.

Erlagte Konsulatafgifter: af norske Skibe $ 6 972.03, af svenske Skibe $ 47.83 (1 $ = 24 d); heraf tilfaldt Generalkonsulen $ 3 509.93.

Riga I.

Aarsberetning dateret 31 Marts 1899.

Skibsfarten i 1898.

Norske Fartøier.	Med Ladning.				I Ballast.				Tilsammen.		Bruttofragter i Kroner.	
	Seilskibe.		Dampskibe.		Seilskibe.		Dampskibe.					
	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Seilskibe.	Dampskibe.
I. Ankomne.												
Fra Norge til Hovedstationen . . .	6	503	19	5 600	-	-	1	700	26	6 803	6 200	78 460
- Norge til Vicekonsulsstationerne . .	3	153	19	3 877	-	-	1	184	23	4 214	3 130	38 450
- andre Lande til Hovedstationen .	27	12 393	36	21 584	1	255	34	23 852	98	58 084	314 650	269 450
- andre Lande til Vicekonsulsstationerne	10	2 998	23	9 148	3	237	21	10 171	57	22 554	102 600	151 200
Ialt	46	16 047	97	40 209	4	492	57	34 907	204	91 655	426 580	537 560
II. Afgaaede.												
Til Norge fra Hovedstationen	1	676	12	3 207	2	858	1	267	16	5 008	2 200	39 710
- Norge fra Vicekonsulsstationerne . .	-	-	3	814	1	579	1	132	5	1 525	-	9 300
- andre Lande fra Hovedstationen .	25	8 461	70	45 737	7	3 674	8	4 004	110	61 876	96 150	666 920
- andre Lande fra Vicekonsulsstationerne	10	1 197	39	13 356	3	740	21	9 079	73	24 372	11 080	168 900
Ialt	36	10 334	124	63 114	13	5 851	31	13 482	204	92 781	109 430	884 830

Desuden ankom til Windau 3 norske Fartøier, dr. 354 Tons, for at søge Nødhavn.

Af svenske Skibe ankom 353 dr. 119 814 Tons.

Erlagte Konsulatafgifter af norske Fartøier ved Hovedstationen Rub. 2 000.37, ved Vicekonsulsstationerne Rub. 848.34, hvoraf Rub. 424.17 tilfaldt Konsulskassen; af svenske Fartøier ved Hovedstationen Rub. 1 977.07 og ved Vicekonsulsstationerne Rub. 1 548.88, hvoraf 774.44 tilfaldt Konsulskassen. Expeditionsafgifter, norske Rub. 119.50, svenske Rub. 36.80.

Med norske Fartøier paamønstredes i Aaret 29 og afmønstredes 40 Mand.

Den norske Skibsfart paa Distriktet udviser en Tilvæxt af 31 Fartøier dr. 5 615 Tons mod 1897, samt mod Middeltallet for de fem Aar 1894—1898 af 18 Fartøier dr. 11 608 Tons.

Gjennemsnitsdrægtigheden af de til Distriktet ankomne norske Fartøier udgjorde i Aaret 449 Tons mod 497 Tons i 1897.

Af norske Fartøier ankom i 1898 til Riga 124 dr. 64 887 Tons, Libau 67 dr. 20 677 Tons, Pernau 6 dr. 3 619 Tons og Windau 7 dr. 204 Tons.

Antallet af de fra Konsulatet afgaaede Skrivelser udgjorde i Aaret 347 og af de til Konsulatet ankomne Skrivelser 335, foruden de til Søfarende ankomne Breve, hvis Antal beløb sig til 2 279.

I 1898 udfærdigedes en Sømandsanvisning for en norsk Sømand.

Konsulatets og de under samme sorterende Vicekonsulaters Adresser og Kontortid er: Riga, 11 Bastei Boulevard, 10—4, Arensburg, 3 Kaufstrasse 9—6, Libau, 49 Uhlicherstrasse 10—2, Pernau, 9 Wasserstrasse, 10—1, og Windau, 25 Hafenstrasse, 10—1 og 4—6.

Til de Havne inden Distriktet, hvor norske og svenske Konsulattjenestemænd er ansatte, ankom i 1898 tilsammen 3 083 Fartøier dr. 1 606 763 Tons mod 3 129 Fartøier dr. 1 642 043 Tons i 1897 og 3 400 Fartøier dr. 1 671 659 Tons i 1896. Af de ankomne Fartøier var 687 tyske, 646 russiske, 579 danske, 578 britiske, 353 svenske, 204 norske, 26 nederlandske, 3 franshe, 3 belgiske, 3 spanske og 1 østerrigsk. De danske Fartøier var No. 3 med Hensyn til Antal, men med Hensyn til Drægtighed No. 2 næst efter de britiske Fartøier. De norske Fartøiers Andel i Fragtfarten paa Distriktet var i 1898 i Antal 6.61 % og i Drægtighed 5.48 % mod resp. 5.53 og 5.24 % i 1897. De svenske Fartøiers Andel i Fragtfarten udgjorde resp. 11.54 % og 7.17 % mod resp. 13.36 % og 8.78 % i 1897.

Af samtlige til Distriktets Havne under forskjellige Landes Flag ankomne Fartøier indtraf til Riga 1 686 Fartøier dr. 1 030 655 Tons, til Libau 1 152 dr. 457 984 Tons, til Pernau 98 dr. 63 048 Tons og til Windau 147 dr. 55 076 Tons.

Fra Norge ankom i 1898 til Distriktet med Ladning 47 norske Fartøier dr. 10 133 Tons mod 37 Fartøier dr. 7 683 Tons i 1897 samt 7 svenske Fartøier dr. 2 500 Tons. Til Norge afgik med Ladning 16 norske Fartøier dr. 4 697 Tons mod 7 Fartøier dr. 1 996 Tons i 1897 samt 32 svenske Fartøier dr. 9 742 Tons.

Af de til Distriktet med Ladning ankomne norske Fartøier medførte 70 Fiskevarer, 21 Farvetræ, 21 Stenkul, 8 Sten, Kridt, Lere etc., 6 Stykgods, 5 Salt, 5 Svovelkis, 4 Kopra, 2 Harpix og 1 Jern. Af de herfra med Ladning afgaaede norske Fartøier udførte 92 Trævarer, 39 Korn, 17 Stykgods, 9 Klid og Oliekager, 2 Hamp og Lin samt 1 Fiskevarer.

Af de med Ladning fra fremmede Lande ankomne norske Fartøier ankom i 1898 fra Storbritannien 50, Nord-Amerika og Vestindien 22, Tyskland 8, russiske Havne ved det sorte Hav 5, Selskabsøerne 4, Danmark 2, Frankrige 1 og Spanien 1. Til følgende fremmede Lande afgik af norske Fartøier til Storbritannien 56, Danmark 22, Tyskland 19, Frankrige 14, Belgien 13 og Nederlandene 9.

Fragter noteredes til følgende Beløb: Bord og Planker pr. Standard: tyske Østersøhavne Rm. 20 om Vaaren og 25 om Sommeren og Høsten, tyske

Nordsøhavne Rm. 24 om Vaaren, 28 à 29 om Sommeren og 29 om Høsten, Belgien frcs. 25 à 32, 32 à 39 og 30 à 32, nordlige Frankrige frcs. 27 à 38, 35 à 40 og 30 à 35, Englands Østkyst 17 sh. 6 d à 19 sh. 6 d, 21 sh. 1 d á 27 sh og 25 à 25 sh., Englands Sydkyst 17 sh. 6 d à 27 sh. 6 d, 24 à 26 sh. og 24 sh., Englands Veskyst 25 sh. 6 d à 27 sh. 6 d, 31 sh. og 26 sh., Kulavnene i Bristolkanalen 24 à 27 sh. samt 30 sh. om Sommeren og Høsten. Bjelker pr. Load: Englands Østkyst 7 sh. 6 d om Vaaren og 10 sh. om Sommeren, Englands Østkyst 7 sh. 6 d om Vaaren og 10 sh. om Sommeren, Englands Sydkyst 10 sh. om Vaaren. 12 sh. 6 d om Sommeren og 8 sh. 6 d om Høsten; Englands Vestkyst 10 sh. om Vaaren, 12 sh. 6 d om Sommeren; Kulhavnene i Bristolkanalen 8 sh. om Vaaren og 10 sh. om Sommeren; Lægter pr. Favn: Englands Østkyst 27 sh. 6 d à 40 sh, 32 sh. à 37 sh. 6 d og 32 sh. 6 d à 37 sh. 6 d, Englands Sydkyst 30 à 40 sh., 33 sh. 9 d à 40 sh. og 32 sh. 6 d à 35 sh, Englands Vestkyst 35 à 45, 50 og 55 sh, Kulhavne i Bristolkanalen 40 à 45 sh., 52 sh. 6 d og 55 sh.; Aspevirke pr. Kubikfod: Østsverige Øre 16, 17 og 18, Vestsverige Øre 18, 20 og 25, Norge 18, 22 og 24, tyske Østersøhavne Pf. 18, 19 og 22; Hvede pr. 2 000 Kg.: Sveriges Øst- og Sydkyst Rm. 10 à 11, 12 og 14, Danmark Rm. 12 om Vaaren og Sommeren samt 15 à 16 om Høsten; Rug pr. 2 000 Kg.: Sveriges Øst- og Sydkyst Rm. 11—12 og 14, Sveriges Vestkyst Rm. 14 om Vaaren og 16 om Høsten, Norge Rm. 14, 16 og 18, Danmark Rm. 12 à 14, 15 og 16; Havre pr. Quarter à 320 lbs.: Englands Østkyst $10^1/_2$ d à 1 sh. 3 d, 1 sh. $1^1/_2$ d à 1 sh. 3 d og 1 sh. $1^1/_2$ d, nordlige Frankrige $10^1/_2$ d à 1 sh. $4^1/_2$ d om Vaaren, Belgien $10^1/_2$ d, 1 sh. $1^1/_2$ d og $1^3/_4$ à 1 sh. $1^1/_2$ d; Lin og Hamp pr. Ton: Sveriges Østkyst Rm. 20, Vestkyst Rm. 25, Norge Rm. 25, alt om Vaaren, Englands Østkyst 15 sh. à 17 sh. 6 d, 15 sh. à 17 sh. 6 d og 17 sh. 6 d; Oljekager pr. 2 000 Kg.: Sverige Rm. 14, 16 og 18, tyske Havne Rm 10 à 12, 14 og 16; pr. Ton: Englands Østkyst 6 sh. 6 d à 7 sh. 6 d, 7 sh. à 7 sh, 6 d og 7 sh. 6 d; Petroleum; Sveriges Østkyst Rm. 1.75 og Vestkyst Rm. 2, alt om Vaaren.

Indførselen til Distriktet af norsk og svensk Sild i 1898 udgjorde 114 490 Tønder mod 80 766 Tønder i 1897. Deraf indførtes til Riga 60 849 Tønder, Libau 50 151 Tønder, Pernau 400 Tønder og Windau 3 090 Tønder. Indførselen af norsk Sild til Distriktet udgjorde i 1898 89 562 Tønder mod 76 405 Tønder i 1897. Deraf indførtes til Riga 58 089 Tønder og til Libau 27 983 Tønder, til Pernau og Windau ovennævnte Tøndetal. Af svensk Sild indførtes ialt 24 928 Tønder, deraf 2 760 Tønder til Riga og 22 168 Tønder til Libau mod ialt 4 361 Tønder i 1897. Den fra Norge til Riga indførte Vragning underkastede Sild bestod af 28 769 Tønder Fedsild, 12 616 Tønder Vaarsild og 14 304 Tønder Slosild.

Af skotsk Sild indførtes til Riga 45 841 Tønder og til Libau 140 986 Tønder eller tilsammen 186 827 Tønder mod 98 633 Tønder i 1897. Desuden indførtes til Riga $238^1/_2$ Tønder og til Libau 161 Tønder hollandsk Sild.

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

Norsk Sild:

			Før Vragningen.	Efter Vragningen.	I	II	III	IV	Kas-seret.
Fra	Bergen . .	Tdr.	20 016	18 354¾	—	15 726¾	2 534	94	9
„	Christiansund	„	9 847¾	8 894	—	8 502	392	—	1
„	Stavanger .	„	8 449½	7 741¼	—	7 145¾	566½	29	—
„	Stettin . .	„	5 421½	4 896¾	—	2 638¼	1 734½	524	27
„	Kjøbenhavn .	„	4 230	3 753⅝	—	2 244⅜	1 341¼	168	18
„	Haugesund .	„	2 929½	2 699	—	2 602	97	—	—
„	Lübeck . .	„	1 642	1 435¾	—	588½	798¼	49	40
„	Stockholm .	„	1 041	930	—	549	293	88	—
„	Gøteborg .	„	777	704½	—	356	286½	62	1
„	Libau . .	„	584	551½	—	512½	39	—	—
„	Lysekil . .	„	527	474	—	—	460	14	1
„	Hamburg . .	„	133	120¾	—	67¼	51½	2	1
„	Antwerpen .	„	89	78½	—	64½	13	1	—
„	Leith . . .	„	2	1⅛	—	—	1⅛	—	—
	Ialt	Tdr.	55 689¼	50 635½	—	40 996⅞	8 607⅝	1031	98
„	Christiansund	„	2 400	ikke undergaaet Vragning.					

Svensk Sild:

			Før Vragningen.	Efter Vragningen.	I	II	III	IV	Kas-seret.
Fra	Gøteborg .	Tdr.	2 025	2 003½	—	1 811½	192	—	—
„	Bergen . .	„	320	318½	—	3½	315	—	—
„	Kjøbenhavn .	„	306	273	—	76	182	15	3
„	Libau . .	„	109	108½	—	108½	—	—	—
	Ialt	Tdr.	2 760	2 703½	—	1 999½	689	15	3

Skotsk Sild:

			Før Vragningen.	Efter Vragningen.	I	II	III	IV	Kas-seret.
Fra	Frasersburgh	Tdr.	18 796½	18 593½	—	16 997½	1 560	36	—
„	Leith . .	„	5 175¼	5 071½	—	3 958½	1 029½	83½	—
„	Baltasound .	„	4 467	4 395	—	4 011	384	—	—
„	Peterhead .	„	3 683	3 655	—	3 102¾	551¼	1	—
„	Stornoway .	„	2 911½	2 821	—	1 598½	1 197¼	25¼	—
„	Aberdeen .	„	2 480½	2 461½	—	2 236	225½	—	—
„	Stettin . .	„	2 180½	2 035	—	1 801½	227½	6	2
„	Yarmouth .	„	2 100	2 095½	—	2 001½	94	—	—
„	Libau . .	„	1 241½	1 237½	—	1 100¾	129¾	7	—
„	Hamburg .	„	1 040½	1 012	—	762½	224	25½	4
„	Wick . .	„	977	958	—	773	185	—	—
„	Strømness .	„	522½	515½	—	378½	137	—	—

			Før Vragningen.	Efter Vragningen.	I	II	III	IV	Kas-seret.
Fra	Hull . . .	Tdr.	144	140	—	—	140	—	—
„	Grangemouth	„	65	63 1/2	—	62	1 1/2	—	—
„	Lübeck . .	„	8	8	—	—	5	3	—
	Ialt	Tdr.	45 792 3/4	45 062 1/2	—	38 784	6 091 1/4	187 1/4	6

„ 48 ikke undergaaet Vragning.

Hollandsk Sild:

			Før Vragningen.	Efter Vragningen	I	II	III	IV	Kas-seret.
Fra	Rotterdam .	Tdr.	216 1/2	216 3/8	—	210 5/8	5 3/4	—	—
„	Stettin . .	„	20	20	—	—	20	—	—
„	Hamburg . .	„	2	2	—	—	2	—	—
	Ialt	Tdr.	238 1/2	238 3/8	—	210 5/8	27 3/4	—	—

Følgende Priser, deri indbefattet Told og øvrige Omkostninger, noteredes i Riga for nedennævnte Slags Sild, nemlig Vaarsild, stor, April—Mai Rub. 10 1/2 à 12, December Rub. 11 1/2 à 12, middels Rub. 10 1/2 à 11 og 10 1/2 à 11, smaa Rub. 10 a 10 1/2 og 10 à 10 1/2, norsk Fedsild KKKK Rub. 12 à 15 og i December gammel Rub. 12 à 12 1/2, ny Rub. 15 à 16, KKK Rub. 13 à 16 samt December 11 à 12 1/2 og 15 à 16, KK Rub. 14 à 17, December 10 1/2 à 13 og 15 1/2 à 17, K. Rub. 13 à 16, December 10 à 12 og 15 1/2 à 17, MK. Rub. 12 à 15 og December gammel Rub. 9 1/2 à 10 1/2, skotsk Sild, Matties Rub. 14 à 15 og 14 1/2 à 15 samt Fulls Rub. 16 à 17 og 15 1/2 à 16.

Ved Slutningen af 1898 opgaves Beholdningerne af Sild i Riga til 18 201 Tønder, hvoraf 7 088 Tønder norsk og 11 113 Tønder skotsk Sild, samt i Libau til omkring 13 000 Tønder, hvoraf 1 000 Tønder norsk og 12 000 Tønder skotsk Sild. Af svensk Sild fandtes ingen Beholdning.

Den samlede Indførsel af Sild i 1898, 301 317 Tønder, oversteg foregaaende Aars Indførsel med 121 918 Tønder og Gjennemsnitsindførselen for de sidste fem Aar 1894—1898 eller 256 023 Tønder med 45 294 Tønder.

Af den indtagne Tabel angaaende Resultatet af Vragningen af Sild i Riga fremgaar det, at Pakningen (Fyldningen) i 1898 har udgjort i Gjennemsnit for norsk Sild 9.08 %, for svensk Sild 2.05 % og for skotsk Sild 1.59 % mod resp. 9.92 %, 0.94 % og 1.98 % i 1897 samt resp. 10.65 %, 1.48 % og 1.32 % i 1896.

C. Aug. Titz.

Smyrna.

Aarsberetning dateret 15. April 1899.

Skibsfarten paa Distriktet i 1898 udviser følgende Antal Skibe:

Norske Fartøier.	Antal.	Ton.
Ankomne fra andre Lande med Ladning	9	10 865
Afgaaede til —„— —„—	9	10 865

Svenske Fartøier.	Antal.	Ton.
Ankomne fra andre Lande med Ladning	1	1 081.
Afgaaede til —„— —„—	1	1 081.

I 1897 beløb de norske Fartøiers Antal sig til 5, dr. 5 319 Ton, medens intet svensk Fartøi besøgte Distriktet.

Af forestaaende Oversigt fremgaar, at den norske Skibsfart er tiltaget med 4 Fartøier. I Forhold til Skibsfarten paa Smyrna i det hele, indtager den norske og svenske en ubetydelig Plads, og der er for nærværende neppe Udsigt til, at en Forbedring til det bedre skal indtræffe; tvertimod synes de hersteds almægtige Skibsmæglere og ofte samtidigt Agenter for de større europæiske Dampskibsselskaber at slutte sig alt mere og mere sammen for at hindre ethvert for dem fremmed Rederi fra at vinde Indpas hersteds. Det paastaaes til og med, at de ved Kontrakt sig imellem har delt Skibsfarten paa de forskjellige Lande i Europa og paa denne Maade tilintetgjort en gjensidig og skadelig Konkurrance.

Den hele Skibsfart paa Smyrna stillede sig saaledes:

Belgiske Dampskibe 10, dr. 11 890 Ton, danske 4, dr. 4 120 T., ægyptiske 54, dr. 51 458 T, engelske 320, dr. 319 570 T., franske 197, dr. 313 750 T., græske 428, dr. 153 940 T., Seilskibe 211, dr. 13 300 T., hollandske Dampskibe 28, dr. 23 650 T., italienske 68, dr. 99 120 T., Seilskibe 28, dr. 11 470 T., norske dampskibe 5, dr. 6 738 T., russiske 194, dr. 376 650 T., svenske 1, dr. 1 081 T., tyrkiske 948, dr. 226 500 T., tyske 49, dr. 62 400 T, østerrigske 199, dr. 242 000 T.,

Det forløbne Aar kan fra kommercielt Synspunkt betragtes som et af de sørgeligste, Smyrna og Lilleasien i de senere Aartier har gjennemgaaet. Korn og Bønner, der er Gjenstand for Forretninger af stor Betydning var respektive 40 pCt. og 60 pCt. under foregaaende Aars Høst.

Stillingen er saameget vanskeligere som Korn og Bønner ikke er de eneste Produkter, som har skuffet Forretningerne. Høsten af Rosiner og Figen er langt under middels. Den stærke Kulde og vedvarende Tørke har foraarsaget en betydelig Deficit; Aarets Høst af Figen udgjorde blot 12 000 Kamellaster mod 60 000 i 1897.

Den paa det nærmeste feilslagne Figenhøst har havt sørgelige Følger ikke blot for Landbefolkningen og Exportørerne, men ogsaa for Arbeidsklassen i Byerne, som pleier at finde Arbeide og Fortjeneste ved alle de Operationer,

som Figenerne maa gjennemgaa, inden de er færdige til at udskibes. Tusinder af Arbeidere har ikke blot sit Udkomme deraf i den Tid, da Indhøstningen og Tilberedningen paagaar, men lever heraf den paafølgende Vinter.

Ogsaa andre Produkter, saasom Mais, Valmue og Sesamfrø m. m. gav daarlige Resultater. Den feilslagne Høst har naturligvis i et Land som dette, hvor Landbefolkningen ikke har andre Indtægtskilder end Jordbruget, bragt denne i den yderste Nød og Fattigdom; i enkelte Distrikter, som f. Ex. Armenien, hersker Hungersnød, og Udsigterne til en væsentlig Forandring til det bedre er ikke store, da Befolkningen paa mange Steder ikke har kunnet saa af Mangel paa Korn til Udsæd.

Jern.

Importen af Jern til Smyrna udgjorde i forrige Aar ca. 10 000 Tons, fordelt paa følgende Lande:

Belgien: Jern (marchands) No. 2 og 3, valset Jern, Jernbjelker, Stangjern i Knipper, Plader m. m. opgaaende ialt til 5 000 Tons. Middelpriserne var: frs. 140 à 145 for Jern No. 2 og frs 145—150 for No. 3. De ordinære Jernbjelker B. O. solgtes til 138 à 142 frs. og Pladerne fra frs. 155 til 230 efter Kvaliteten; alt pr. 1 000 Kg. cif. Smyrna.

Sverige forsynede det herværende Marked med ca 3 à 4000 Tons Jern af følgende Sorter:

Stangjern i Knipper til £ 9. 10. 0 à 9. 15. 0, Stangjern til £ 9. 5. 0 à 9. 10. 0 cif. Smyrna pr. engelsk Ton = 1 016 Kg.

England med høist 4 à 500 Tons af Mærket Straffordshire EF til £ 6. 16. 0 à £ 7. 5. 0. cif. Smyrna pr. Ton à 1016 Kg.
For en Tid siden har dog en berydelig Stigning i Priserne fundet Sted.

Trævarer.

Det forløbne Aars Trævaremarked udmærkede sig ved stor Livlighed og ved en ikke ubetydelig Prisstigning. Tilførselen synes ikke at have overskredet Efterspørgselen, der igjen har havt sin Aarsag i den store Byggevirksomhed, som i Aarets Løb herskede.

Nordisk Trælast nyder fremdeles stor Anseelse for sin Holdbarhed, men importeres blot mindre Partier paa Grund af de relativt høie Priser, den opnaar.

Den største Del af den importerede Trælast var bestemt til Bygninger, Fabrikation af Figen- og Rosinkasser m. m. og opgik til ca. 150 000 Stykker saakaldte Galatzbord, hvoraf 120 000 Stkr. kom fra Rumænien og 30 000 Stkr. i Transit fra Østerrige-Ungarn. Fra Østerrige indførtes desuden 75 000 Kbm. Planker. Af firkantet Virke importeredes ca. 70 000 Kubikfod fra Triest.

Værdien af hele Indførselen af Trælast stillede sig saaledes:

Bord fra Galatz	frs. 400 000
Planker fra Østerrige	„ 900 000
Firkantet Virke fra Triest	„ 450 000

Fyrstikker.

I det forløbne Aar indførtes til Smyrna 7 366 Kg. Fyrstikker til en Værdi af 415 000 frs. Skjønt man erkjender den svenske og norske Vares Overlegenhed, foretrækker man dog de østerrigske, som i Forhold til sin billige Pris er af relativt god Beskaffenhed.

Af svenske Fyrstikker solgtes ca. 200 Kasser.

Papir.

Importen af Papir til Smyrna er meget betydelig og synes at øge fra Aar til Aar. Østerrige og Belgien leverer Brev- og Trykpapir, Tyskland Omslagspapir m. m. gult Papir af Halm kommer hovedsagelig fra Frankrige og Italien. Importen af nævnte Slags Papir aftager og fortrænges af brunt og graat Omslagspapir, tilvirkede af Træmasse.

Importen af de forskjellige Papirsorter stillede sig saaledes:

Brevpapir: ordinær Kvalitet	til	42 à 50	centimes	pr.	Kg.	300 000
— midddelsgod —	„	60 à 70	—	-	„	150 000
— fin —	„	100	—	-	„	30 000
Trykpapir: ordinær —	„	28 à 30	—	-	„	100 000
— bedre —	„	38 à 40	—	-	„	50 000
Papir: til Plakater	„	40 à 45	—	-	„	30 000
— - Cigaretter	„	80 à 200	—	-	„	120 000
— graat, ordinært Omslags-	„	18 à 19	—	-	„	200 000
— brunt do.	„	22 à 24	—	-	„	100 000
— gult af Halm	„	17 à 18	—	-	„	40 000
Pap: brun	„	18 à 19	—	-	„	15 000
— hvid	„	16 à 17	—	-	„	30 000

Tapeter kommer hovedsagelig fra Sverige og Tyskland til en Værdi af 15 000 frs.

Importen:

til Smyrna i 1898 opgik i Værdi til 90 Mill. frs. mod 80 Mill. frs. i 1897.

De fornemste Artikler var i 1898 med sin Værdi:

Alkohol af alle Grader frs. 800 000, Bomuldsmanufakturvarer, Linvarer, vævede Varer af Jute samt vævede Varer i Almindelighed frs. 23 000 000, Droger, kemiske og Apothekervarer frs. 450 000, Cement og Kalk frs. 500 000, Glasvarer frs. 1 800 000, Kaffe frs. 3 000 000, Kortevarer, Blikkenslager- og Jernvarer frs. 4 300 000, Klæder, færdigsyede frs. 500 000, Klæde frs. 1 800 000, Klipfisk frs. 600 000, Marmor frs. 230 000, Pap og Papir frs. 700 000, Spiger frs. 800 000, Smør frs. 1 300 000, Sukker frs. 1 200 000, Traad og Garn i Almindelighed frs. 600 000, Fyrstikker frs. 415 000.

Af svenske og norske Artikler indførtes i forrige Aar fra Sverige ca.

3 à 4000 Tons Jern, 200 Kasser Fyrstikker, 3000 Stkr. saakaldte Primus-Kogeapparater, en Del Eskilstunavarer og Tapeter. Mindre Partier af Trælast og Papir skal have været Gjenstand for indirekte Import; fra Norge indførtes omkring 250 Tønder Medicintran samt Konserver.

Udførselen.

fra Smyrna i 1898 kan anslaaes til en Værdi af 76 Mill. frs. mod 105 Mill. frs. i 1897.

Blandt de fornemste Artikler maa nævnes:

Bomuld 20 à 22 000 Baller, Vallonèe 80 000 Tons, Korn 60 000 Tons, Bønner 8 000 Tons, Lakritsrod 14 000 Tons, Olivenolje 17 000 Tons, Rosiner 30 000 Tons.

Gjenstand for Export til Sverige og Norge var fremfor alt Olivenolie, hvoraf indførtes til Sverige 2 000 Fade. Videre exporteredes en Del Figen, Rosiner, Smergelsten, Opium, Valonée og Matter.

Herman Zethelius.

Indhold: **Genua** S. 193. — **Madrid** S. 227. — **Mexico** S. 231. — **Riga I** S. 232. — **Smyrna** S. 237.

Johannes Bjørnstads Bogtrykkeri.

Beretninger om Handel og Skibsfart.

Uddrag af Aarsberetninger fra de norske og svenske Konsuler for 1898 m. M.,

No. 7. udgivet ved Departementet for det Indre. **1899.**

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

Havre.

Skibsfarten 1898.

Norske Skibe.	Med Ladning.		I Ballast.		Tilsammen.				Brutto-fragter
							Deraf Dampskibe.		
	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	
I. Ankomne.									
Fra Norge til Hovedstationen	19	8 360	-	-	19	8 360	-	-	85 250
- Norge til Vicekonsulsstationerne	250	89 288	1	430	251	89 718	-	-	1 334 082
- Sverige til Hovedstationen	3	3 434	-	-	3	3 434	-	-	92 400
- Sverige tii Vicekonsulsstationerne	103	53 260	-	-	103	53 260	-	-	1 285 794
- andre Lande til Hovedstationen	123	83 444	7	3 194	130	86 638	-	-	2 963 650
- andre Lande til Vicekonsulsstationerne	339	218360	18	7 936	357	226296	-	-	5 560 828
Ialt	837	456146	26	11 560	863	467706	550	341 605	11 322 044
II. Afgaaede.									
Til Norge fra Hovedstationen	13	5 678	20	8 125	33	13 803	-	-	62 650
- Norge fra Vicekonsulsstationerne	38	20 751	99	34 545	137	55 296	-	-	155 460
- Sverige fra Hovedstationen	4	1 318	3	1 810	7	3 128	-	-	17 100
- Sverige fra Vicekonsulsstationerne	2	322	19	6 903	21	7 225	-	-	3 100
- andre Lande fra Hovedstationen	29	13 155	83	70 234	112	83 389	-	-	126 950
- andre Lande fra Vicekonsulsstationerne	111	55 553	440	249231	551	304784	-	-	562 257
Ialt	197	96 777	664	370848	861	467625	552	342 143	927 517

Der ankom ikke noget norsk Fartøi til Distriktets Havne for at reparere eller indhente Ordre.

Opgave over det samlede Beløb af de ved Generalkonsulatet i Havre i Aaret 1898 oppebaarne Afgifter:

Erlagte Konsulatafgifter.

	Ved Hovedstationen.	Ved Vicekonsulsstationerne. Ialt erlagt.	Heraf tilfaldt. Konsulskassen.	Ialt tilfaldt Konsulskassen.
Af norske Fartøier	Fr. 7 544.80	Fr. 30 218.65	Fr. 16 749.65	Fr. 24 294.45
- svenske Fartøier	„ 3 550.35	„ 19 658.40	„ 10 566.60	„ 14 116.95
	Fr. 11 095.15	Fr. 49 877.05	Fr. 27 316.25	Fr. 38 411 40

Expeditionsgebyrer.

	Ved Hovedstationen.	Ved det lønnede Vicekonsulat i Bordeaux.
For norske Expeditioner . . .	Fr. 831.90	Fr. 261.00
„ svenske — . . .	„ 139.00	„ 144.60
„ fælles — . . .	„ 29.00	„ 16.50
	Fr. 999.90	Fr. 422.10

Aarsberetning dateret 1 Mai 1899.

Den jevnførelsesvis fordelagtige Stilling, som Frankrigs Handel og Næringsliv havde naaet i 1897, synes ikke helt at have kunnet opretholdes under det følgende Aar, idet nemlig da saavel Landets Udenrigshandel led Tilbagegang som ogsaa de indre Markeder udviste en formindsket Livlighed. Som almindelige Aarsager til dette ugunstige Forhold angives hovedsagelig daarlig Høst i 1897, Overproduktion og forøget Konkurrence samt derhos indre og ydre politiske og økonomiske Forviklinger, hvilke har fremkaldt mere eller mindre alvorlige Kriser.

Følgende Tal angiver Frankrigs Handelsomsætning med Udlandet og Kolonierne i Løbet af de to sidste Aar:

	Indførsel 1898.	1897.
Næringsemner . . .	Fr. 1 471 538 000	Fr. 1 028 614 000
Raavarer for Industrien	„ 2 277 276 000	„ 2 318 931 000
Fabrikartikler . . .	„ 627 381 000	„ 608 482 000
Tilsammen	Fr. 4 376 195 000	Fr. 3 956 027 000

Udførsel		1898.		1899.
Næringsemner . . .	Fr.	658 877 000	Fr.	720 655 000
Raavarer for Industrien	„	918 812 000	„	943 872 000
Fabrikartikler . . .	„	1 717 857 000	„	1 770 386 000
Postpakker	„	207 621 000	„	163 039 000
Tilsammen	Fr.	3 503 167 000	Fr.	3 597 952 000

Som det af disse Opgaver fremgaar, har vistnok Frankrigs Vareombytte med Udlandet under sidstledne Aar i det hele voxet med 325 383 000 Francs, men denne Tilvæxt er alene opstaaet ved den temmelig betydelige Kornindførsel, som blev foranlediget af Landets egen feilslagne Høst. Forøgelsen i denne Henseende betegner saaledes i og for sig en Brist; men hvad der ved Siden heraf med tilstrækkelig Tydelighed lægger for Dagen den mindre lykkelige Tilstand, i hvilken Frankrigs industrielle Virksomhed har befundet sig under det sidste Aar, er dels Tilbagegangen i Indførselen af Raavarer for Fabrikerne, svarende til henved 2 %, og dels den ligeledes formindskede Udførsel af Manufakturartikler, hvor Forringelsen gaar op til over 3 %, alt i Forhold til det nærmest foregaaende Aar. Og hertil kommer, at Udførselen af Næringsstoffe under Aaret 1898 ligesaa er sunket med ikke mindre end over 8 %, hvilket synes at tilkjendegive, at heller ikke det franske Jordbrugs Stilling under det sidst forløbne Aar har i videre Grad været gunstig, ihvorvel Høsten da havde et tilfredsstillende Udfald.

I Aarets Løb har Frankrig end yderligere udviklet sit protektionistiske Toldsystem. Saaledes er Indførselsafgifterne blevet ikke ubetydelig øgede for Margarin og Smør, Flesk, Smult og Fedevarer m. m., ligesom ogsaa for Vin. Desuden er der fremsat Forslag om større Indførselsafgifter ogsaa paa andre udenlandske Produkter.

Ikke destomindre har det lykkedes at faa istand en Overenskomst med Italien, hvorved er gjort en Ende pea den økonomiske Krig, som har været raadende mellem de tvende Lande under omkring de sidste ti Aar, og som særskilt medførte, at Frankrigs Vareomsætning i Italien formindskedes med omtrent 50 à 60 %. Imidlertid maa det bemærkes, at de i Frankrig nylig indførte Toldforhøielser ogsaa berører Italiens Interesser, og at fra den franske Minimumstarif, som ellers i Kraft af den afsluttede Traktat skal være anvendelig paa italienske Produkter, er i nævnte Traktat undtaget tvende for Italiens Exporthandel saa vigtige Artikler som Silke og Silkevarer. Dog opgives der, at Underhandlinger føres angaaende Muligheden af at faa ogsaa Toldsatserne paa disse Produkter indtagne i Traktaten.

En Udvei, som Frankrig i den senere Tid har sat sit Haab til for Ophjælpelse af dets Udenrigshandel, er Udvidelsen af Landets Kolonialvælde, trods de betydelige Ofre af Menneskeliv og Penge, som herigjennem foraarsages. Hidindtil har det alligevel ikke lykkedes at faa det franske Kolonialsystem bragt i saadan Stilling, at Moderlandet har kunnet se Indtægterne af Kolonierne for nogen væsentligere Del overskride Omkostningerne ved deres Forvaltning.

I denne Henseende kan det nemlig være oplysende at erindre om, hvorledes i det franske Finantslovforslag for indeværende Aar til Udgifter for Kolonierne er anslaaet Fr. 91 892 600, hvilket Beløb overstiger Bevilgningen til

samme Øiemed for Aaret 1898 med Frcs. 259 060. Men det er at forudse, at de franske Kolonier som Følge af de Restriktioner, der er tilført deres Handelssystem, mere og mere skal blive Omsætningssteder for franske Varer med Udelukkelse af fremmede Landes Produkter, og paa denne Maade vistnok i sin Tid kan opnaaes Erstatning for de Opofrelser, som har været forbundne med Koloniernes Erhvervelse.

Forøvrigt maa det tilføies, at saavel fra Statsmagternes som fra Privatfolks Side rettes Opmærksomheden i altid stigende Grad paa Udnyttelsen af Koloniernes Hjælpekilder til Frankrigs Fordel. Herved bør særskilt ihukommes den Anstalt, som nylig er oprettet i Paris under Benævnelsen „Office Colonial", og som har til Opgave at samle alle tilgjængelige Oplysningen vedrørende Handel og Næringsvirksomhed i de franske Kolonier samt stille disse Oplysninger til Almenhedens Disposition.

For at lette Tilveiebringelsen af den fornødne Kapital til Jordbrugets Fremme og derigjennem hindre det Tryk, hvorunder denne Frankrigs Hovednæring siges at lide, er der gjennem Lov af 18 Juli sidstleden etableret et nyt Kreditsystem for Landmændene ved Anordning af de saakaldte „Warrants agricoles" eller Bevis for Tilstedeværelsen af Jordbrugsprodukter, hvilke kan tjene som Sikkerhed for Laan. Disse Bevis, som paa Anmodning udfærdiges af vedkommende Fredsdommers Kancelli, og som tillige skal angive det Beløb, som ønskes laant, kan siden til og med diskonteres som Vexler af almindelige Kreditanstalter.

Allerede gjennem lang Tid har i Frankrig forekommet „Warrants" for Handelsvarer. Men medens deslige Varer skal, idet de udgjør Sikkerhed for Laan, forsvares i offentlige Kredit- eller Oplagshuse, forbliver de Jordbrugsfrembringelser, pea hvilke „Warrant" udfærdiges, i Eierens Varetægt. Laangiveren har imidlertid for sin Fordring Prioritetsret i de paa Beviset optagne Varer og i deres Forsikringsbeløb.

I Forbindelse hermed kan meddeles, at gjennem Lov af 31te Marts d. A. er vedtaget Foranstaltninger til Oprettelse af „Caisses régionales crédit agricole mutuel", ligeledes med det Formaal for Øie at berede Lettelse for Jordbruget i og for Anskaffelsen af den fornødne Kapital.

Naar Talen er om Anstalter i Frankrig til Landbrugets Fremme, kan ogsaa nævnes, at der er vakt Lovforslag angaaende Oprettelsen af særskilte Agerbrugsdomstole (Conseils de prud'hommes agricoles), hvilke skal have til Opgave at bilægge og afgjøre Tvistemaal om Forpagtningskontrakter samt dømme i Forholdet mellem Arbeidsgivere og Arbeidere paa Landet o. desl.

Ligesaa tør det være værdt at ommelde de Bestræbelser, som gjør sig gjældende i den Hensigt at udvikle og fuldkommengjøre den franske Landbrugsundervisning samt ogsaa at forebygge Forfalskning af Jordbrugs- og Meieriprodukter m. m.

Afkastningen af Kornhøsten i Frankrig opgives for Aaret 1898 til følgende Kvantiteter:

Hvede.	Blandingssæd af Hvede og Rug.	Rug.	Byg.	Havre.
Hl.	Hl.	Hl.	Hl.	Hl.
131 050 220	4 515 830	25 682 960	18 383 820	105 387 840

I Jevnførelse med Middelhøsten under de nærmest foregaaende fem Aar udviser dette Resultat et Overskud, som for hver af de nævnse Kornsorter udgjør:

Hvede.	Blandingssæd.	Rug.	Byg.	Havre.
Hl.	Hl.	Hl.	Hl.	Hl.
21 675 943	564 938	2 579 133	2 908 793	21 078 143

Som det heraf tør fremgaa, kan Frankrigs Høst under sidstledent Aar siges at have været over et Middelsaar. Det maa ogsaa tilføies, at Afkastningen for de forskjellige Kornsorter i Aaret 1898 var rigere end under noget af de nærmest foregaaende Aar med Undtagelse af 1894 for Rugens Vedkommende.

Vinhøsten Aar 1898

anslaaes til 32 282 359 Hl., hvilket i Forhold til Aar 1897 udgjør en Formindskelse af 68 000 Hl. samt i Jevnførelse med Middelproduktionen under de nærmest foregaaeede Aar angiver et Underskud af 968 000 Hl.

Som Anledning til dette mindre gunstige Udfald opgives fra visse Vindistrikter, at under Vaaren 1898 herskede et regnfuldt Veir, som hindrede Vinplantens Vext, hvorimod i Juli Maaned al Nedbør ophørte, medens istedet indtraadte en trykkende Varme, som blev ved lige ind i Oktober. Da Vinranken i Almindelighed kræver nogen Regn før Indbjergningen, men nu Nedbøren fuldstændig udeblev, medførte dette, at Druerne tørkede, Hylstret eller Skallet tyknede, saa at ved Presningen ei erholdtes den Saft, som ellers havde kunnet paaregnes.

Til Erstatning herfor skal imidlertid Beskaffenheden af Vinen fra 1898 flere steds være særdeles god, og særskilt opgives dette at have været Tilfældet i Charentedistrikterne, hvor man har erholdt en Vin, som baade er overordentlig aromrig og af stærk Alkoholgehalt, hvorfor i disse Henseender Høsten er at regne blandt de bedste under de sidste 20 Aar.

Af tørrede Druer tilvirkedes sidstledne Aar 128 885 Hl. Vin mod 451 422 Hl. Aar 1897, medens Produktionen af Vin gjennem Tilsætning af Vand og Sukker til Druemask gik op til 1 751 596 Hl. mod 1 049 061 i Aaret 1897.

Hvad Cider angaar, anslaaes Tilvirkningen heraf i Aaret 1898 til 10 637 436 Hl., hvilket svarer til en Forøgelse af 3 848 721 Hl. i Forhold til Produktionen i Aaret 1897, men derimod udviser en Formindskelse af 3 020 980 Hl. i Sammenligning med Middeltilvirkningen under de senest foregaaende ti Aar.

Betræffende Silkehøsten i Frankrig foreligger Opgaver, som udviser, at i Aaret 1898 inden Landet er indsamlet 6 893 033 Kg. Cocons (Pupper), hvilken Kvantitet er ikke ubetydelig mindre end, hvad som erholdtes under hvert af de nærmest foregaaende Aar, i hvilken Periode Silkeavlen forresten saagodtsom uafbrudt har været i Aftagende. Ihvorvel under deslige Omstændigheder Raaemnerne i stadig øget Omfang maa søges fra Udlandet, har den franske Silkefabrikation lige til 1897 kunnet holde sig i en ganske fordelagtig Stilling,

takket være de uafladelige Anstrængelser, som gjøres fra de Industridrivendes Side. Under Aar 1898 har dog de vundne Fordele tildels gaaet tabt, idetmindste forsaavidt angaar det udenlandske Marked, idet Exporten af Silketøier da er sunket med ikke mindre end 22 626 000 Fr.

Paa den anden Side skal Uldindustrien i Frankrig være hjemsøgt af en Krise under omtrent de sidste 12 Aar. Den nærmeste Aarsag hertil forklares at være, at man i Frankrig mere end i visse andre Lande skal arbeide med ældre Materiel og ikke i lige Grad have forstaaet at drage Nytte af de Forbedringer, som i den senere Tid er indført i Tilvirkningsmetoderne paa dette Omraade. Ogsaa her har Exportrørelsen gaaet tilbage, idet Udførselen af Uldvarer under Aaret 1898 er formindsket med 37 040 000 Fr. samt af Uldtraad med 4 003 000 Fr.

De franske Jernbaner har i sidstledne Aar alle øget sin Trafik og sine Indkomster i Jævnførelse med 1897, naar undtages Médocbanen og den ubetydelige smalsporede Jernbane mellem Caen og Havet (Ouistreham).

Ligesaa synes Transporten paa Vandveiene inde i Landet for nogen Del at have tiltaget i Aaret 1898.

Angaaende de økonomiske Forholde iøvrigt tør kanske nævnes, at man alment i Frankrig klager over de forøgede Statsudgifter, hvilke forklares at være omkring $^1/_2$ Milliard for store, uden at det dog stilles i Udsigt, at nogen Lettelse kan opnaaes i denne trykkende Byrde.

Befolknings-Statistiken viser fortfarende, at Nataliteten formindskes i Frankrig. Dette skal i den senere Tid ogsaa være iagttaget i saadanne Dele af Landet, som tidligere har udmærket sig ved Tilvæxt i Befolkningen, saasom Departementerne Cotes-du-Nord, Morbihan, Finistère, Ille-et-Vilaine og Loire-Inférieure.

For at modarbeide Befolkningens Aftagen i Landet hæver der sig ogsaa ivrigt Røster, dels for at indføre Foranstaltninger mod Alkoholismen, dels ogsaa for at lette Indvandring af fremmede i Frankrig, istedetfor at man nu siges at vanskeliggjøre for disse Adgangen til Landet ved Beskatning og Politiforanstaltninger. I nævnte Henseende maa ogsaa fremholdes, at Naturalisationer i Frankrig er siden 1895 i stadigt Aftagende, og at særskilt Antsllet af Udlændinger, som har forhveret sig fransk Nationalitet, under Aaret 1898 har gaaet ned fra 3 252 til 2 843 eller en Formindskelse at 409.

I nys nævnte Øiemed, nemlig for at hemme Misbrugen af stærke Drikke har man dette Aar i det franske Senat fremsat et Lovforslag, efter hvilket Udskjænkningsretten skulde begrændses og blot tilstaaes velkjendte Personer, ligesom enhver Forening af Udskjænkning med anden Handelsbeskjæftigelse skulde for Fremtiden forhindres. Som betegnende for den nuværende Stilling anføres i Motiverne til nævnte Forslag, at man i Frankrig har 1 Udskjænkningssted paa 85 Indbyggere, det vil sige paa 30 Voxne. I Departementet Nord findes endog 1 saadant Skjænkelokale paa 46 Indvaanere.

Med Hensyn til Frankrigs Handelsforbindelser med de forenede Riger under det seneste Aar tør det kunne siges, at disse med Und-

tagelse af en eller anden Artikel, overhovedet synes at have fortsat paa en tilfredsstillende Maade.

Nedenstaaende Oversigt angiver Værdien af den Indførsel til Frankrig, som i det hele, d. v. s. fra alle Lande, har fundet Sted under de tre sidste Aar af saadanne Varer, som ogsaa er Gjenstand for Export fra Norge og Sverige (Commerce special):

	1898. Frs.	1897. Frs.	1896. Frs.
Korn (umalet og som Mel) . .	617 437 000	247 441 000	123 409 000
Øl	8 716 000	8 970 000	9 156 000
Kreaturer	41 010 000	41 104 000	57 932 000
Levende Vildt, Fjærkræ m. m. .	6 387 000	5 920 000	6 294 000
Kjød, ferskt og preserveret . .	30 225 000	26 020 000	31 937 000
Fedevarer, deri ogsaa iber. Margarin	20 707 000	26 071 000	26 202 000
Torsk og andre Fiskeprodukter .	43 706 000	45 873 000	49 328 000
Ost og Smør	45 692 000	41 849 000	40 161 000
Huder og Skind, ubearbeidet . .	122 437 000	116 499 000	110 837 000
Filler og Træmasse	32 533 000	29 523 000	26 877 000
Foder, Hø, Halm og Klid . . .	14 767 000	27 887 000	26 122 000
Hvalbarder m. m.	12 602 000	13 394 000	17 695 000
Bygningsvirke	114 994 000	120 585 000	111 185 000
Tøndestav	20 912 000	22 203 000	27 239 000
Sten- og Jordarter for Industrien	14 073 000	13 379 000	12 200 000
Malm af alle Slags	63 142 000	62 661 000	50 995 000
Rujern	4 930 000	4 722 000	1 844 000
Stangjern og Staal	9 458 000	9 774 000	8 560 000
Papir, Pap m. m.	26 313 000	24 963 000	26 864 000
Maskiner og Maskindele . . .	75 831 000	67 633 000	62 179 000
Knivsager	371 000	339 000	351 000
Værktøi og Metalarbeider . . .	27 948 000	26 923 000	26 278 000
Møbler og Arbeider i Træ . .	9 408 000	8 951 000	9 039 000

Hvad særskilt angaar den Import, som af disse Varer forekommer fra de forenede Riger, kan derom i sin Almindelighed først leveres Efterretninger længere frem paa Aaret. De Opgaver, som for nærværende i denne Henseende er tilgjængelige, indskrænker sig nemlig i Lighed med, hvad der har været Tilfældet i de foregaaende Aar, til de tvende Artikler Havre og Træ.

Af umalet Havre gik Indførselen i Aaret 1898 i sin Helhed op til 3 100 362 Decitons, af hvilken Kvantitet 194 484 Decitons er ankommet fra Sverige. Den tilsvarende Indførsel Aar 1897 udgjorde 1 984 268 Decitons i det hele samt blot 3 945 Decitons fra Sverige. Disse Vexlinger i Tilførselen er naturligvis beroende paa Udfaldet af den indenlandske Høst. For indeværende Aar synes Høstudsigterne at være gode, ogsaa for Havre; dog begynder man at nære nogen Frygt for Vaarhavren paa visse Steder formedelst det ublide Veir, men endnu kan alt ophjælpes. Hvad betræffer den svenske Havres Stilling paa Markedet i Sammenligning med andre udenlandske Sorter kan anføres, at Noteringerne i Begyndelsen af April d. A. cif nordfransk Havn var: svensk Havre 15 Frs., sort Libau Frs. 13.75, amerikansk Frs. 13.75 a 14 Frs, alt for

100 Kg. Fra Norge findes ikke antegnet i den franske Toldstatistik nogen Indførsel af Havre under de senere Aar. Det fremmede Land, fra hvilket denne Artikel fornemmelig tages, er vedvarende Rusland; dog kommer heller ikke ringe Kvaliteter fra Tyrkiet. Desuden er Importen fra Algier fremdeles stedse af ganske stor Betydning.

Hvad angaar Træ, gives der specificerede Opgaver over Indførselen af denne Artikel fra vore Lande blot for saget Virke af visse Dimensioner, saaledes som det nærmere fremgaar af nedenstaaende Oversigt, der omfatter Importen i de tre sidste Aar (Commerce spécial).

		1898.	1897.	1896.
Saget Træ af andet Slags end Eg og Valnød af en Tykkelse over 35 Millimeter.	Norge . .	55 162 Tons	53 247 T.	42 143 T.
	Sverige . .	292 876 „	337 435 „	327 674 „
	Belgien . .	168 „	319 „	157 „
	Rusland .	199 434 „	229 667 „	217 387 „
	Tyskland .	1 410 „	1 123 „	1 206 „
	Schweitz .	820 „	1 813 „	959 „
	Andre Lande	87 900 „	60 377 „	49 951 „
	Tilsammen	637 770 Tons	683 981 T.	639 477 T.

		1898.	1897.	1896.
Saget Træ af andet Slags end Eg og Valnød med en Tykkelse af 35 Millimeter og derunder.	Norge . .	8 016 Tons.	9 001 T.	6 286 T.
	Sverige . .	180 235 „	204 397 „	206 510 „
	Belgien . .	482 „	683 „	593 „
	Rusland . .	112 769 „	118 726 „	119 129 „
	Tyskland .	1 218 „	2 462 „	2 901 „
	Schweitz . .	2 347 „	2 689 „	2 428 „
	Andre Lande	76 775 „	64 913 „	63 702 „
	Tilsammen	381 842 Tons	402 871 T.	401 549 T.

Det turde maaske anmærkes, at den ovenfor angivne Indførsel fra Belgien vistnok maa bestaa i Transitgods, som befordres over Landgrændsen, samt at Varen maa antages ogsaa at være af nordisk Udspring.

Anførte Tal lægger for Dagen, at Indførselen til Frankrig af saget Virke i det forløbne Aar i en vis Mon har aftaget, samt at Formindskelsen rammer de fleste Landes Produkter. Dog bør det fremholdes, at Tilførselen fra Norge og Tyskland af grovere Dimensioner har været betydeligere i Aaret 1898 end i noget af de tvende foregaaende Aar.

Ligesaa bør det bemærkes, at den for Aaret 1898 tilgjængelige franske Toldstatistik ikke særskilt angiver den Skibning, som har fundet Sted af „spruce“ fra Kanada, hvorfor Betydningen af denne Import for det franske Marked ikke kan nærmere bestemmes, ligesaa lidt som Omfanget af Indførselen fra Øst-Europa (Østerrig og Rumænien).

Det sidst forløbne Aar lader til ikke at have været synderlig tilfredsstillende for den nordiske Exporthandel i Henseende til Træ. Muligens var

ogsaa ved Aarets Begyndelse Forventningerne vel høit opdrevne som Følge af den livlige Omsætning under 1897, ligesom det kan formodes, at Skoghugsten af samme Grund flere steds blev noget forceret, hvorfor man paa Afskibningspladsene kanhænde ikke var fuldt rustet for en alvorligere Kamp. Ved Aarets Begyndelse var imidlertid Priserne i Almindelighed i Høide med dem, som opnaaedes ved Slutningen af 1897, og for Furu til og med noget fordelagtigere. Men, medens under det sidste Aars Forløb nogen større Variationer ikke lader sig iagttage i Noteringerne for sidstnævnte Artikel, gjælder dette derimod ikke Gran, idet der for alle Størrelser af denne Træsort, men mest for tynde Bord, af hvilket Slags Lagrene her i Landet syntes særskilt vel forsynet, det nemlig om kort Tid blev altid vanskeligere at finde Kjøbere. Importørerne holdt sig stadig tilbage i Paavente af Prisfald, hvilket de mente var uundgaaeligt paa Grund af saavel Lagrenes Righoldighed som og Konkurrencen med „spruce" samt Frankrigs eget Skogvirke, ligesom de i denne Henseende regnede paa Afskibernes Behov for at sælge til Opdrivelse af den fornødne Kapital. Og i denne Forbindelse synes man ikke at være bleven skuffet. Det mærkedes nemlig, at efter en Tids Modstand flere Exportører maatte for at opnaa Salg nøie sig med, hvad Kjøberne vilde byde, og paa denne Maade indtraadte omsider en Nedgang i Priserne under fortfarende Utilbøielighed fra Exportørernes Side til at afslutte mere betydelige Kontrakter, og det kan næsten siges, at denne Usikkerhedstilstand endnu i Begyndelsen af April d. A. er raadende for alt Slags Granvirke paa de franske Markeder, skjønt man ikke desto mindre erklærer sig at være sikker paa en snart forestaaende Prisstigning. For Furu synes derimod Stillingen vedblivende at være ganske god og Efterspørgselen stadigt i Tiltagende under en livlig Omsætning. Som Priser, til hvilke Leverancer er afsluttede under sidstleden Marts Maaned, nævnes: Furu 3 × 9 I Frs. 337.50, II Frs. 312.50, III 225 Frs., IV 200 Frs., Battens 185 Frs. à 180 Frs., tynde Bord 150 Frs., Granplachetter 120 Frs, alt for Pet. Std., gode Mærker.

Det i tidligere Aarsberetninger ommeldte Sagbrug, som af et svensk Firma blev anlagt i Calais, skal ifølge Opgivende af vor Vicekonsul paa Stedet ikke have givet det forventede Resultat, hovedsagelig af tvende Grunde:

1. Man har stadigt havt vanskeligt med at finde Skibsrum andet end til høie Fragter for Transporten af Træstokkene, idet disse stuver daarligt og blot giver et Standardtal, som er en Trediedel eller endog Halvdelen under Fartøiets sædvanlige Lastedrægtighed.

2. Man har hidtil ved Tømmerstokkernes Tilhugning ikke lykkedes at fremstille et Virke af bedste Kvalitet, idet Produktet mestendels blot har vist sig brugbart til Kassebord eller lavere Sorter Tømmer. Etablissementet skal da ogsaa have fundet sig nødsaget til at ombytte hele sin gamle Maskinopsætning, som konstrueredes i Frankrig, med et nyt Maskineri, der blev anskaffet fra Gøteborg.

Imidlertid forudsees, at Transporten af Træstammer til Sagbruget iaar skal fortsættes i uformindsket Udstrækning ogsaa fra vore Lande.

Indførselen af nordisk Grubetømmer til Nordfrankrig har efter bemeldte Vicekonsuls Meddelelse i Aaret 1898 bibeholdt den Udvikling, som blev vundet under det foregaaende Aar, med uforandrede Noteringer paa Markederne. Be-

tydelige Kontrakter er og allerede bleven afsluttede for indeværende Aars Skibning, dog fornemmelig for korte Støtter (étancons). I Henseende til længere Tømmer (perches) synes man at have vanskeligere for at faa Forretninger istand, saasom dette Slags Last er lige ubekvem at stuve som Træstokke og derhos kræver lang Tid for Indtagning og Udlosning, af hvilken Aarsag Tonnage ikke heller er videre let at opdrive. For kortere Grubestøtter har der i Lighed med, hvad Tilfældet var foregaaende Aar, været betalt Frs! 18.75 for virkelig Kubikmeter cif Calais, medens for Tømmer af længere Dimensioner erholdtes Frs. 20.50 og 21 Frs.

Vicekonsulen beklager, at Forretninger i dette Slags fremdeles afsluttes blot gjennem tvende Huse, af hvilke et er etableret i Paris og et i England. Herigjennem afskjæres nemlig al Mulighed for Konkurrence, og Afsætningen forbliver stationær, hvorimod ellers Forretningernes Antal skulde kunne gaa op til det tredobbelte.

Den fordum til nordfranske Havne forekommende Indførsel af Tøndestav fra Norge synes nu ikke længere at fortsættes i saadan Udstrækning, at den gjøres til særskilt Omtale i den franske Toldstatistik. Importen af denne Artikel har forøvrigt i det hele gaaet tilbage i de senere Aar.

Et Skogprodukt, hvoraf Importen til Frankrig tiltager, er derimod Celluloseved. Denne Indførsel udgjorde:

1898.	1897.	1896.
131 600 Tons.	129 164 Tons	124 173 Tons.

Den overveiende Del af denne Import kommer imidlertid fra Rusland og Tyskland og kun en mindre Kvantitet hidrører fra vore Lande, at dømme efter Tallene for 1897.

Blandt andre Sorter af Trævarer, af hvilke Indførsel finder Sted fra de forenede Riger til Frankrig, kan anføres: Bjelker og Spærrer, Lægter samt Stager og Stør.

Værdien af det Træ (bois communs), som Aar 1897 indkom til Frankrig fra de mest betydelige Produktionslande, udgjorde i Commerce special:

Norge 6 177 053 Frs, Sverige 52 441 429 Frs., Rusland 38 764 895 Frs., Tyskland 4 300 158 Frs., Schweitz 1 467 438 Frs., Østerrig 22 976 762 Frs., Italien 1 666 101 Frs., Rumænien 1 082 894 Frs., Nordamerika 12 141 138 Frs., Kanada 3 703 508 Frs.

I Lighed med, hvad Forholdet, idetmindste delvis, har været for Træ, har ei heller for Træmasse været noget gunstigt Marked i Frankrig i Aaret 1898. Indførselen er ikke desto mindre betydelig forøget af mekanisk Masse, saaledes som det fremgaar af følgende Tal:

	1898.	1897.	1896.
Mekanisk Træmasse	92 549 500 Kg.	74 083 749 Kg.	74 738 282 Kg.
Kemisk —	40 177 000 „	41 687 062 „	41 334 875 „

Betræffende Priserne, saa opgives disse under Forløbet af sidste Aar at have gaaet ned som Følge af Overproduktion, men det synes, som en bedre Stilling skulde være indtraadt med det nye Aar. Imidlertid turde den saa meget frygtede Konkurrence fra Kanada ikke have havt nogen videre Indflydelse paa Afsætningen fra vore Lande, ihvorvel den kanhænde for nogen Del har bidraget til Prisfaldet. Af den indkomne Kvantitet mekanisk Masse skriver Størsteparten sig fra Norge og Sverige, medens derimod for det kemiske Produkts Vedkommende Indførselen fra Tyskland Aar 1897 har været næsten lige saa stor som den samlede Import fra begge de forenede Riger.

Det franske Marked for Fiskeriprodukter frembyder fremdeles en ikke ringe Interesse for Exporthandelen fra de forenede Riger og særskilt fra Norge. Af den til Frankrig stedfundne Tilførsel af hidhørende Artikler i sin Helhed turde følgende fortjene her at anføres (Commerce spécial)):

	1898.		1897.		1896.	
Torsk og Klipfisk:						
a. fra det franske Fiske	52 183 300	Kg.	54 867 332	Kg.	55 171 750	Kg.
b. „ andre Lande . .	36 100	„	32 155	„	34 035	„
Stokfisk	429 400	„	382 546	„	399 891	„
Sild	78 400	„	80 319	„	67 911	„
Anden saltet eller røget Fisk	3 041 200	„	2 816 743	„	3 002 341	„
Fiskepreserver (undt. Sardiner)	686 400	„	583 361	„	605 692	„
Hvaltran	1 250 900	„	925 784	„	1 298 596	„
Torsketran	3 292 900	„	2 873 818	„	2 853 392	„
Anden Fisketran . . .	1 623 800	„	1 676 063	„	1 380 193	„
Hval- og Kaskelotrav . .	7 000	„	10 462	„	9 064	„
Torske- og Makrelrogn .	5 252 800	„	2 257 552	„	5 979 192	„
Hvalbarder, ubearbeidede	138 400	„	135 507	„	183 684	„
Sælskind	16 000	„	13 453	„	35 473	„

De Produkter inden denne Kategori, af hvilke en Forøgelse i Importen har fundet Sted under sidste Aar i Jævnførelse med 1897 og 1896 er ifølge foranstaaende Opgaver: Torsk og Klipfisk fra fremmede Lande, anden røget eller saltet Fisk end Sild samt Torsketran. Derimod spores der en Formindskelse for Sild, Hvaltran samt Fisketran af andet Slags end Torsketran, Torsk- og Makrelrogn, Hvalbarder og Sælskind.

For den norske Fiskeriindustri er det franske Marked af stor Vigtighed. Aar 1897 gik nemlig Afsætningen her i Landet af Fiskerifrembringelser fra Norge op til en Værdi af omkring 6 Millioner Francs eller til i det nærmeste samme Ziffer som Trælast. Den Artikel inden omhandlede Klasse, som her kommer i første Række, er ubearbeidede Hvalbarder, hvoraf Importen fra Norge til Frankrig i Aaret 1897 ansattes til 4 200 390 Frs. Det kan bemærkes, at Hvalbarder af norsk Udspring opgives at være af mindre Dimensioner og i denne Henseende de amerikanske underlegne, af hvilke sidste der i nævnte Aar indførtes for en Værdi af 1437 750 Frs. Men som de korte Barder let lader sig sammenføie til de udkrævede Længder, finder de ikke desto mindre stor Anvendelse, blandt andet ved Korsetfabrikationen.

Den Artikel, som dernæst kommer i Betragtning, er Torske- og Makrelrogn. Heraf importeredes fra Norge i Aaret 1897 en Kvantitet, værd 1 048 126 Frs., til at bruges som Agn, fornemmelig ved det franske Sardinfiske. Herved

maa fremhæves som noget eiendommeligt, at jo rigere Sardinfisket falder ud, desto mindre fordelagtig stiller Prisen paa Rogn sig, idet man da ogsaa med en ringe Mængde Agn kan erholde rigelig Fangst. Og som det franske Sardinfiske var særdeles gunstigt under begge de seneste Aar, indtraf ogsaa da et stort Prisfald for Rognens Vedkommende (nemlig fra 52 Ers. til 38 Frs.) Efter hvad Vicekonsulen i Douarnenez opgiver, skulde ogsaa for næste Fiskesæson Udsigterne for Rognafsætningen ikke være videre lyse.

Et andet Produkt af det norske Fiske, som ligeledes finder stor Efterspørgsel i Frankrig, er Tran. I denne Henseende maa imidlertid erindres, at norsk Torsketran fremdeles for en stor Del indføres over nederlandsk Havn og som Følge deraf rubrikeres i den franske Toldstatistik som hollandsk Vare. Det er derfor ikke muligt med Støtte i denne Statistik at bestemme den norske Imports Betydning. For Aaret 1897 opgives saaledes blot en Kvantitet af 96 164 Kg. Torsketran at have været indført fra Norge, medens den samme Vare, som Frankrig samtidigt henter fra Holland, anslaaes til ikke mindre end 797 364 Kg. Det antages ogsaa, at nogen Del af den norske Tranindførsel foregaar over England og derved opgives som britisk Produkt.

Den udenlandske Torsketran har imidlertid at konkurrere med det Produkt, som tilføres fra Frankrigs eget Fiske paa Newfoundlands-Bankerne og under Island. Herfra importeredes Aar 1897 ikke mindre end 1 217 306 Kg. Tran, og af denne Mængde turde nok nogen Del bruges til Medicintran, ihvorvel maaske ikke altid i raffineret Tilstand. Dette gjælder alligevel blot, efter hvad der opgives, det Produkt, som kommer fra Newfoundlandsfisket, og som nemlig ogsaa i uforædlet Skikkelse skal være af sammenlignelsesvis ren Beskaffenhed, noget, som derimod ikke lader til at være Tilfældet med den Torsketran, som hidrører fra Islandsfisket.

Af den Hvaltran, som forbruges i Frankrig, indføres, selv efter Landets egen Toldstatistik, Størstedelen fra Norge. Saaledes udgjorde den Kvantitet Hvaltran, som Aar 1897 importeredes fra Norge, 471 311 Kg., medens Importen af denne Artikel i sin Helhed gik op til 759 143 Kg. Ifølge Toldstatistiken kommer England i Henseende til denne Indførsel nærmest Norge; men den bedste Vare skal dog komme fra Nordamerika, idet dette Lands Hvalfiskere ved Fremstillingen af Produktet skal udelukkende anvende rent Spæk.

Fra Norge afsættes ligeledes paa det franske Marked Sildetran, ihvorvel ikke i videre større Omfang. Den mest betydelige Indførsel heraf angives efter Toldstatistiken at hidrøre fra England og Japan, i hvilket sidste Land Sildefiske ogsaa lader til at drives i stor Udstrækning. Det maa i denne Henseende bemærkes, at der særskilt til Havre med de store Dampsdibe, som gaar i regelmæssig Fart paa Ostindien, importeres anselige Kvantiteter Sildetran fra Japan, hvorunder Produktet eiendommelig nok fragtes i Blikboxer, som tidligere er anvendt til Opbevaring af Petroleum. Det kan antages, at saadan Emballage paa Stedet erholdes for billig Pris, og at herigjennem i sit Mon muliggjøres, at Varen kan konkurrere med det europæiske Produkt, trods den drøie Fragt. Naar Sildefisket er rigeligt i Norden og Tilgangen derigjennem god paa Tran fra vore Lande, lader derimod det japanesiske Produkt til vanskelig at kunne blive Gjenstand for nogen større Efterspørgsel i Frankrig.

Af Fiskepreserver af andre Slags end Sardiner angives i den franske Statistik en Kvantitet af 21233 Kg. at være indkommet fra Norge Aar 1897,

medens samtidigt fra England indførtes 339129 Kg. Som det synes, er der saaledes ikke udelukket Muligheden for, at denne Artikel finder udstrakt Marked i Frankrig. I Havre findes særskilt norsk Anchjovis paa flere Steder udstillet til Forsælgning, hvorfor det kan formodes, at denne Specialitet her vinder forøget Spredning, i Særdeleshed da Prisen, fr. 1.50 for en Kvartdunk, ikke er altfor høi. Andre Sorter af norske Fiskepreserver forekommer dog fremdeles mere sparsomt, men ogsaa for enkelte af disse turde der vel kunne beredes en betydeligere Afsætning, om hensigtsmæssigere Foranstaltninger herfor vedtoges, og Prisen saavidt muligt sattes billig.

Endelig kan det nævnes, at der under Aaret 1897 ifølge den franske Statistik indførtes fra Norge 143128 Kg. Stokfisk, hvorimod Afsætning af levende Fisk eller Fisk i frossen Tilstand efter samme Statistik ikke fandt Sted hverken fra Norge eller Sverige i nævnte Aar.

For den svenske Export inden Fiskeribranchen har derimod egentlig blot Sildetran nogen Betydning paa det franske Marked. Da Sildefisket i Bohuslän er rigeligt, expederes nemlig derfra til nordfranske Havne adskillige Ladninger af saadan Tran, som anvendes i Læderindustrien, ligesom ogsaa Sildeguano fra samme Fiske indføres til Gjødningsemne. Desuden forekommer, ihvorvel altid i mindre Kvantiteter, Anchjovis, men forøvrigt synes de Forsøg, som nu og da lader til at være bleven anstillet med Forsendelse af andre svenske Fiskeriprodukter til Frankrig, ikke at være kronet med Fremgang. Den største Hindring i saa Henseende frembyder naturligvis de høie Toldsatser; men det turde vel ogsaa kunne siges, at de gjorte Forsøg ikke iværksattes paa nogen videre systematisk Maade.

For det franske Ismarked var Aaret 1898 utvivlsomt gunstigt med Hensyn paa de Priser, som opnaaedes, men derimod mindre tilfredsstillende i Henseende til den reducerede Forsyning af Varen. Inden Havres Distrikt sank saaledes Importen af Naturis fra 54198 Tons til 29778 Tons eller formindskedes med næsten Halvdelen, medens Indførselen af denne Sort Is til Frankrig i sin Helhed gik ned fra 63081 Tons til 45716 Tons d. v. s. reduceredes til noget under det Ziffer, som betegnede Indførselen under 1896. Paa Grund af den knappe Tilgang af naturlig Is her paa Stedet steg imidlertid Prisen sidstleden Sommer lige til 50 Francs pr. Ton, medens Varen ellers betales med omkring 15 Francs.

Under saadanne Omstændigheder blev det nødvendigt ogsaa i nordfranske Havne, hvor Naturis fortrinsvis anvendes, at anskaffe kunstig Is, og man har antagelig som en Følge heraf udarbeidet Forslag til Anlæg af Isfabriker efter en større Skala saavel i Havre som i Caen. I Vest- og Sydfrankrig er derimod paa Grund af de høie Fragter Naturisen fremdeles stadig fortrængt af det fabrikerede Produkt.

Den naturlige Is, som forbruges i Frankrig, er for den aller største Del af norsk Oprindelse. Saaledes indkom under Aaret 1897 fra Norge en Kvantitet af 559149 Decitons, medens den hele Indførsel beløb sig til 630814 Decitons. Nærmest i Rækken derefter kom Schweitz med 50640 Decitons.

Da den sidste Vinter i Frankrig var mild, har der her i Landet ikke kunnet blive Tale om nogen Isindsamling. Dette Aars Ismarked turde derfor stille sig gunstigt for den norske Export.

Af Stangjern og Staal har, efter hvad ovenfor er anført, Importen til Frankrig i det hele gaaet noget tilbage i Aaret 1898, medens Tilførselen af Rujern for en vis Del er forøget. Saavidt man derom har kunnet indhente Oplysning, skal alligevel Afsætningen paa Frankrig af saavel Jern som Staal fra Sverige have gaaet for sig i omtrent samme Omfang som i 1897, da Værdien af denne Import udgjorde 3 028 781 Frs.

Det svenske Jern finder i Frankrig en mangfoldig Anvendelse og er altid, trods den jævnførelsesvis høie Pris, eftersøgt, naar der lægges Vægt paa Produktets Seighed og Holdbarhed. Saaledes bruges det ved Tilvirkning af Pantserplader og Skibsmateriel, Projektiler, Vognaxler, Spiger, Ljaaer og Plogjern m. m, ligesom og ved Fabrikation af Jerntraadskabler, hvortil i den seneste Tid ikke ubetydelige Kvantiteter af det Jern, som losses i Havre, opgives at have været bestemt. Derhos forekommer det særskilt ved Forfærdigelsen af Velocipeder, Snørlivsstænger, Fjædre o. d.

Af og til høres fremdeles Klagemaal over bedragersk Konkurrence, som øves mod det svenske Produkt fra visse franske Handelsmænds Side. Blandt andet lader dette til at være bleven mærket ved Forsælgning af Baandjern. Denne Artikel skal nemlig, naar den forsendes fra Sverige, ikke bære Stempel andet end paa det Baand, hvormed Knipperne er sammenføiede, og visse Jernhandlere i Frankrig siges at benytte sig af nævnte Omstændighed til at blande virkelig svensk Vare sammen med Jern fra Ariége og Landes, som forud er forsynet med Mærket „Lancashire". Svigagtigheden er i Regelen vanskelig at opdage ved Handelens Indgaaelse, men det varer ikke længe, førend Kjøberen finder, at Blanding har fundet Sted. Bedrageri af saadan Art tør vanskelig nok kunne modarbeides ad Rettens Vei, men da man har opgivet, at en og anden af omhandlede mindre samvittighedsfulde Kjøbmænd har mistet Kunder ved sin Fremgangsmaade, kan det muligens være at haabe, at dette uforudseede Resultat af deres Svig skal blive et Middel til Standsning af Bedrageriet.

Betræffende Udsigterne for indeværende Aars Jernmarked i Frankrig, synes disse at være lyse paa Grund af den livlige Virksomhed, som er raadende inden adskillige Grene af den franske Metalindustri, blandt andet Skibsbyggeriet.

Foruden de i det foregaaende ommeldte Artikler finder ogsaa en Del andre Raavarer og Halvfabrikata fra de forenede Riger jævnlig Efterspørgsel i Frankrig. Som saadanne kan nævnes forskjellige Sorter Malm, Stene og Jordarter, anvendelige inden Industrien, utilberedte Huder og Skind, Trætjære m. m. Derimod angiver den franske Statistik ikke nogen videre Indførsel fra vore Lande af Landboprodukter (undtagen som anført Havre), ei heller af Meieriprodukter. At bemærke er dog i denne Henseende den Import, som Aar 1897 foregik fra Sverige af Æggeblomme (ei til Fødemiddel), og hvilken er anslaaet til en Værdi af 117 035 Frs.

Med Hensyn til Manufakturartikler fra de forenede Riger tør det fremdeles altid kunne siges, at disse, paa faa Undtagelser nær, blot i begrændset Omfang finder Afsætning i Frankrig, samt at flere af vore Fabrikata til og med efterhaanden synes at tabe det Marked, de tilforn havde vundet. Dette sidste befindes at være Tilfældet bl. a. med forarbeidede Trævarer, Pap og Papir, Søm til Skoning af Kreaturer, visse Kemikalier m. m. For adskillige af disse

Produkter har forøvrigt Indførselen i det hele gaaet tilbage, saaledes som det fremgaar af følgende Tal:

	1898. Kg.	1897. Kg.	1896. Kg.
Virke til Tømmermandsarb.	246 300	436 533	404 385
Høvlede Bord til Gulve	1 330 100	1 706 653	2 352 148
Vinduer og Døre . . .	283 100	351 953	322 189
Traadsneller, mindre . .	470 400	349 450	508 468
Skosøm	997 600	1 402 787	1 448 060
Oxalsyre	479 938	767 319	600 298
Oxalsat	38 586	142 194	71 236

Det er i foregaaende Aarsberetning bleven fremholdt, at man burde søge at drage Nytte for vor Industri særskilt af det fordelagtige Marked, som for nærværende synes at findes i Frankrig for Agerbrugsmaskiner og Værktøi, af hvilke Gjenstande Forbruget aarligen tiltager paa Grund af den forøgede Virksomhed, som raader inden det franske Landbrug og den Interesse, som vies Ophjælpelsen af denne Næringsvei. Der tør ligeledes være Anledning til at komme tilbage hertil nu, da det kan konstateres, at Indførselen til Frankrig af Agerbrugsmaskiner i det sidstforløbne Aar er tiltaget fra 8 093 921 Kg. til den anselige Kvantitet af 12 603 300 Kg., og den synes fremdeles stadig at være i Tilvæxt. Ligesaa er Importen inden Varekategorien „machinesoutils" Aar 1898 steget fra 4 822 444 Kg. til 7 425 500 Kg. Denne forøgede Rørelse maa naturligvis altid mest komme saadanne Lande som Nordamerikas forenede Stater og det britiske Rige tilgode; men det synes dog ikke utænkeligt, at ogsaa vore Produkter her kunde i nogen Grad finde et Afsætningsfelt. Kanske vilde dette ogsaa blive Tilfældet med vor Tilvirkning af Meierimaskiner, for hvilke Frankrig ogsaa turde have et ikke ringe Behov. Men det udkræves sikkerlig herfor, at man gjør særskilte Anstrængelser og kanske til en Begyndelse endog Opofrelser, hvilket vel virker hæmmende paa Tilbøieligheden til i denne Henseende at anstille Forsøg i nogen større Udstrækning.

Betræffende den Indførsel, som fra Norge foregaar over Havre, leveres i det efterfølgende, overensstemmende med indhentede Opgaver fra det herværende Toldkammer, en nærmere Oversigt, som ogsaa omfatter Transit- og Oplagsvarer (Commerce général):

Indførsel fra Norge til Havre.

	1898.	1897.
Saltet Svinekjød	2 340 Kg.	—
— Oxekjød	540 „	—
Vildt	83 „	547
Kjødpreserver	1 695 „	—
Huder, utilberedte	26 899 „	97 199
Margarin	8 541 „	6 783
Smør, saltet	2 260 „	—
Fiskepreserver	7 848 „	1 538

	1898.		1897.	
Stokfisk	598	Kg.	—	Kg.
Sild, saltet eller røget	1 005	„	—	„
Hvaltran	427 521	„	490 187	„
Torsketran	1 336	„	804	„
Tran af andet Slags	1 994	„	14 580	„
Hvalbarder	66 152	„	74 105	„
Sælskind	9 000	„	5 640	„
Havre, umalet	—	„	700	„
Gryn	490	„	588	„
Grønsager, tørrede	360	„	—	„
Bygningsvirke, rundt, ubearb., firhugget eller saget af 80 Millimeter eller derover	588 000	„	—	„
Saget fra 80 Millim. til 35 Millim.	2 801 000	„	1 707 000	„
Do. af 35 Millim. eller derunder	463 000	„	—	„
Tømmermands- og Vognfabrikantsarbeide	1 099	„	450	„
Trælister	60 642	„	—	„
Stager og Stør, utilhugne	148 583	„	—	„
Hamp	1 000	„	2 000	„
Tougværk, gammelt	500	„	500	„
Phormium tenax og Planteteger	2 000	„	—	„
Træmasse, mekanisk	—	„	131 375	„
Øl	418	„	4 910	„
Is	2 900 000	„	3 478 000	„
Fede Oljer m. m.	701	„	502	„
Staal, fint for Værktøi	398	„	—	„
Aluminium	2 000	„	—	„
Stangjern	—	„	1 063	„
Kobber, gammel	—	„	3 930	„
Malm	2 200	„	—	„
Fiskelim	603	„	459	„
Flasker, fyldte	197	„	240	„
Tougværk	570	„	—	„
Tøier af Bomuld	1 918	„	—	„
Papir	—	„	5 180	„
Pap m. m.	3 712	„	5 318	„
Skosøm	187 620	„	—	„
Regnkapper m. m. af Gummi	1 964	„	—	„

Med Hensyn til Exporten fra Frankrig til de forenede Riger omfatter denne fremdeles i Hovedsagen saadanne Artikler som Vin og Spirituosa, Kaffe, Bordfrugter, Preserver af Fisk og andre Ting, Farvetræextrakt, Læder og

Metalarbeider, Oljer, Galanteri- og Juvelersager m. m. Blandt Artikler, udførte fra Norge, nævnes ogsaa salt Smør, Mel, Tøndebaand o. s. v.

Under Aaret 1897 gik Vareomsætningen i det hele i „Commerce special" mellem de forenede Riger og Frankrig op til følgende Værdier i Sammenligning med Middelsomsætningen under den nærmest foregaaende Femaarsperiode:

	1897.	Gjennemsnitlig under Femaarsperioden 1892—95.
Indførsel fra Norge til Frankrig . .	24 918 699 Frs.	22 890 415 Frs.
Udførsel fra Frankrig til Norge . .	6 377 365 „	6 407 498 „
Tilsammen	31 296 064 Frs.	29 297 913 Frs.
Indførsel fra Sverige til Frankrig . .	63 315 855 Frs.	54 704 315 Frs.
Udførsel fra Frankrig til Sverige . .	9 065 167 „	8 237 584 „
Tilsammen	72 381 022 Frs.	62 941 899 Frs.

Som det heraf fremgaar, har i Spørgsmaalet om Norges Handelsforbindelse med Frankrig en Tilvæxt fundet Sted i dette Lands Indførsel til Frankrig, medens derimod Udførselen af franske Produkter til det norske Marked befindes i noget Mon at have gaaet tilbage. Hvad Sverige angaar, er en Forøgelse at iagttage saavel i Import som Export i den forløbne Femaarsperiode.

Skibsfarten.

Den norske Skibsfart paa Havres Distrikt i Aaret 1898 udvises af følgende Tabel:

Ankomne.		Antal.	Drægtighed.
1. fra Norge:	med Ladning . . .	269	97 648 Tons
	i Ballast	1	430 „
2. „ Sverige:	med Ladning . .	106	56 694 „
	i Ballast	—	— „
3. „ andre Lande:	med Ladning .	462	301 804 „
	i Ballast . .	25	11 130 „
	Tilsammen	863	467 706 Tons
(hvoraf Dampskibe 550 paa 341 605 Tons).			
Overliggende fra Aar 1897 . . .		9	8 076 „
For norsk Regning erhvervede . .		6	5 028 „
	Tilsammen	878	480 810 Tons

*

Afgaaede.		Antal.	Drægtighed.
1. til Norge:	med Ladning . . .	51	26 429 Tons
	i Ballast	119	42 670 „
2. „ Sverige:	med Ladning . . .	6	1 640 „
	i Ballast	22	8 713 „
3. „ andre Lande:	med Ladning .	140	68 708 „
	i Ballast . . .	523	319 465 „
	Tilsammen	861	467 625 Tons
(hvoraf Dampskibe 552 paa 342 142 Tons)			
Overliggende til Aar 1899		15	12 497 „
Til udenlandsk Rederi solgte . . .		2	688 „
	Tilsammen	878	480 810 Tons

I Aaret 1898 naaede den svenske Skibsfart inden Havres Generalkonsulatsdistrikt det Omfang, som udvises af nedenstaaende Tal:

Ankomne.		Antal.	Drægtighed.
1. fra Norge:	med Ladning . .	5	3 627 Tons
2. „ Sverige:	med Ladning . . .	250	180 040 „
	i Ballast	2	1 089 „
3. „ andre Lande:	med Ladning .	99	85 453 „
	i Ballast . .	24	13 723 „
	Tilsammen	380	283 932 Tons
(hvoraf Dampskibe 339 paa 264 220 Tons).			
Overliggende fra Aar 1897 . . .		2	2 384 „
	I det hele	382	286 316 Tons

Afgaaaede.		Antal.	Drægtighed.
1. til Sverige:	med Ladning . . .	105	61 033 Tons
	i Ballast	28	14 586 „
2. „ andre Lande:	med Ladning .	40	24 697 „
	i Ballast . . .	206	182 962 „
	Tilsammen	379	283 278 Tons
(hvoraf Dampskibe 339 paa 265 004 Tons).			
Solgt til udenlandsk Rederi . . .		3	3 038 „
	I det hele	382	286 316 Tons

Sammenlignes de forenede Rigers Skibsfart paa Distriktet i de to Aar, dette har havt sin nuværende Udstrækning, befindes Stillingen at være følgende (ankomne Skibe):

Den norske Skibsfart.	1898. Antal.	1898. Drægtighed.	1897. Antal.	1897. Drægtighed.
Seilfartøier	313	126 101 Tons	405	141 254 Tons
Dampskibe	550	341 605 „	484	290 293 „
Tilsammen	863	467 706 Tons	889	431 547 Tons

Den svenske Skiasfart.	1898. Antal.	1898. Drægtighed.	1897. Antal.	1897. Drægtighed.
Seilfartøier	41	19 712 Tons	38	14 723 Tons
Dampskibe	339	264 220 „	330	248 683 „
Tilsammen	380	283 932 Tons	368	263 406 Tons

Efter de anførte Zifre har den norske Seilflaade aftaget noget, ihvorvel hvad Drægtighed angaar Tabet mere end opveies ved den forøgede Dampskibstonnage, saa i det hele opvises en Tilvæxt, medens paa den anden Side den svenske Skibsfart har voxet baade hvad Seilfartøier og Dampskibe betræffer. Dette glædelige Forhold turde hovedsagelig kunne tilskrives den større Del, som vore Fartøier under det sidstforløbne Aar har taget i Transporten af Træ og Vin, ligesom, særskilt for norske Dampskibes Vedkommende, ogsaa i Maanedsbefragtning fra nordamerikanske Havne.

Angaaende vor Søfart paa samtlige franske Havne, i hvilke konsulære Tjenestemænd for de forenede Riger findes ansatte, kan det anføres, at Antallet og Drægtigheden af norske og svenske Fartøier, som Aar 1898 ankom til nævnte Havne, udgjorde:

Nationalitet.	Seilfartøier. Antal.	Seilfartøier. Drægtighed.	Dampskibe. Antal.	Dampskibe. Drægtighed.	Tilsammen. Antal.	Tilsammen. Deægtighed
Norske	322	130 598 Tons	599	387 099 T.	921	517 697 T.
Svenske	50	22 644 „	364	284 390 „	414	307 034 „
Snm	372	153 242 Tons.	963	671 489 T.	1 335	824 731 T.

medens under de to foregaaende Femaarsperioder Forholdet var følgende:
(Ankomne Dampskibe og Seilfartøier tagne under ét).

	I Middeltal i Perioderne 1893—1897. Antal.	1893—1897. Drægtighed.	1888—1892. Antal.	1888—1892. Drægtighed.
Norske Skibe . .	913	431 536 Tons	1 511	634 444 Tons
Svenske — . .	385	238 110 „	465	254 203 „
Tilsammen	1 298	669 646 Tons	1 976	888 647 Tons

I de angivne Tidsrum har altsaa den norske Skibsfart vist sig, saavel hvad Fartøiernes Antal som Tonnage betræffer, i Aaret 1898 lavere end Middeltallet i 1888—1892, ihvorvel dog, naar Talen er om Drægtigheden, en Tilvæxt har gjort sig gjældende i Sammenligning med den mellemliggende Femaarsperiode 1893—1897. Hvad angaar den svenske Skibsfart paa Frankrig, har den efter en vis Tilbagegang i 1893—1897 sidstleden Aar naaet en større Tonnage end selv under 1888—1892, skjønt Fartøiernes Antal er stadig formindsket.

Imidlertid bør det dog her erindres, at i Mellemtiden er enkelte af vore Vicekonsulater i Frankrig blevet inddragne, hvorfor den opstillede Statistik ikke fuldt nøiagtigt kan gjengive det virkelige Forhold.

Efter den senest offentliggjorte franske Statistik ankom der Aar 1897 med Ladning til franske Havne 945 norske Skibe, drægtige 471 540 Tons samt 320 svenske Fartøier med 195 908 Tons Drægtighed. Ifølge samme Statistik var under Tyveaarsperioden 1878—1897 det norske Flag talrigst repræsenteret i Frankrig Aar 1882 med 738 652 Tons, medens den svenske Søfart naaede sit Højdepunkt Aar 1891 med 241 112 Tons. Under den anførte Periode har altsaa den norske Skibsfart gaaet tilbage med 267 112 Tons, medens den svenske samtidigt har tabt 45 204 Tons.

I Forhold til hele Skibsfarten paa Frankrig Aar 1897 opgives den norske Tonnage at have svaret til 3.2 % og den svenske 1.3 %. Andre mere betydelige Nationers Skibe deltog samme Aar i Farten paa Frankrig i nedenfor angivne Orden med Hensyn til det sammenlagte Drægtighedsziffer:

Britiske 45,5 pCt., franske 30.0 pCt., tyske 5.8 pCt, spanske 4.0 pCt., italienske 2 3 pCt., hollandske 2.3 pCt., danske 1.5 pCt., russiske 0.6 pCt., belgiske 0.5 pCt., portugisiske 0.1 pCt.

Som disse Tal udviser, kom i det nævnte Aar det norske Flag i femte Række, medens det svenske blot kunde opnaa den niende Plads.

De i Aar 1898 i Fart paa Distriktets Havne opseilede Fragtbeløb udgjorde:

For norske Skibe:

Ankomne	11 322 004 Frs.
Afgaaede	927 517 „
Tilsammen	12 249 521 Frs.

For svenske Skibe:

Ankomne	4 735 397 Frs.
Afgaaede	635 761 Frs.
Tilsammen	5 371 158 Frs.

Da Seilfarten under Aaret 1897 gav en sammenlagt Fragtfortjeneste af 9 403 700 Frs. for norske samt 5 147 166 Frs. for svenske Fartøier, har saaledes under det sidste Aar Indkomsten af Rederivirksomheden været i Stigende.

Overhovedet turde Fragtmarkedet i 1898 ikke kunne siges at have været ugunstigt, og det bør til og med være at antage, at Rederierne i flere Tilfælde har høstet betydeligt Udbytte. Dette synes vel for nogen Del at have været Forholdet med de Fartøier, som har gaaet i vanlig Fragtfart, men gjælder kanske endnu mere de Dampskibe, som er forhyret i Maanedsbefragtning. Som allerede anført var ikke faa norske Dampere af større Drægtighed syssel. satte i sidstnævnte Fart mellem transatlantiske Steder og Havne i Nordfrankrig, og desuden anvendes, som vanligt, flere saavel norske som svenske Dampbaade i Transporten af Vin til Frankrig fra Portugal og Spanien. For disse Fartøier lader i Almindelighed Fortjenesten til at have været forholdsvis god under det forløbne Aar.

De forhaandenværende Udsigter for indeværende Aar er dog maaske ikke ubetinget gunstige. Efter hvad der erfares, lader den gjennem Nybygning øgede Tonnage til at være anselig, og deraf vil nok kunee resultere en for høit dreven Konkurrence, som ikke kan blive gavnende for Rederiinteressen. Særskilt kan dette tænkes at skulle indtræffe i Transporten af Træ fra Østersøhavne, hvor nu anvendes Fartøier af stadig større Drægtighed, men derhos kan saadan Konkurrance i sin Tur ramme den før omtalte Maanedsbefragtning.

Under alle Omstændigheder vilde det utvivlsomt være i høi Grad gavnligt, om noget større Samhold og Enighed kunde komme istand mellem Rederierne i Norden. Det er nemlig ikke usandsynligt, at gjennem en saadan Sammenslutning Fragtmarkedet skulde i noget Mon kunne paavirkes og mere Fasthed opnaaes i visse Noteringer. Der gives f. Ex. en Fart, hvilken saa at sige beherskes af særskilt norske Seilfartøier, nemlig Transporten af Farvetræ fra Vestindien og Sydamerika, og der kan neppe angives nogen Grund, hvorfor ikke denne Trade skulde kunne reguleres i Overensstemmelse med Rederiernes berettigede Fordringer. Som Forholdet nu er i denne Henseende, synes tvertom at kunne paastaaes, at det er Befragterne og de af dem mere beroende Mæglere, som i Hovedsagen bestemmer Transportvilkaarene i nævnte Fart, hvilket klarligen viser sig gjennem de af disse foranledigede Ændringer i Certepartierne til Befragternes udelukkende Fordel, naar særskilt i Havre Spørgsmaalet opstaar om Betaling af Omkostninger for Lastens Opstabling efter Udlosningen.

I herværende Havn paastaaes nemlig, som ogsaa anmærket i tidligere Aarsberetninger, at herske en Coutume, i Kraft af hvilken Fartøiet i Stid med al Billighed alene skal erlægge ommeldte Stablingsudgifter. Men uagtet det er vore Rederier vel bekjendt, at disse Udgifter helt og holdent skulde overføres paa Lastningsmodtageren, naar i Certepartiet indførtes den ved anden Befragtning vanlige Klausul, at Varen skal føres frit til og fra Fartøiet, forekommer det næstnn aldrig, at en saadan Bestemmelse træffes i Henseende til Farvetræ. Følgen bliver ogsaa, at herværende Importører har formaaet at belægge vor Skibsfart med en ikke ubetydelig Extraskat, som det tydelig blot behøves en vis Grad af Sammenhold og Beslutsomhed fra Rederiernes Side for at afskaffe.

I det sidst forløbne Aar har det franske Skibsmæglerprivilegium været Gjenstand for særskilt Opmærksomhed fra Udlandets Side. Som bekjendt paastaaes dette Privilegium i den Form, det udøves, i en Del franske Havne, ikke ubetinget at være til Fremme af Søfartsinteresserne. Dels ansees nemlig de Taxter, efter hvilke Klareringsarbeidet beregnes, vel drøie i Forhold til

samme Slags Afgift i andre Lande, dels medfører den rigelige Indkomst, som paa denne Maade tilsikres Skibsmæglerne, at disse i Regelen ikke behøver at sysselsætte sig med Befragtningsaffærer, hvorigjennem de overhovedet ikke kommer til at øve større Indflydelse paa Skibsfartens Udvikling. Men da de paa den anden Side efter gjældende Retsopfatning besidder udelukkende Ret ogsaa til at formidle Befragtninger og paa Grund heraf har ladet det være sig magtpaaliggende at forhindre andre Personer fra at drive Virksomhed paa dette Omraade, tror man at kunne sige, at de i begge disse Henseender ikke fuldt ud imødekommer Søfartens Krav.

Den Bestræbelse, som under sidstforløbne Aar fra udenlandsk Hold har gjort sig gjældende mod den franske Skibsmæglerinstitution, har saavidt bekjendt indskrænket sig til om muligt at opnaa nogen Nedsættelse i Klareringstaxterne. For de store Fartøier, som nu alt oftere anvendes, er disse Taxter ogsaa en kjendelig Byrde, idet de nemlig tilsteder Beregning af Kourtage for enkelt Klarering af et eneste Skib til flere Tusinde Francs. Det er imidlertid ikke bekjendt, at man paa denne Maade har kunnet komme til noget Resultat. Det har istedet derfor fra de Interesseredes Side været udtalt Forundring over, at en saadan Intervention fra Udlændinger overhovedet har kunnet komme paa Tale i et Anliggende, som ene og alene berører Frankrigs indre Lovgivning, og paa dette Punkt synes Spørgsmaalet at være blevet staaende indtil videre.

Der gaves vistnok et Middel til Løsning af de paaklagede Vanskeligheder, nemlig at afskaffe Skibsmæglerprivilegiet; men da hermed skulde blive forbundne betydelige Udgifter for det franske Statsvæsen, turde denne Udvei vanskelig komme til at gribes. Muligens kunde paa den anden Side Rederierne selv bidrage til at formilde Privilegiets Ulemper ved i Certepartierne at foreskrive, at al Mæglerkourtage over et vist Beløb, f. Ex. 100 Frs., skulde bæres af Ladningen.

I denne Forbindelse synes imidlertid paany at burde mindes om, at i Havn, hvor Skibsmæglere ikke findes ansatte, er Skibets Fører berettiget til at tage, hvem han vil at bistaa ham med Fartøiets Klarering. Han er saaledes i dette Tilfælde ikke pligtig til at henvende sig til Skibsmægler i anden Havn, ligesaa lidt som han da for Bestemmelsen af Klareringshonoraret er bunden til nogen officiel Taxt.

Den samlede Skibsfart paa Frankrig Aar 1898 beløber sig til 7 597 franske Fartøier med en Drægtighed af 4 480 166 Tons samt 18 580 fremmede Skibe, drægtige 11 458 940Tons For saavel den franske som udenlandske Søfart er under Aaret indtraadt en Forøgelse i Tonnage; derimod er Antallet af franske Fartøier noget formindsket. De Havne i Frankrig, som udviser den største Trafik, er følgende (efter Opgaver i et Lokalblad):

Marseille 8 073 586 Tons, Le Havre 3 856 484 T., Bordeaux 1 790 038 Tons, Dunkerque 1 772 220 T.. Boulogne s/m 1 653 353 T., Calais 1 229 595 Tons, Rouen 1 047 253 Tons, Cette 1 008 992 Tons.

Ved Begyndelsen af sidstledne Aar udgjorde den franske Handelsflaades

Totaldrægtighed 920 871 Tons mod 894 071 Tons ved samme Tidspunkt det foregaaende Aar, saaledes en Forøgelse af blot 26 800 Tons. Det mærkværdige i denne Henseende er, at det er Seilflaaden, som har voxet, nemlig med 31 068 Tons, medens Dampskibstonnagen er gaaet ned med 4 268 Tons.

I tidligere Aarsberetninger er fremholdt, hvorledes det nuværende franske Præmiesystem i selve Virkeligheden viser sig lidet skikket til at fremkalde den tilsigtede Opblomstring i Rederibedriften, idet Fartøier erhvervede i Udlandet er helt og holdent udelukket fra Præmieringen. De indenlandske Skibsværfter er nemlig altfor faa til at kunne tilstede nogen Byggevirksomhed i udstrakt Skala, særlig i Betragtning af den stadige Sysselsættelse, som beredes Værfterne ved Bestillinger for Orlogsmarinens Regning. Følgen bliver derfor, at man blot med stort Tidsspilde og drøie Omkostninger kan anskaffe præmieberettigede Fartøier i Frankrig, hvilket Forhold naturligvis ikke kan være egnet til at drage Kapital til Søfartsnæringen.

Særlig har man i den senere Tid hos Rederierne i Landet sporet Utilbøielighed til at anskaffe Dampskibe af fransk Bygning, idet disse i endnu høiere Grad end Seilskibene lader til at falde dyre. Som Exempel herpaa kan nævnes, at en større Damper, som nylig byggedes i Havre, opgives at have kostet dobbelt, mod hvad der i England vilde være fordret for et lignende Fartøi.

Det turde kanske under saadanne Omstændigheder ikke være saa meget at undres over, at Frankrigs Dampskibsflaade ikke alene ikke har tiltaget, men istedet er formindsket trods de høie Præmier. Paa den anden Side fortjener det at bemærkes, at under de sidste Aar et Antal store Seilfartøier af Jern eller Staal er bleven bygget ved indenlandske Værfter for fransk Regning, og at man altid fremdeles fortsætter med at konstruere nye Fartøier af dette Slags. Tiltrods for dette lader, saavidt indsees, den eneste Mulighed til at gjøre Præmievæsenet virkelig gavnligt for Frankrigs Søfart at være den, at Præmierne udstrækkes ogsaa til Fartøier, bygget i Udlandet, og Forslag i saadant Øiemed er ogsaa fremsat, ihvorvel det naturligvis ivrigt bekjæmpes af Skibsværfternes Talsmænd.

Det franske Storsøfiske synes under det sidstforløbne Aar ikke at have arbeidet under synderlig lykkelige Forholde. Som allerede anført har saaledes den Fangstmængde, som Aar 1898 hjemførtes fra dette Fiske, været mindre end Udbyttet for de to foregaaende Aar.

Fra Fecamp udrustedes Aar 1898 for Newfoundlandsfisket 53 Fartøier, hvis Fangst anslaaes til en Værdi af 4 634 742 Frs., og som er omkring 600 000 Frs. under Fangstværdien for Aaret 1897. Denne Nedgang beror imidlertid ikke blot paa et mindre rigeligt Fiske, men ogsaa paa lave Priser.

Fra Dunkerque lyder Meddelelserne i denne Henseende endnu mindre tilfredsstillende. Fartøierne fra nævnte Havn driver som bekjendt Fiske under Island samt ved Færøerne, og det meldes, at Resultaterne af den seneste Sæson har vist at være virkelig nedslaaende, idet de betegner et Underskud af nær 2 Millioner Kg. Fisk i Sammenligning med Fangsten Aar 1897, hvis Udfald allerede i og for sig var mindre heldigt. Gjennem de sidste sex Aar synes Udbyttet af dette Fiske at have været i stadigt Nedgaaende, og under sidstledne Aar sank Mid-

delfangsten pr. Fartøi lige til 205 Tons, medens Gjennemsnitstallet for det nærmest foregaaende Aar endnu var 244 Tons.

Om Aarsagen til denne Tilbagegang lader Meningerne til at være delte, men man synes mest tilbøielig til at søge Anledningen i Fartøiernes altfor tidlige Udsendelse til Fiskepladsene. Da herigjennem Fangsten kommer til at begynde, inden Torskeynglen har udviklet sig, ødelægges denne, og Fiskens Udvikling forhindres. Stor Fisk skal da ogsaa være umulig at paatræffe, og de bedre Middelsorter begynder ogsaa at blive sælsynte. Den Fisk, sam staar igjen til at fange, bliver saaledes blot af liden Størrelse, men denne tages ogsaa i stort Omfang.

For nogle Aar siden afhandledes livligt Spørgsmaalet, om ikke den franske Regjering i Fiskeribedriftens Interesse burde fastsætte et bestemt Tidspunkt, før hvilket Fangstexpeditionerne ikke kunde tage sin Begyndelse. Noget Reglement i denne Henseende kom alligevel ikke istand, og af denne Grund kan Fangstmændene komme allerede saa tidligt paa Fiskepladsene, at Rognlægningen neppe kan gaa for sig. Særskilt skal dette indtræffe med Fiskerne fra Bretagne, hvilke derfor siges fremfor andre at arbeide paa Fiskets Ødelæggelse.

Med Hensyn til de Priser, som opnaaedes sidstledne Aar i Dunkerque, opgives, at en Del af Fartøierne strax ved Tilbagekomsten blev nødsaget til at afhænde Fangsten i den Ti stand, Varen pakkedes embord, og at saadant Salg blot indbragte 100 Frs. pr. Tønde, veiende 142 Kg. Siden Ompakning havde fundet Sted, reguleredes imldlertid Noteringerne og blev ogsaa fordelagtigere end under Aaret 1897, idet Fisken, alt efter Størrelsen, solgtes til 150, 130 og 115 Frs. pr. Tønde paa 135 Kg. Nettovægt af god og middelsgod Vare, medens Prisen for mindre Sorter gik saa langt ned som lige til 50 Frs. for samme Kvantitet. For Tran erholdtes 28 Frs. og for Rogn 15 Frs. pr. Tønde.

Torskefangsten under Island kommer, som det synes, til i indeværende Aar at drives i udvidet Omfang fra nordfranske Havne. Saaledes berettes fra Calais, at dersteds er dannet for dette Fiske et Bolag, som har til Hensigt at anvende tre Dampfartøier for at drive selve Fisket, videre et stort Seilfartøi som Magazin ved Island samt endelig en hurtiggaaende Dampbaad til at transportere Fangsten til Calais. Selskabet siges ufortøvet at skulle begynde sin Virksomhed.

Ogsaa for det franske Kystfiske har, hvad nordfranske Havne angaar, Fangsten været forholdsvis ringe under Aaret 1898. Dette Fiske udøves nu i stigende Udstrækning med Dampfartøier, og man paastaar, at det Tidspunkt ikke er fjernt, da Seilfartøier ikke længere anvendes for saadant Øiemed, naar Spørgsmaalet er om fersk Fisk.

Den Type af Fartøier, som herved mest kommer paa Tale, er paa omkring 50 Tons Drægtighed og til en Pris, der ikke overstiger 50 000 Frs. Disse Baades aarlige Driftsomkostninger anslaaes til omkring 40 000 Frs., medens Bruttoindkomsten værdsættes til 50 000 Frs Dog maa det anmærkes, at deslige Fartøier ikke gjerne kan bruges til andet end Fangst af Fisk, bestemt til at afhændes i fersk Tilstand, idet Fartøiernes Konstruktion ikke gjør dem skikkede til at holde Søen i haardt Veir, og det indtagne Kulforraad er for ringe til, at de kan fjerne sig fra Kysten. Til Silde- og Makrelfangst med

Saltning ombord antages disse Dampere saaledes ikke at være brugbare, hvorfor her kommer nok Seilfartøierne fremdeles til at bibeholdes.

Det franske Silde- og Makrelfiske har i det sidste Aar faaet et temmelig ugunstigt Udfald. Hvad særskilt betræffer Makrelfangsten, som drives fra Boulogne sur-mer og Fecamp, siges denne Næring med hvert Aar at gaa mere og mere tilbage.

Hvad det franske Sardinfiske angaar, opgives dette at have faldt særdeles rigeligt ud under det sidst forløbne Aar. Dette Fiske tager i Regelen sin Begyndelse de første Dage af Mai og varer til Oktober. Paa Grund af særskilt gunstige Veirforholde kunde dog sidstleden Aar Sardinfangsten fortsættes helt ind i December. Under disse Omstændigheder blev imidlertid Priserne ikke synderlig gode og holdt sig gjennemsnitlig omkring blot 3 à 5 Frs. for 1000 Stykker. Da store Forraad findes af Sardiner i Olje, antages Noteringerne ogsaa dette Aar at komme til at holde sig lave.

En ofte paaklaget Hindring for en mere systematisk Udnyttelse af det franske Kystfiskes Produkter, skal ligge i de dyre Transportomkostninger paa Landets Jernbaner. Herigjennem vanskeliggjøres nemlig Forsendelsen, særlig af fersk Fisk til det indre af Frankrig, hvor ellers stor Afsætning af dette Næringsmiddel vil de kunne opnaaes.

Daniel Danielsson.

Aarsberetning for 1898

fra de forenede Rigers Vicekonsul i Dunkerque.

(Uddrag).

Søfarten paa Havnen i sin Helhed under Aaret 1898 angives af følgende Zifre:

Indkommende	2 851	Skibe, dr.	1 705 680	Tons
Afgaaede	2 816	— „	1 687 679	„
Tilsammen	5 667	Skibe, dr.	3 393 359	Tons

Aar 1897 udgjorde den samlede Skibsfart 3 116 853 Tons, hvorfor saaledes er indtraadt under sidstleden Aar en Forøgelse af 276 506 Tons, som sikrer Dunkerque tredie Plads blandt Frankrigs Havne efter Marseille og Le Håvre.

Med Hensyn til den Del, som de forskjellige Nationer har taget i denne Trafik, maa anmærkes, at i første Række kommer det engelske Flag med 1 219

Skibe med 878 968 Tons Drægtighed, dernæst det franske med 448 Fartøier, dr. 277 576 Tons, hvorefter de øvrige Nationer optræder i følgende Orden:

Danske 102 Skibe, dr. 79 693 Tons, tyske 69, 62 638 T., norske 61, 48 437 T., svenske 27, 26 267 T., hollandske 57, 21 969 T., spanske 14, 17 134 T., russiske 20, 16 199 T., italienske 9, 10 666 T., østerrigske 6, 8 567 T., græske 3, 4 932 T., belgiske 19, 2 318 T., amerikanske 1, 1 185 T.

De forenede Rigers Søfart var under Aar 1898 repræsenteret af

13 norske Seilskibe, dr. 8 455 Tons
48 — Dampskibe - 39 982 „

Ialt 61 norske Skibe, dr. 48 437 Tons

samt

4 svenske Seilskibe, dr. 2 066 Tons
26 — Dampskibe, „ 24 201 „

Ialt 30 svenske Skibe, dr. 26 267 Tons

Aar 1897 besøgtes Havnen af 79 norske Skibe med en samlet Drægtighed af 57 458 Tons, hvorfor altsaa det norske Flag i 1898 har tabt 18 Fartøier og 9 021 Tons. Af svenske Skibe kom til Dunkerque i 1897 41 paa 26 073 Tons Drægtighed, saaledes en Tonnage lig med sidstleden Aars, men et større Antal Fartøier.

I Lighed med foregaaende Aar begyndte Fragterne Aar 1898 med 30 à 31 Frs. pr. Pet. Standard Trævarer for efterhaanden at gaa op til 32, 36 og 39 Frs. i Midten af Aaret samt i Oktober at slutte med 36 à 40 Frs., hvilken sidste Notering dog blot opnaaedes for Bjelker og Spærrer.

I Oceanfarten var Forskjellen i Fragtsatserne mod Aaret 1897 ikke videre betydelig. Med Hensyn til Naturis, hvilken Artikel var sælsynt i 1898, holdt Prisen sig til August og September ved Frs. 12.50 for 1 000 Kg., iberegnet Fragten, for derpaa at stige til de uhørte Noteringer af 30 Frs., som alligevel i indeværende Aar er sunket tilbage til omkring 12 Frs.

Efter erholdte Opgaver indførtes Aar 1898 til Dunkerque følgende Kvantiteter uforarbeidet Træ:

Fra	Norge	1 596	Std.,	hvoraf	ankommet	med	3die	Magts Skibe	604 Std.
„	Sverige	17 764	„	—	—	„	—		7 778 „
„	Rusland	8 636	„	—	—	„	—		7 717 „
„	Amerika	1 814	„	—	—	„	—		1 814 „
Tilsammen		29 810	Std.,	hvoraf	ankommet	med	3die	Magts Skibe	17 913 Std.

I ovennævnte Indførsel indgik uhøvlede tynde Bord til nedenstaaende Kvantiteter:

Fra Sverige 1 093 Std., Rusland 759 Std., Amerika 131 Std, tilsammen 1 983 Std.

I Trætransporten til Havnen deltog 4 norske Dampere, 15 Dampskibe og 3 Seilskibe under svensk Flag, 11 danske Dampbaade, 9 engelske Dampere, 3 Seilskibe og 1 Damper under russisk Flag samt 2 tyske, 1 hollandsk og 1 italiensk Dampskib.

De forskjellige Træsorter, som indførtes, var:

	Bjelker.	Planker.	Battens.	Bord.	Tynde Bord.
Fra Norge	— Std.	55 Std.	1 496 Std.	45 Std.	— Std.
„ Sverige	1 441 „	4 003 „	7 509 „	3 718 „	1 093 „
„ Rusland	682 „	733 „	4 682 „	1 780 „	759 „
„ Amerika	178 „	438 „	589 „	478 „	131 „
Tilsammen	2 301 Std.	5 229 Std.	14 276 Std.	6 021 Std.	1 983 Std.

I det hele gik Indførselen af uforarbeidet Træ til Dunkerque i 1897 op til 35 926 Std., og der spores saaledes i sidstforløbne Aar i denne Import en Formindskelse af 6 116 Std., idet som ovenfor anført Indførselen i sin Helhed i 1898 blot udgjorde 29 810 Std.

Havnen ved Dunkerque, som i 1898 modtog i Varer en samlet Kvantitet af 2 926 014 Tons, er fremdeles i en Tilstand af Udvikling og besøges mere og mere af Fartøier af stor Drægtighed. Indløbet er udvidet med næsten Halvdelen, og som Følge heraf kan ogsaa store Skibe med Lethed gaa ind og ud. Derhos er opført tvende Toldoplagsmagasiner, af hvilke det ene er bestemt for Sukker og det andet for Uld fra Australien og La Plata, hvilken indføres til de store Spinderier i Trakten.

Kaierne er imidlertid nu utilstrækkelige for de Operationer, som foranlediges af den forøgede Varetransport. Handelskammeret har derfor indgivet til Regjeringen en motiveret Betænkning om Udvidelse af Byens Omraade samt Anlæg af nye Havnebasiner, og man har Haab om, at dertil skal opnaaes Bifald.

Af øvrige under Aaret 1898 indførte Varer turde følgende fortjene her at nævnes:

Jernmalm fra Sverige 14 865 500 Kg., Spanien 135 552 870 Kg., Italien 21 098 000 Kg., Grækenland 9 073 800 Kg.

Fiskeguano fra Sverige 542 679 Kg., England 4 381 504 Kg.

Is fra Norge 5 029 597 Kg.

Træmasse fra Norge 10 295 605 Kg, Sverige 1 249 723 Kg., Belgien 180 450 Kg.

Torsketran fra Norge 115 Kg.,*) Sverige 36 342 Kg., England 547 433 Kg., Nederlandene 670 727 Kg., Tyskland 2 932 Kg, det franske Fiske 183 690 Kg.

Trætjære fra Sverige 1 033 382 Kg., Busland 5 314 Kg.

I Modsætning til det foregaaende Aar fandt der fra de forenede Riger ikke Sted nogen Import af Slibestene, Svovlkis, Melasse eller Havre.

Ch. Collet.

Aarsberetning

for 1898 af Vicekonsulen i Nantes.

Skibsfart.

De forenede Rigers Skibsfart paa Havnen ved Nantes under Aaret 1898 fremgaar af følgende Oversigt:

Fra	Norge	ankom med	Ladning	16	norske	Skibe paa	9 503 Tons
„	Sverige	—	—	12	—	„	5 936 „
„	andre Lande		—	22	—	„	16 342 „
„	—		i Ballast	1	—	„	294 „
til	—	afgik	med Ladning	3	—	„	771 „
„	—	„	i Ballast	48	—	„	31 304 „

Fra	Sverige	ankom med	Ladning	3	svenske	Skibe paa	2 421 Tons
„	Norge	—	—	1	—	„	990 „
„	andre Lande		—	1	—	„	591 „
til	—		afgik i Ballast	5	—	„	4 002 „

Af disse Skibe var 44 norske Dampskibe med en Drægtighed af 29 006 Tons og 5 Dampskibe under svensk Flag paa 4 002 Tons Drægtighed. I det hele ankom med Ladning 50 norske Skibe, drægtige 37 781 Tons samt 5 svenske , dr. 4 002 Tons, medens der afgik, ligeledes med Ladning 3 norske Fartøier, dr. 771 Tons.

De optjente Fragter udgjorde: for norske Skibe ved Indgaaende 644 660 Frs., for norske Skibe ved Udgaaende 11 900 Frs., for svenske Skibe ved Indgaaende 101 100 Frs.

---

*) Som bekjendt indføres norsk Tran ikke direkte, men over Hull og Rotterdam.

De anførte Tal viser, at den norske Skibsfart paa Nantes i sidstledne Aar er væsentlig forøget, idetmindste for Dampskibenes Vedkommende, hvorimod den svenske har gaaet betragtelig tilbage. At Seilfartøier ankom under norsk Flag 7 med en samlet Drægtighed af 3 069 Tons mod 8 Seilskibe paa 3 017 Tons i 1897; derimod besøgtes Havnen ikke af noget svensk Seilskib, hvilket tidligere ikke er indtruffet paa mange Aar.

Søger man efter Grunden hertil, turde den kunne findes dels overhovedet i Skibsfartøiernes stadige Tilbagetrængen af Dampskibene, dels særskilt i Ødelæggelsen gjennem Brand af Sæbefabriken Chantenay-les-Nantes, hvoraf Følgen blev, at Indførselen af Kopra fra den afrikanske Kyst for den nærmeste Tid maatte ophøre, dels endelig i den stadig tiltagende Konkurrence fra italienske Seilskibe i Transporten af Sukker fra Kolonierne. I denne sidste Henseende maa nemlig ikke forbisees, hvorledes italienske Fartøier altid seiler for lave Fragter, og ved heri at underbyde sine Medkonkurrenter lykkes det dem at vinde Sysselsættelse til Priser, som andre Nationer umulig kan finde lønnende.

Følgende jævnførende Oversigt angiver for de tvende sidste Aar den Fluktuation, som har fundet Sted i de forenede Rigers Skibsfart paa Nantes:

1896:	44	norske Skibe,	dr.	21 202	Tons	og	9	svenske Skibe,	dr. 4 460 T.
1897:	33	—	„	15 642	„	-	17	—	„ 9 620 „
1898:	51	—	„	32 075	„	-	5	—	„ 4 002 „

Intet norsk eller svensk Fartøi anløb Havnen i Aar 1898 for at reparere Skader eller for at faa Ordre, idet alle da udelukkende opererte Handelsforretninger.

Ikke heller har vore Skibe været rammet af noget Ulykkestilfælde inden Vicekonsulatets Distrikt, ligesom paa den anden Side intet Fartøi blev erhvervet for norsk eller svensk Regning.

De Ladninger, som indførtes med norske og svenske Skibe, bestod som vanligt hovedsagelig i Celluloseved, Bygningsvirke, Træmasse til Papir, svensk Jern, Stenkul fra England for Dampskibene samt Kolenialsukker og amerikansk Træ for Seilskibene; et stort norsk Seilskib har derhos indført omkring 1 000 Tons Hamp fra Manilla.

Hvad Udfragter angaar, har saadanne under sidstledne Aar ligesom under de foregaaende desværre næsten helt og holdent udeblevet. Alle svenske Dampbaade har nemlig maattet afgaa i Ballast, og af 43 Dampskibe under norsk Flag, som ankom med Last til Nantes, har blot et eneste kunnet skaffes Returfragt med 780 Tons Tøndebaand. Et andet mindre Dampskib fra Stavanger kom i Ballast op fra St. Nazaire for at indlaste 550 Tons Oliekager for Skotland. I det hele kan det siges, at de Udfragter, som hersteds udbydes, er for ubetydelige for vore Dampskibe, hvis Drægtighed stadig tiltager.

Paa Vicekonsulatet paamønstredes Aar 1898 med norske Skibe 4 norske og 8 fremmede Sømænd. Samtidigt afmønstredes fra norske Fartøier 11 norske Sømænd foruden 3 af svensk og 3 af fremmed Nationalitet.

Intet Tilfælde af Rømning anmeldtes, ligesom ei heller forekom nogen alvorligere Forbrydelse blandt Besætningerne paa de forenede Rigers Skibe.

Indførsel. De Produkter, som indkom hid fra Norge og Sverige, har væsentlig ikke været andre end under foregaaende Aar. Som tidligere har de bestaaet i:

Fra Norge: Celluloseved, Træmasse, Bygningsvirke i mindre Kvantiteter samt desuden en ringere Del Rogn, Torsketran, Søm til Skoning af Kreaturer samt Vitriol.

Fra Sverige: Jern, saget Træ, Træmasse og i mindre Partier Celluloseved.

Det bemærkes derhos, at der under hele Aaret ikke er indført naturlig Is.

Bygningsvirke. Hele den direkte Indførsel til Nantes af saget nordisk Træ gik op til 7 980 Pet. Standard, fordelt som følger:

Fra Norge 770 Pet. Std., Sverige 3 475 Pet. Std, Finland 3 735 Pet. Std., hvilket i Sammenligning med Importen under det nærmest foregaaende Aar udviser en Formindskelse i Skibningen fra Norge og Sverige samt en ringere Forøgelse i Tilførselen fra Finland.

Herved er imidlertid at mærke, at disse Tal, hvilke er meddelte af det herværende Toldkammer, ikke turde være fuldt rigtige, idet et Hus hersteds modtager i St. Nazaire en betydelig Del af sine Ladninger, som siden paa Prammer eller med Jernbane transporteres hid til Stedet.

I Transporten af Træ fra Norge og Sverige deltager norske og svenske Skibe blot for en Trediedel, medens de to andre fragtes af engelske Dampskibe. Ligeledes har Dampere af sidstnævnte Nationalitet besørget Transporten af Træ fra Finland. Fra Nordamerika er ankommet til Nantes omkring 1 400 Pet. Std. Pitchpine og af denne Kvantitet er blot en Ladning af 225 Standard indført under norsk Flag.

Fragterne fra Norden har ikke undergaaet mere betydelige Forandringer; dog synes en ringe Stigning at have gjort sig mærkbar. Saaledes er Ladninger fra Sundswalls Distrikt til Nantes bleven skibet for 48 Frs. pr. Standard, medens Fragterne fra det sydlige Norge har udgjort 30—35 Frs. efter den forskjellige Beskaffenhed.

Jern fra Sverige. Af denne Artikel importeredes i 1898 til Nantes 4 886 000 Kg. i Stænger og Bundter eller Knipper; desuden indførtes 54 300 Kg. Baandjern samt 400 Kg. Staal, hvilket udgjør nogen Forøgelse mod foregaaende Aar. I 1897 modtoges nemlig en Kvantitet af 4 279 500 Kg., medens Indførselen i 1896 steg til 5 441 160 Kg. Særlig for Staal er imidlertid indtraadt nogen Formindskelse i den ogsaa forud begrændsede Import. Følgende Priser betales for nærværende i Nantes:

Frs. 24.50 for hamret Jern 1ste Klasse Lancashire, Frs. 23.50 for hamret Jern ordinært Lancashire, Frs. 23.50 for valset Jern ordinært Lancashire, Frs. 24.50 for Jern i Knipper paa 25 Kg., alt for 100 Kg. paa Toldoplag.

I min næst foregaaende Aarsberetning fæstede jeg Opmærksomheden paa den Konkurrence, som dreves mod svenske Jernværker af visse franske Etablissementer i Ariège og Landes, hvilke tilvirker Jern efter Lancashiremetoden og stempler sine Frembringelser med dette Mærke. Denne Konkurrence er, som det synes, saa meget mere uærlig, som Jernet sælges under Benævnelsen „Fer de Suède". Men da Produktet trods alt er af daarligere Gehalt, kan deraf opstaa Sammenblanding eller Forvexling, der følgelig vil komme til at skade det svenske Jerns gode Anseelse Denne Sag turde derfor fortjene de svenske Exportørers hele Opmærksomhed.

Jernfragterne har holdt sig uforandrede mellem Frs. 10.50 og Frs. 12.00 pr. Ton.

Celluloseved og Papirmasse. Aktieselskabet Gourauds Papirfabrik, som for nærværende er det mest betydelige industrielle Anlæg paa Stedet, har som tidligere med engelske og norske Dampskibe indført anseelige Kvantiteter Grankub samt saavel vaad som tør Træmasse fra Norge, Sverige og Finland.

Grankubben hentes mestendels fra Finland, medens Træmassen for Størstedelen importeres for Norge saavel til Gourauds Etablissement som for Regning af de talrige Papirfabriker i det indre af Landet, saaledes som forøvrigt fremgaar af nedenstaaende Oversigt over Indførselen Aar 1898 af sidstnævnte to Artikler:

Cellulosekub.		Færdig Papirmasse.	
Fra Norge	6 581 Tons.	Fra Norge	11 567 Tons.
„ Sverige	2 561 „	„ Sverige	3 232 „
„ Finland	18 270 „	„ Finland	1 687 „

saaledes tilsammen 27 412 Tons Celluloseved mod 26 508 Tons i 1897 samt 16 486 Tons færdig Papirmasse mod 11 852 Tons i 1897.

Fragterne for Træmasse fra Kristianiafjorden og Gøteborg har snarere gaaet tilbage siden foregaaende Aar, idet man knapt betaler mere end 10 à 11 Frs. pr. Ton af vaad Masse og 16 Frs. pr. Ton tør Vare. Transporten af disse Produkter udføres almindelig af Dampskibslinier med flere aarlige Reiser, blandt hvilke Linier kan nævnes Fearnley & Eger fra Kristiania og Leffler & Co. fra Gøteborg.

Naturlig Is. Nantes har i 1898 ikke modtaget en eneste Ladning norsk Is, uagtet den milde Vinter ikke har tilstedt den ringeste Indsamling af Is i disse Trakter. Aarsagen hertil er at søge i den Fuldkommenhed, som de kunstige Isfabriker hersteds har opnaaet. Foruden den tidligere existerende Isfabrik Monnier har forøvrigt Firmaet Burgelin & Co. i sit store Bryggeri opført Maskinværk for Istilvirkning og er nu istand til at levere denne Artikel til sine Kunder paa Stedet. Den norske Is, som forbruges i Nantes, hidføres fra St. Nazaire.

Stenkul. Den direkte Indførsel til Nantes af Stenkul fra England er betragtelig forøget siden forrige Aar til Skade for St. Nazaire, der tidligere saa godt som stadigt har tjent som Transithavn for denne Vare. Fragterne fra

sydengelske Havne til Nantes begyndte med 5 Frs. à Frs. 5.50 pr. Ton, steg derpaa under kort Tid lige til Frs. 7.50, ja til og med til 8 Frs., men faldt mod Slutningen af Aaret tilbage til sin første Notering. Et ikke ringe Antal norske Dampskibe deltog i denne Stenkulstransport under Vintermaanederne paa Tilbagereise til Spanien.

Kolonialsukker. Sukkerraffinaderierne udgjør fremdeles en af de fornemste Næringsgrene i Nantes. Fragten for Rørsukker fra Vestindien har holdt sig i 30 à 35 Frs. pr. Nettoton med 13 % Tara. Alligevel har, saaledes som anført, italienske Fartøier i denne Fart antaget Fragter til saa lav Notering som 24 à 25 Frs. pr. Ton.

Udførsel. Exporten fra Nantes er fremdeles ubetydelig og har under afvigte Aar indskrænket sig til nogle faa Ladninger Tøndebaand af Kastanjetræ, Skifer fra Angers og Oliekager til Nordeuropa og England samt Stykgods til Kolonierne. I Kornveien gjøres derimod nu ikke længere nogen Exportaffærer i Nantes.

Dog lader et nyt Selskab til at være dannet for at fortsætte den store Møllevirksomhed, som fordum dreves af „La Société des Grands Moulins“ og efter Planen for dette Foretagende skal den daglige Tilvirkning gjennemsnitlig udgjøre 100 Tons. En Del heraf turde antagelig være bestemt til Udførsel.

A. Backman.

Aarsberetning

for 1898 af Vicekonsulen i Rouen.

Handel og Næringsveie.

Som bekjendt er Rouen den Havn, over hvilken den franske Hovedstad fornemmelig indfører sit Behov af Raavarer for sin mangeartede Industri. Forretningslivets Stilling i Rouen kan saaledes til en vis Grad tjene som Gradmaaler for Livligheden inden Handel og Næringsveie i Paris. Medgives Rigtigheden af dette Udgangspunkt, turde man i Spørgsmaalet om Frankrigs økonomiske Forholde under det sidst forløbne Aar komme til en Opfatning, der er noget forskjellig fra den, som temmelig ihærdigt er fremholdt her i Landet, eller at de indre politiske Forviklinger skulde have virket lammende paa Landets Handelsrørelse.

I sidstledne Aar har nemlig Omfanget af Skibsfart og Vareomsætning i Rouen betragtelig oversteget det nærmest foregaaende Aar, saaledes som det fremgaar af nedenstaaende Zifre. Denne stigende Rørelse har for en væsentlig Del været betinget af den industrielle Udvikling i Paris, hvilken derfor i tilsvarende Grad maa være betydelig; men det bør ogsaa bemærkes, at Handels-

rørelsen befordres gjennem Opblomstringen af Rouens eget Næringsliv. Særskilt har den store Vævindustri paa Stedet været i fuld Virksomhed hele Aaret igjennem og dertil fundet god Afsætning for sine Produkter Fremfor alt har Markedet været fordelagtigt paa Madagascar, takket være den der indførte høie Beskyttelsestold, som udestænger al Konkurrence af andre Landes Varer af samme Slags. Saaledes maa det nævnes, at Frankrig i Aaret 1897 udskibede til Madagascar 219 222 Kg. Bomuldstøi til en Værdi af 690 400 Frs., medens denne Export Aar 1898 steg til 1 913 750 Kg., svarende til en Værdi af 5 512 000 Frs.

Følgende Zifre, meddelte af Havnestyrelsen her paa Stedet, udviser den almindelige Indførsel til Rouen i Aaret 1898 i Sammenligning med Aar 1897 tilligemed Angivelse af de forskjellige Varesorter.

	Aar 1897.		Aar 1898.	
Stenkul . . .	460 482	Tons	449 756	Tons
Vin	308 197	„	322 171	„
Kornvarer . .	208 820	„	343 304	„
Træ	256 757	„	257 840	„
Træmasse . . .	33 996	„	38 581	„
Petroleum . .	119 093	„	116 813	„
Diverse . . .	167 172	„	183 022	„
	1 554 517	Tons	1 711 487	Tons

Forskjellen til Fordel for Aaret 1898 bliver altsaa 156 970 Tons.

Skibsfart.

I Aaret 1898 har det norske Flag i Rouens Havn været repræsenteret af 93 Dampskibe paa 50 311 Tons og 8 Seilskibe paa 6 493 Tons, medens paa det svenske faldt 93 Dampskibe paa 72 069 Tons.

Ved en Sammenligning med de to foregaaende Aar viser de forenede Rigers Skibsfart paa Rouen i 1898 følgende Stilling:

	1898.		1897.		1896.	
	Antal.	Tons.	Antal.	Tons.	Antal.	Tons.
Norske Skibe . .	101	56 803	89	48 360	78	46 256
Svenske — . .	93	72 069	74	57 372	88	61 619
Tilsammen	194	128 872	163	105 732	166	107 875

Fragtfart.

Den Forøgelse af 8 443 Tons for den norske og 14 697 Tons for den svenske Skibsfart paa Havnen, som saaledes er indtraadt under sidstledne Aar, har hovedsagelig beroet paa Frankrigs store Behov for Kornvarer fra Udlandet efter Misvæxten 1897. Svenske Dampbaade finder især livlig Sysselsættelse i

Transporten af Havre fra Sverige samt en Del større norske Seilskibe i den lønnende Maisfragtfart fra Buenos Ayres.

I sidstnævnte Fragtfart synes de forenede Rigers Flag i de senere Aar at være fortrængt dels af engelske Dampere, dels ogsaa af de under Præmiebeskyttelsen byggede store og fortræffelige franske Staalskibe. Det er egentlig blot et Stavangerrederi, som igjen har optaget Konkurrencen og i Aar fundet denne Fragtfart paa Rouen lønnende for et Flertal af sine Fartøier.

Med Hensyn til de franske Staalskibe kan det, som Bevis paa deres mærkelige Sikkerhed for hurtig Seilads være af Interesse at nævne, hvorledes den paa Skibsværftet i Rouen byggede og hersteds hjemmehørende Firmaster „Quevilly" sidste Høst forlod Philadelphia samtidig med den engelske Damper „Mexican Prince", men dog ankom til Rouen to Dage før nævnte Dampskib.

I Vintraden mellem spanske og portugisiske Havne og Rouen er i indeværende Sæson to norske og to svenske Dampbaade engageret i Maanedsbefragtning. Denne Trade har ogsaa frembudt direkte Befragtninger hid fra spanske Middelhavshavne, hvor Fragt betales med f. Ex 19 Frs. pr. Ton fra Barcelona via Valencia. For Tur- og Returreise paa Pasajes er betalt 14 500 Frs. for Dampere paa 797 Tons Drægtighed.

Følgende Fragtsatser er i foregaaende Aar antaget til Rouen:

For Træ fra Havne ved den botniske Bugt 35 Frs. pr. Standard under Mai og Juni samt 38 a 42 Frs. pr. Standard under Sæsonens senere Del for Dampskibe under 1 000 Tons Drægtighed og 37 Frs. for Dampere derover indtil 1 500 Registertons samt fra Riga 27 Frs. pr. Standard.

For Havre fra svenske Østersøhavne 1 sh. $1^1{}_2$ d, 1 sh $4^1/_2$ d, 1 sh. $7^1/_2$ d pr. Kvarter samt fra Libau 1 sh. $^3/_4$ d pr. Kvarter.

Foruden de Udfragter af Stykgods m. m., som herfra opnaaes til Norge og Sverige af de Dampbaadslinjer, som underholder en regelmæssig Forbindelse mellem Rouen—Kristiania og Rouen—Gøteborg, har ogsaa en Del Fragter herfra kunnet erholdes for mindre Dampskibe, som er vendt tilbage til Norge og Sverige. Saadanne Fragter har bestaaet i Gibs, Kalksten, Sand for Glasværkers Behov samt visse Kemikalier, alt Varer, for hvilke Rouen er velkjendt som Produktionssted.

Søfartsforholdene i Rouen, saadan som de nu gestalter sig.

I en Del Certepartier, særlig i dem, som vedrører Korntransporten med Seilfartøier fra Amerika, er Rouens Havn endnu ofte nævnt som udelukket (excluded). Da dette fortsætter sig uagtet de store Forbedringer, som i de senere Aar er tilveiebragt for Skibsfarten paa Seinen, turde Grunden hertil i væsentlig Grad være et søge i mangelfuldt Kjendskab til de Forhold, som nu raader saavel med Hensyn til Floden som Havnen; det turde derfor kanske være til vore Rederiers Fordel at give nogle Oplysninger herom.

I min foregaaende Aarsberetning omtalte jeg, hvorledes gjennem store

Opofrelser af Staten og Handelskammeret i Rouen Seineflodens inddæmmede Strækning, som begynder omtrent 20 Kilometer fra Havres Red, er bleven fordybet og mere retlinjet. Ved at Flodens Løb saaledes er bleven reguleret, er Følgerne af et hastigt stigende Høivande, som for 12 Aar tilbage udgjorde en Aarsag til Fare, nu i væsentlig Grad ophævet. Det er alene under de høie Jævndøgns Tidevand, at visse Forsigtighedsanstalter fremdeles for meget store Fartøier behøver at iagttages, men dette blot i Undtagelsestilfælde, saasom naar man nødes til at ankre under Udgaaende tilsøs. Disse Forsigtighedsregler er imidlertid af enkleste Slags.

Mellem Dæmningernes Endepunkt og Rouen findes mange Udvidninger i Floden, i hvilke Fartøier af større Dybgaaende i al Sikkerhed kan forankres i Tilfælde af Taage eller af andre Grunde.

Vanddybden i Rouens Havn langs derværende Kaier tillader alle Fartøier, som kan passere op efter Floden, stadig at ligge flot under Losningen. Dette er dog ikke altid Tilfældet paa Lossepladsen ved Dieppedalle.

Man arbeider for nærværende med Skyndsomhed paa at forlænge Flodfordæmningerne, hvilke forud kun har naaet udenfor Toncarville til den lille Flod Risle, og man nærer Haab om, at de snart skal række til Nærheden af Honfleur.

For at bevare en stadig Seilrende i Floden, har man fortsat med en planmæssig ordnet Opmudring i stor Skala, og for dette Øiemed er yderligere et Mudderværk, endnu kraftigere end det, som under et Par Aars Tid har været i Virksomhed, bleven anskaffet. Seilleden i Floden har ogsaa under hele Aaret indtaget samt vedbliver at holde sig i en for Søfarten særskilt gunstig lige Retning. Fartsløbet er nøiagtigt opmærket ved Bøier. Lodninger foretages hver Dag saavel af de Ingeniører, der har Overopsyn over Seinefloden, som af Lodsinstitutionens Personale. De gjorte Iagttagelser sammenlignes og giver paa saadan Maade paalidelig Underretning om den mindste Forandring i Seilledens Dybdeforholde. Lodschefen, en forhenværende Marineofficer, holder Lodserne under streng Opsigt samt udfærdiger en Tabel over de Dybgaaende, med hvilke Fartøier tillades at betræde Seinen. Om et Fartøi skulde overstige det tilladte Dybgaaende, er den ombordværende Lods forbudt at føre Fartøiet op Seinen. I saadanne Tilfælde maa næste Tidevand oppebies, men dette kan egentlig blot indtræffe med meget store og temmelig dybtgaaende Dampere.

Seinefloden har nu i flere Aar været særlig vel oplyst, saa at Fartøier med Lethed og Sikkerhed har kunnet følge Seilleden hele Døgnet rundt. Det tager ikke mere end 6 à 7 Timers Tid for en Dampbaad at naa fra Havet til Rouen, naar Fartøiet hele Veien følger med Tidevandet. Stærke Buxerbaade findes altid paa rede Haand for Seilfartøier, og disse tager omtrent samme Tid for at komme op til Rouen.

I et Cirkulære, som Præsidenten i Rouens Handelskammer sidstleden Aar udsendte til britiske Skibsrederier, berøres Spørgsmaalet om det største Dybgaaende for Fartøier i Fart paa Seinefloden. Svaret vexler naturligvis efter Tidevandets Høide. Saaledes opgives, at ved aller laveste Vandstand i Floden, selv om Hensynet tages til, at tilstrækkeligt Vand maa findes for at styre Fartøiet, samt med Beregning af Modvind og Forskjellen mellem salt og ferskt Vand, den nuværende Grændse er 17 engelske Fod. Ved et vanligt Tidevand

stiger Grændsen til 21 Fod samt ved Springtid til 23 Fod 6″ og 24 Fod (eng.). Omhandlede Cirkulære ledsagedes af en Fortegnelse over 54 australiske Seilfartøier, som har gaaet opFloden, af hvilke de fleste var paa over 1 500 Tons Drægtighed, det halve Antal mellem 2 000 og 3 000 Tons samt et oversteg endog sidstnævnte Drægtighedsziffer. Disse Fartøier, hvis Dybgaaende vexlede mellem 19 Fod og 23 Fod 2″ (eng.), var alle fra og med Aar 1888 til Aar 1894 kommet op til Rouen uden noget Uheld.

Med Hensyn til Fartøier af større Dybgaaende, hvormed da sigtes til Fartøier, der stikker fra 19 til 23 Fod dybt, gjælder alligevel Sagen ikke saa meget Dybgaaendet som det Tidstab, der muligens kan komme til at opstaa ved at vente paa gunstigt Tidevand. For at vise, hvor ubetydeligt i selve Virkeligheden saadant Ophold kan være, har Præsidenten ladet Lodschefen opsætte en Fortegnelse, angivende Ankomstdagen paa Havres Red for 51 større Fartøier og den Dag, da de har kunnet gaa op Seinefloden. Af denne Fortegnelse fremgaar det, at af ovennævnte 51 Skibe 35 havde kunnet komme op til Rouen uden at tabe et eneste Høivande, medens 6 skulde have mistet én Dag, 3 to Dage, 5 fra tre til sex Dage og 1 skulde havt at vente otte Dage samt et eneste Fartøi med et Dybgaaende af 23 Fod 2″ havde maattet vente i ti Dage.

Præsidentens Cirkulære fremholder videre, at uagtet Bugseringsomkostninger, temmelig høie Lodspenge og Flodafgifter, Rouen ansees for en billig Havn, idet samtlige Skibsafgifter dersteds, iberegnet Buxerings-, Lods- og Flodudgifter, hlot overstiger Nabohavnen Havre med omkring 1 sh. pr. Ton for Seilfartøier og med et Beløb varierende mellem 3 d til 7 d pr. Ton for Dampskibe. Som Bevis herpaa leveres til Sammenligning detaljerede Beregninger over Bekostningerne for samme Fartøi i Rouen og i Havre samt i Dunkerque. Cirkulæret slutter med at udtale den Anskuelse, at det fremdeles skulde være til Fordel for alle Interesserede, om Klausulen „Rouen excluded“ nu fortiden fuldstændigt afskaffedes, selv om man ikke vilde gaa saa langt som at indeslutte Rouen i samme Fragtvilkaar som Havre og Hamburg, men blot beregne en extra Fragtsats. Men om en saadan fortfarende maa bibeholdes, hævder Præsidenten, at den bør beregnes lavere. end hvad nu sker, idet gjældende Tillægsfragter for Rouen i Betragtning af de nuværende Seiladsforhold ikke længere kan ansees fuldt beføiede.

Lodstaxterne.

I Sammenhæng med ovenstaaende Oplysninger vedrørende Havnen maa anføres, at Handelskammeret i Rouen siden Aar 1888 har stræbt efter at tilveiebringe en Formindskning i Lodspengene til Rouens Havn. Disse Bestræbelser er dog bleven udhalede ved opstaaede Meningsforskjelligheder i Spørgsmaalet mellem nævnte Kammer og „L'assemblée Commerciale de Rouen“, hvis Udtalelse æskedes af det franske Marineministerium. Imidlertid er man nu kommen til Enighed, og Sagen turde ganske snart kunne erholde en tilfredsstillende Løsning af „Le Conseil d'Etat“, hvor Spørgsmaalet nu foreligger til Afgjørelse.

Den Reduktion i Afgifterne, som det er Meningen at gjennemføre fra og med næste Aars Begyndelse, gaar ud paa at formindske Lodstaxten og samtidigt dermed Lodsernes Antal. Under Tidsperioden 1900—1910 kommer saaledes

Lodsernes Antal til at minke fra 90 til 60, al den Stund et større Antal nu ikke behøves, siden Dampskibene, som lægger betydelig mindre Beslag paa Lodsernes Tid, for en stor Del har fortrængt Seilskibene.

Den første Nedsættelse udgjør 10 % af de nu erlagte Afgifter fra og med den 1ste Januar Aar 1900 samt derefter 2 % pr. Aar under de følgende ti Aars Tid. Paa saadan Vis skal Aar 1910 Nedsættelsen i den nugjældende Taxt komme til at andrage til 30 %.

Trævarer.

Den Fasthed i Markedet og de høie Priser, som raadede i Begyndelsen af Skibningstiden Aar 1898, og som vakte Forhaabninger om en god og lønnende Afsætning for Importørerne paa Stedet, medførte istedet et for disse alt andet end gunstigt Aar.

Man beklager sig egentlig over, at, efterat en Del Mærker maatte kjøbes tidligt og betales med de ved Aarets Begyndelse raadende høie Priser, er Prisen siden gaaet ned før Skibningssæsonens Slutning. Dette Misforhold ved Siden af en mere end vanlig tilspidset Konkurrence voldte, at Aarets Forretninger blev særdeles utilfredsstillende.

Ihvorvel Indkjøbspriserne nu stillede sig betydeligt lavere end foregaaende Aar, har Importørerne endnu i Begyndelsen af Februar liden Kjøbelyst. Aarsagen hertil ligger ikke saa meget i de svenske Prisnoteringer som deri, at det indre Marked endnu er særdeles ubestemt, hvad der gjør, at Importørerne ikke er istand til at kunne fuldt ud beregne sit Behov for Sæsonen. Dette medfører klarligen en ubeslutsom Holdning i Spørgsmaalet om Indgaaelse af nye Kjøbekontrakter, saa meget mere som de gjenværende Beholdninger fremdeles er ganske anseelige. Man maa imidlertid snart bestemme sig, men under alle Omstændigheder kan det forudsees, at Trævareindførselen for Rouens eget Behov i anstudende Sæson bliver mindre end i noget af de næst foregaaende 2 Aar.

Med den nu gjældende Pris paa tynde Bord har al Tanke paa Indførsel af Kanadabattens maattet opgives. Importen af sidstnævnte Træsort, hvorom der taltes saa meget forrige Aar paa Grund af den da raadende Prisstigning paa svensk Vare, lader til, efter hvad der er mig meddelt, ikke at have været særlig opmuntrende til at anstille nye Experimenter, navnlig formedelst Kvalitetens Underlegenhed. Nogen farlig Konkurrence for skandinaviske Trævarer turde saaledes ikke være videre at befrygte fra det Hold.

Indførsel af Havre.

Som det var at forudse, ophørte al Havreindførsel fra de forenede Riger, saasnart den nye franske Høst begyndte at bringes ind paa Markedet i Eftersommeren forrige Aar. Siden den Tid har de raadende Priser paa Varen ikke tilladt Afslutning af nogen Forretninger. Det er dog ikke umuligt, at naar Lagrene af indenlandsk Havre længere frem paa Aaret formindskes, en Stigning i Prisen, kan komme til her paa Stedet at tillade Forsælgning af mindre Partier udenlandsk Vare.

Dampskibslinierne paa Rouen.

Adskillige Tegn tyder paa, at de nu stedfindende Dampbaadslinjer Kristiania—Ronen og Gøteborg—Rouen ikke er kjendte nok blandt Afskiberne her i Landet og endnu mindre som skikkede for Passagerbefordring til de skandinaviske Lande. Det turde derfor ikke være afveien her at fremholde for rette Vedkommendes egen Interesse Nødvendigheden af at anvende mere virksomme Midler til Bekjendtgjørelse af Rutebaadene og Afgangstiderne.

Hvilke Foranstaltninger der vilde være mest hensigtsmæssige at gribe til for Opnaaelsen af det forønskede Resultat, Valget af Midler til Offentliggjørelse osv. turde bedst kunne bestemmes gjennem Samraad med vedkommende Agenter her i Landet. Feilen ligger vel ogsaa hidindtil egentlig hos disse. Man faar imidlertid ikke glemme, at Forretningsforholdene i et Land som Frankrig gestalter sig anderledes end hos os, hvor Aabningen af en ny Dampskibslinje let bliver kjendt over hele Landet, og hvor en Annonce i vedkommende Steds Blade naar alle Afskibere.

I Paris derimod, fra hvis Handelshuse Udfragterne hovedsagelig maa paaregnes, spreder en saadan Nyhed sig langsomt ud og vanskelig uden specielle Hjælpemidler. Dertil kommer, at man maa kjæmpe mod Jernbaneselskabernes Bestræbelser for at lede Varetrafiken paa andre Veie. En Følge af det hele bliver ofte, at Fragterne gaar til andet Hold, tiltrods for, at Rouen er den fordelagtigste Vei for Vareforsendelse fra Paris og Mellemfrankrig til Skandinavien.

Et vel ordnet Annonceringssystem her i Landet med Angivelse af Afgangstider og Paavisning af Landenes Fordele, turde derfor være at anbefale.

Følgende Opgaver udviser Indførselen til Rouen Aar 1898 af de fornemste Importvarer fra Norge og Sverige og angiver tillige de Kvantiteter, som af samme Varer tilførtes fra andre Lande:

Fra	Sagede Trævarer.	Usagede Trævarer.	Cellulose-ved.	Smedejern.	Rujern.
		Kg.	Kg.	Kg.	Kg.
Norge . .	3 349 000	—	6 251 000	156	—
Sverige . .	85 165 000	104 000	776 000	2 795 938	8 578 478
Rusland . .	49 781 000	552 000	52 570 000	—	—
Østerrige . .	29 613 000	285 000	—	—	—
Preussen . .	2 033 000	—	—	—	—
England . .	—	—	—	—	2 459 990
Amerika . .	21 176 000	—	—	—	—

Fra	Staal.	Havre.	Kemisk Træmasse.	Mekanisk Træmasse.
	Kg.	Kg.	Kg.	Kg.
Norge	—	25 100	3 082 020	21 389 112
Sverige	158 847	18 200 700	1 074 447	11 411 487
Rusland	—	22 227 700	—	—
Preussen	—	950 500	—	—
England	15 670	5 791 200	10 307	105 490
Amerika	—	30 301 700	20 201	—

H. O. Gyllenram.

St. Pierre (Martinique).

Af norske Skibe ankom for at losse eller lade i Aaret 1898: 7 Dampskibe dr. 7 153 Tons og 4 Seilskibe dr. 1 760 Tons. Erlagte Konsulatafgifter frcs. 522.84.

Ingen svenske Skibe ankom i Aarets Løb til Distriktet.

Aarsberetning.

Siden 1896, da Jordbruget paa Grnnd af Sygdom paa de indtil da dyrkede Sukkerrør, søgte at finde en ny Art Sukkerrør, som kunde erstatte de gamle, har Landet gjort virkelige Fremskridt i denne Henseende. Næsten overalt er de syge Sukkerrør blevet erstattede af andre Arter fra de omliggende engelske Kolonier, hvor man længe og i stor Skale har praktiseret Forædling af Sukkerrør, tiltrukne af Frø. St. Lucia, Barbados og Demerara skaffer en stor Mængde Planter, som trives meget godt paa Martinique, viser stor Modstandskraft mod Sygdommen og gjengiver de mismodige Jorddyrkere Haabet, trods de længe herskende lave Priser paa Sukker paa Verdensmarkedet. Disse lave Priser forklarer den i 1898 stedfundne Nedgang i Sukkerexporten. I 1897 exporterede Martinique 34 600 000 Kg., i 1898 var Exporten kun 31 300 000 Kg. eller en Nedgang af over 3 Mill. Kg. En lignende Nedgang har ogsaa fundet Sted i Udførselen af Sukker fra Guadeloupe.

Af andre Produkter er udført: 635 000 Kg. Kakao, 134 000 Kg. Sukkerørsaft, 1 400 Kg. Kaffe, 375 Kg. Indigo, 973 Kg. Vanilje. Endvidere er der exporteret 900 000 Kg. Kampechetræ.

Industri. Den vigtigste Industri i Landet er Fabrikation af Rum, der fremstilles af Sukkerrørmelasse. Alle Eiendomsbesiddere i Landet har indgaaet Kontrakt om at levere sine Sukkerrør til Fabrikerne til Udvinding af Sukker, og da de saaledes ikke disponerer over sin Melasse, har de opgivet Fabrikationen af Rum. Endel industridrivende har imidlertid med stor Bekostning opført Fabriker for Tilvirkning af Rum, hvor der fremstilles Alkohol af Melasse, som kjøbes fra Sukkerfabrikerne eller indføres fra de omliggende Kolonier. Dette var længe en af de vigtigste Sider ved vore Forbindelser med de engelske Kolonier. For at beskytte de franske Produkter og give Fabrikerne Anledning til at sælge sin Melasse til høiere Priser ved at hindre Konkurrance, blev der imidlertid paalagt fremmed Melasse en, prohibitiv Indførselstold. Muligens som Følge heraf er der for Rum indtraadt en „Hausse"-Konjunktur paa Verdensmarkederne. Rum udskibes fra Kolonien i Fustager paa 250 à 300 Liter og i Ankere. I nogen Tid har man gjort Forsøg med Udskibning i Flasker, hvad der imidlertid til dato ikke synes at have givet noget tilfredsstillende Resultat. Fra Kolonien exporteredes i 1898 150 000 Hl. Rum.

Der findes derhos paa Martinique et Garveri, hvis vel beredte Skind finder Anvendelse i selve Kolonien; endvidere en Indigofabrik og en Fyrstikfabrik, hvilken sidste forsyner Markedet og optager Konkurrancen med europæiske Produkter.

Handel og Skibsfart. Martinique modtager fra Udlandet alle sine Forbrugsartikler saasom Næringsmidler, Tøier, Kul, Jern, Cement, Fyrstikker, kunstig Gjødning og Bygningstømmer. Desværre figurerer de fra Norge og Sverige kommende Artikler kun med ubetydelige Kvantiteter. Svenske Fyrstikker, der skattes meget, kommer endog som Transitgods over London. Kolonien besøges dog aarligaars af norske og svenske Skibe. De medfører især Kul og Gjødningsstoffe fra England og afgaar i Almindelighed med Ladning af Sukker, Rum eller Kakao. — I 1898 ankom 334 franske Skibe dr. 167 245 Ton medhavende Ladninger til en Værdi af fr. 12 909 237 og af fremmede Skibe 219 dr. 148 971 Ton med Ladninger til en Værdi af fr. 11 459 561, ialt 553 dr. 316 216 T., Ladningsværdi fr. 24 368 798 mod i 1897 631 dr. 351 538, Ladningsværdi fr. 21 488 238 I 1898 udførtes fra Martinique med ialt 576 Skibe dr. 319 645 Ton Varer til en Værdi af fr. 22 344 860 mod i 1897 med 621 Skibe dr. 348 914 Ton, Varer til en Værdi af fr. 19 316 603. Skibsfartsafgifterne har ikke undergaaet nogen Forandring og er som følger: Pas for fremmede Skibe 6 fr., Lastnings- og Losningstilladelse 5 fr., Sanitetsafgift 15 cent pr. Ton, Lodsafgift for et Skib paa 350 Ton og mere 153 fr., Forankring (kun i 5 Dage) 11 fr, Fyrafgift 20 fr., Fortøining ved Bøie 20 fr, ved Land 25 fr., Vandforsyning 10 cent pr. Ton.

Kursen har holdt sig høi i hele Aaret, fra 10—15 pCt., paa Grund af den ringere Værdi af vore Produkter, der er en Følge af den lave Pris paa Sukker.

Gustave Borde.

Indhold: **Havre** S 241. — **St. Pierre (Martinique)** S. 279.

Johannes Bjørnstads Bogtrykkeri.

Beretninger om Handel og Skibsfart.

Uddrag af Aarsberetninger fra de norske og svenske Konsuler for 1898 m. M.,

No. 8. udgivet ved Departementet for det Indre. **1899.**

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

Sydney.

Skibsfarten i 1898.

Norske Skibe.	Med Ladning		I Ballast.		Tilsammen.			
	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Deraf Dampskibe. Ant.	Deraf Dampskibe. Tons.
I. Ankomne.								
Fra Norge til Hovedstationen	3	1 802	-	-	3	1 802		
- Norge til Vicekonsulsstationerne	-	-	-	-	-	-		
- andre Lande til Hovedstationen	9	3 627	9	8 603	18	12 230		
- andre Lande til Vicekonsulsstationerne	3	2 608	41	33 567	44	36 175		
Ialt	15	8 037	50	42 170	65	50 207	2	4 228
II. Afgaaede.								
Til fremmede Lande fra Hovedstationen	13	11 332	9	3 721	22	15 053		
- fremmede Lande fra Vicekonsulsstationerne	40	32 205	1	932	41	33 137		
Ialt	53	43 537	10	4 653	63	48 190	2	4 228

Af svenske Skibe ankom 6 dr. 4 701 Tons.

Erlagte Konsulatafgifter: af norske Skibe ved Hovedstationen £ 50. 19. 4, ved Vicekonsulsstationerne £ 103. 12. 4; af svenske Skibe ved Hovedst. £ 4. 17. 1, ved Vicekonsulsst. £. 2. 19. 2. Expeditionsafgifter: norske £ 9. 8. 0, svenske £ 23. 5. 0.

Aarsberetning dateret 1 Januar 1899.

Endskjønt Aaret 1898 maa regnes blandt Koloniens saa ofte forekommende Tøraar, der har indvirket skjæbnesvangert paa Fremskridtet inden visse Omraader, saa er det dog tilfredsstillende at kunne sige, at Grunden er bleven lagt til en Del for Kolonien fordelagtige Foretagender og udstrakt i en saadan Retning, at de for Fremtiden vil komme til at bære Frugt. Ugunstigt som Aaret har været for Koloniens fornemste Landbrugsindustrigren, Uldklipningen, er dog større Omraader heldig bleven benyttet til Kultivering af Sæd og til Meieribedrift inden Distrikter, som har været bedre vandede end de store Faare- og Kvægavlstationer i den vestre Del af Kolonien; Foretagsomheden inden Agerbrugs- og Meieribedriften er derfor øget betydelig inden disse med Vand bedre forsynede Dele af Kolonien. Dette er ogsaa Tilfældet med Grubeindustrien. Guld, Sølv, Kul og Kobber er bleven produceret i store Kvantiteter, hvilket har havt en gunstig Indflydelse paa de kommercielle Forholde inden Koloniens fornemste Byer, og den almindelige Mening er, at Aaret i Gjennemsnit har været tilfredsstillende for alle Samfundsklasser.

Statsindtægterne af Skatter har været større i det forløbne Aar end i 1897. Jernbanetrafiken forøgedes ogsaa, ligeledes den udenlandske Handel. Bankopgjørene viste tilfredsstillende Overskud, og Sparebankerne fremviste ogsaa en Forøgelse af Indskuddene. Tørken i de sidste 2 à 3 Maaneder foraarsagede naturligvis en vis Frygt for, at den skulde blive af uafbrudt længre Varighed, og kunde ikke andet end for en Del forstyrre Tilbageblikket paa det forløbne Aars Forretninger; dog kan Aaret 1898, som allerede paapeget, ikke betragtes anderledes end som Begyndelsen til Koloniens Gjenopreisning efter de tunge Aar, som i en længere Tid havde hjemsøgt den.

Uldmarkedet.

Uldklipningen har været utilstrækkelig, hvilket man ogsaa ventede sig som Følge af Mangel paa Vand for Faarehjorderne. Priserne har ogsaa vist en anseelig Stigning, lige op til 10 pCt. over foregaaende Aars. Sydneys Vext som Uldmarked har gjort forbausende Fremskridt og man kan nu paa de hersteds holdte Uldauktioner møde næsten hvilkenhomhelst industridrivende Nation med Undtagelse af de skandinaviske, som øiensynligt finder det fordelagtigere at kjøbe Ulden paa anden eller tredie Haand i England eller Tyskland. De lokale Salg oversteg det foregaaende Aar med 18 000 Baller, og dømmende efter, hvad allerede er indtruffet som Følge af Tørken, og med Udsigt til en Formindskelse af Lammene i 1899, er det sikkert, at Uldproduktionen for det kommende Aar vil vise en end yderligere Formindskelse, og dette er nok Aarsagen til, at Kjøberne ved Slutningen af Aaret viste en saadan Iver i at sikre sig de ved Saisonens Udløb tilgjængelige Uldkvantiteter.

De gjængse Noteringer var følgende:

	Udmærket.	God.
For Greasy Fleece . .	9 d til 13 d	8 d til $8^3/_4$ d
„ Greasy Lambs . .	9 d til 12 d	$7^1/_2$ d til $8^3/_4$ d
„ Greasy Pieces . .	$7^1/_4$ d til $9^1/_2$ d	$6^1/_2$ d til 7 d

	Udmærket.	God.
For Greasy Bellies . .	6 d til 7¾ d	5¼ d til 5¾ d
„ Greasy Crossb. . .	7¾ d til 9½ d	6¾ d til 7½ d
„ Scoured fleece . .	16 d til 18 d	14 d til 15¾ d
„ Scoured pieces . .	14 d til 16½ d	12 d til 13¾ d
„ Scoured Bellies .	12½ d til 15½ d	10½ d til 12¼ d
„ Scoured Locks . .	9½ d til 14 d	8 d til 9¼ d

	Middelmaadig.	Tarvelig.
For Greasy Fleece . .	6½ d til 7¾ d	4½ d til 6¼ d
„ Greasy Lambs . .	6¼ d til 7¼ d	4½ d til 6 d
„ Greasy Pieces . .	5 d til 6¼ d	3½ d til 4¾ d
„ Greasy Bellies . .	4½ d til 5 d	3½ d til 4¼ d
„ Greasy Crossb. . .	6 d til 6½ d	5 d til 5¾ d
„ Scoured fleece . .	12 d til 13¾ d	11 d til 11¾
„ Scoured pieces . .	10¼ d 11¾ d	8½ d til 10 d
„ Scoured Bellies. .	9 d til 10 ¼ d	7½ d til 8¾ d
„ Scoured Locks . .	7 d til 7¾ d	5½ d til 6¾ d

Til Sammenligning mellem Sydneys Uldsalg og de andre australiske Hovedstæder kan følgende Zifre anføres:

Sydney 325 117 Baller, Melbourne 181 058 Baller, Geelong 61 787 Baller, Adelaide 60 531 Baller, Brisbane 6 275 Baller. Ialt 634 768 Baller mod i 1897 583 451 Baller.

Faareskind.

Heri har der været god Afsætning. Noteringerne holdt sig oppe ligetil Slutningen af Aaret; følgende kan her nævnes:

„Full-wooled“: Light Condition pr. lb. 5¾ d til 6¼ d, medium Condition pr. lb 4¾ d til 5¼ d, heavy Condition pr. lb. 4¼ d til 4½ d, „Half-wooled“: Light Condition pr. lb. 4¾ til 5½ d, medium Condition pr. lb. 4¼ d til 4½ d, heavy Condition pr. lb. 3¾ d til 4 d, „Short wooled“: Light Condition pr. lb. 4½ d til 5 d, medium Condition pr. lb. 3½ d til 4 d, heavy Condition pr. lb. 3 d til 3¼ d, Pelts pr. lb. 2 d til 3½ d, Broken Pieces pr. lb. 2½ d til 3½ d, „Cross-bred“: Long pr. lb. 4½ d til 5¼ d, medium pr. lb. 3¾ d til 4¼ d, short pr. lb. 2½ d til 3½ d.

Talg.

Priserne ved Aarets sidste Salg viste ei nogen Forandring i de sædvanlige Noteringer. Prima Kvaliteter forhøiedes med 2 sh. 6 d til 5 sh. pr. Ton. Følgende var de sædvanlige Priser:

Prima Faar £ 19. 0. 0—£ 19. 15. 0, prima Oxe £ 18. 2. 6—£ 18. 10. 0, god Oxe £ 17. 12. 6—£ 18. 0. 0, prima blandet £ 18. 5. 0—£ 18. 10. 0, god blandet £ 17. 7. 6—£ 17. 15. 0, medium blandet £ 16. 15. 0—£ 17. 15. 0.

Jordbruget.

Kolonial-Regjeringens Statistiker har just afsluttet sin Vurdering af det

totale Fladeindhold under Dyrkning ved Slutningen af den forløbne Saison, og de Resultater, til hvilke han er kommen, kan ei andet end give det bedste Vidnesbyrd om de Fremskridt, som Ny Syd Wales nu gjør i at udvikle sin Jordbrugs-Industri. Kun for syv Aar siden eller i 1891 udgjorde det Fladeindhold, som var tilsaaet med Korn, alene 843 383 acres, medens det derimod er beregnet, at ved Slutningen af 1898 ikke mindre end 2 045 600 acres var kultiverede. Den fornemste Forøgelse har fundet Sted i de tre sidste Aar, idet der i 1895 alene var 1 348 600 acres opdyrkede. Forøgelsen for hvert Aar siden 1891 fremgaar af følgende Tabel:

1891 846 383 acres under Dyrkning, 1892 1 010 727 acres, 1893 1 206 992 acres, 1894 1 325 964 acres, 1895 1 348 600 acres, 1896 1 659 717 acres, 1897 1 821 829 acres, 1898 2 045 600 acres.

Aarsagen til denne hurtige Tilvæxt i Koloniens Jordbrugsarbeider ligger vistnok for den største Del i den store Interesse, Kolonisterne har vist i de sidste Aar for Hvedeavl. De kan ogsaa sige, at istedet for at være Importører af Kornvarer med omkring tre Millioner bushels pr. Aar, er de nu uafhængige af de udenlandske Leverancer og har i Virkeligheden under en god Sæson tilstrækkeligt til Export. I Løbet af de sidste 7 Aar er over en Million acres opdyrkede for Hvedeavl Medens der i Aaret 1891 fandtes 423 101 acres opdyrkede for Kornsorter, var Fladeindholdet i 1895 voxet til 769 298 acres. Efter dette Aar er Tilvæxten gaaet meget hurtigt, idet Arealet gik op til 1 027 248 acres i 1896, 1 207 070 acres i 1897 og 1 466 929 acres ved Slutningen af det nu forløbne Aar. Desværre har de meget tørre Aaringer, som indtraf i Kolonierne i de sidste Aar, for en stor Del tilintetgjort de lyse Forhaabninger, Jordbrugerne gjorde sig af dette deres nye Foretagende, som virkelig fortjente et bedre Udfald, og de Resultater, som nu er bekjendtgjorte angaaende det sidste Aars Tørke, viser en endnu større Skade paa Hvedehøsten, end man havde ventet, idet der regnes, at af 1 466 929 acres, tilsaaet med Hvede, 341 592 acres vil blive slaaet til Hø, medens der af 1 125 337 acres blot erholdtes 9 072 352 bushels Korn eller et Middeltal af 8.1 bushel pr. acre. Den totale Produktion er saaledes henimod $1^1/_2$ Million bushel mindre end foregaaende Aar.

Meieribedriften.

Meieribedriften er vedblevet at udvide sig; et Antal nye Distrikter har i Aarets Løb anvendt sine Marker til denne Industrigren. Produktionen har ogsaa været meget stor, især i de nordlige Distrikter. De sidst opfundne Meieriredskaber er bleven anskaffede overalt. Dette har for en Del havt en velgjørende Indflydelse paa Smørexporten, som efter de senest hid indløbne Rapporter har været ganske betydelig til London. Paa Grund af Tørken var Smørprisen høi fra Midten af Marts til September, da forøgede Forraad foraarsagede en Nedgang til 9 d. Fra September til December fluktuerede Prisen fra 8 d til 10 d. Sammenlignet med det foregaaende Aar har det forløbne Aars Priser været i det hele taget noget lavere.

At Smørtilvirkningen har været saa ualmindelig stor i 1898, hidrører vistnok for en stor Del fra Nabokolonien Victorias Mangel paa Lager, tilstrækkeligt for nævnte Kolonis Exportbehov, hvilket for den største Del blev af-

hjulpet fra Sydney; derfor har, uagtet den tørre Aarstid, Forøgelsen af Smørproduktionen været betydelig.

Totalexporten af Smør fra Sydney i de sidste 5 Aar beløber sig til 24 483 261 lb. eller:

1894.	1895.	1896.	1897.	1898.
4 497 915 lb.	1 914 246 lb.	2 569 645 lb.	6 557 632 lb.	8 943 823 lb.

Trælastindustrien.

Koloniens Trælastindustri har i de senere Aar gaaet betydeligt fremad, hvilket vistnok for en stor Del hidrører fra den Interesse, Kolonial-Regjeringen har vist for de indenlandske Træsorters Tilgodegjørelse, og dens Arbeider er ogsaa kronede med Fremgang, idet en stor Del af herværende saakaldte „Hard wood" nu udgjør en staaende Exportartikel til England med Udsigt til et Marked i de nordamerikanske Stater. Af andre Træsorter end „Hardwood" er der dog ringe Udsigt til Export, men det er muligt, at naar disse blir nærmere kjendte i Europa, et Marked ogsaa kan findes for disse Træsorter, af hvilke en stor Del har en yderst fin Farve og Textur samt egner sig særdeles for den aller bedste Polering, og flere har desuden en meget fin Vellugt. Blandt de fornemste Sorter kan nævnes „rød Ceder", der ofte er fundet at opnaa en saadan Størrelse, at 2 500 Kubikfod er erholdt af et eneste Træ, „Hvid Løn", „Hvid Bøg", „Akasietræ", „Rosentræ", „Gulholts" osv. Kolonialfuru er blandt Møbelsnedkerne herude anseet som meget god paa Grund af dens vakre Textur og Modtagelighed for Polering. Furutræer kan man finde lige op til 120 Fod høie, og de er desuden meget kvistfrie. Endskjønt Kolonierne har en saadan Mængde gode Træsorter, overstiger dog deres Import Exporten.

Grubeindustrien.

Stillingen og de fremtidige Udsigter for Koloniens Grubeindustri ved Slutningen af 1898 viste nogle høist eiendommelige Træk. At en usædvanlig Forøgelse af Guldproduktionen har fundet Sted, er ubestrideligt, og at denne Fremgang har forøget Virksomheden i Grubespekulationerne samt ligeledes været Gjenstand for vildledende Rapporter, er ikke heller tvivlsomt; Følgen heraf er, at uagtet den tidligere Fremgang og Udsigterne i Fremtiden for Guldproduktionen har dog det Rygte udbredt sig paa Londons Marked, at Spekulationer i Koloniens Grubefelter alene leder til skuffede Forhaabninger, og at som Følge af visse mislykkede Spekulationer den almindelige Opinion er, at Koloniens Indbydelse af fremmed Kapital til Udviklingen af dens Grubefelter alene er vildledende. Uden Tvil har denne Mistillid sine gode Grunde; dog kan man ikke fragaa det Faktum, at 1898 Aars Guldproduktion oversteg 1897 Aars med 49 505 ozs. eller med 17 pCt., hvilket udgjør den største Afkastning i Løbet af de sidste 25 Aar med Undtagelse af et Aar, da Regjeringen bevilgede særskilt Understøttelse til Grubefelternes Bearbeidelse for at sysselsætte den arbeidsløse Befolkning i Kolonien. Afkastningen af Sølv saavelsom af Kobber, Kul og andre Mineralier har ogsaa vist en tilfredsstillende Forøgelse.

Handelen.

Handelen har været stadig og fremadskridende i det forløbne Aar. Dens Fasthed har været forbausende, naar man tager i Betragtning den lange Tørke, som af og til berettedes om fra den ene Ende af Kolonien til den anden. Den sidste og stærkeste brød just ud strax før Aarets Slutning. Det udstrakte Kreditsystem er begyndt at vige for kontante Transaktioner. Dette, som ikke er kommet istand alene paa Grund af Sælgernes Resoluthed, men ogsaa for at imødekomme Kjøberne, har bragt den raadende Forretningsrørelse herude i et godt Spor, og uden Tvivl har dette bidragettil, at der ikke er indtruffet saa mange Konkurser. Den amerikanske Fragtkonkurrence er et betegnende Træk i Koloniens Handelsrørelse i Aarets Løb og vil blive erindret af mange, saavel de, som var direkte som indirekte interesserede deri. Fulde sex Maaneder varede Kampen, hvorunder Fragterne faldt betydelig, men man indsaa snart Nødvendigheden af en Overenskomst, og Fragterne er siden steget ret betydeligt, saa at herværende Indehavere af amerikanske Varer maa finde sig tilfredse med Resultatet. I den Tid, Kampen varede, var Priserne meget trykkede, og de fleste Varer solgtes til Underpris. Krigen mellem Amerikas forenede Stater og Spanien havde meget liden Indflydelse paa det herværende Marked. Ved Krigserklæringen satte Assuranceselskaberne vistnok en Krigspræmie paa alle Fartøier i Fart mellem de amerikanske og australiske Havne, men det varede ikke længe, førend de ophævedes, idet det snart mærkedes, at der ikke var nogen Fare forhaanden for Fartøier lastede med amerikanske Varer ved at passere det stille Ocean. Amerikanske Importører, som troede at se en Stigning i visse amerikanske Varer, i Særdeleshed Kerosen, gjorde store Indkjøb og forcerede Prisen voldsomt op, men det varede ikke længe, da Spaniens Stilling snart blev mere og mere bekjendt.

Den 3die November overraskedes den kommercielle Verden herude af den uventede Underretning, at Koloniens frihandelsvenlige Regjering agtede at paalægge en Told af 3 d pr. lb. for The, samt ligeledes indtage Kaffe og Cikorie blandt toldpligtige Varer, samt forhøie Tolden paa syltede Frugter, Geleer, Konfektyrer og tørret Frugt og ligeledes at fastsætte en permanent Told af £ 3 pr. Ton for Sukker. Spekulationer begyndte strax særlig i The, og større Kvantiteter opkjøbtes strax med en Forhøielse paa de forud gjældende Noteringer af $1^1/_2$ d til 2 d pr. lb. Efter fjorten Dages Forløb reducerede Parliamentet den foreslaaede Told paa The til 1 d pr. lb. og forkastede den foreslaaede Told paa de øvrige Varer med Undtagelse af Sukker og dettes Biprodukter. Resultatet var ogsaa, at endel høstede Gevinst, andre Tab. Importørerne vandt paa Kjøbernes Bekostning. Sydneys „Chamber of Commerce" har i det forløbne Aar vist lidt større Virksomhed, især med Hensyn til Skibsfarten samt Kornvareforretningerne.

Hvad angaar de Priser Australiens Produkter har opnaaet paa Londons Marked, da har de været ganske jevne i de sidste Par Aar, hvilket fremgaar af følgende Tabel:

	Dec. 1897. £. s. d.	Juni 1898. £. s. d.	Dec 1898. £. s. d.
Uld, renset pr. lb.	0. 1. $2^1/_2$	0. 1. $3^1/_2$	0. 1. $3^1/_2$
Uld, ikke rens.- „	0. 0. 8	0. 0. $8^3/_4$	0. 0. $8^3/_4$
Huder - „	0. 0. 4	0. 0. $4^7/_8$	0. 0. $4^1/_2$
Læder - „	0. 0. $8^3/_4$	0. 0. $9^3/_4$	0. 0. $9^1/_2$

		£. s. d	£. s. d.	£. s. d
Talg, Faar-	pr. Cwt.	1. 1. 0	1. 2. 0	1. 2. 6
Talg, Oxe-	- „	0. 19. 6	1. 0. 6	1. 1. 6
Kobber,	- Ton	48. 0. 0	50. 0. 0	57. 0. 0
Tin	- „	63. 0. 0	70. 10. 0	85. 0. 0
Sølv	- Oz.	0. 2. $2^1/_2$	0. 2. $3^1/_2$	0. 2. $3^3/_8$
Bly	- Ton	12. 10. 0	13. 5. 0	13. 0. 0
Hvede	- „	Intet.	2. 0. 0.	1. 11. 6
Faarekjød	- lb.	0 0. $2^5/_8$	0. 0. $2^1/_4$	0. 0. $2^3/_4$
Oxekjød	- „	0. 0. 3	0. 0. $2^3/_4$	0. 0. $2^7/_8$
Smør	- Cwt.	5. 0. 0	Nominal.	5. 2. 6

Fragtmarkedet.

Paa Fragtmarkedets Omraade maa Aaret 1898 kunne siges at være gjennemgaaende tilfredsstillende for Rederierne; de vexlende Noteringer i Fragtsatserne vil sees af nedenstaaende Opgave. Fragterne for Aarets sidste 8 Maaneder holdt sig godt, og der er godt Haab om, at Hjemfragterne herfra saavel som Fragterne for Copra fra Øerne vil komme til at blive tilfredsstillende, medens Kulfragterne vil gaa noget tilbage.

For Stykgods herfra til London, Liverpool eller andre Havne mellem Havre og Hamburg stod Fragterne i Begyndelsen af 1898 i 32 sh. 6 d pr. Reg. Ton med fri Stuvage, men de gik stadig op, indtil de i Juli naaede 45 sh., idet de varierede mellem 40 sh. og 45 sh., og ved Aarets Slutning var der adskillig Efterspørgsel efter Skibe til 42 sh. 6 d.

Shale. Befragtningerne for dette Produkt har vexlet mellem 23 sh. og 28 sh. 9 d pr. Ton for nordeuropæiske Havne, medens italienske Skibe har akcepteret lavere Noteringer for Middelhavet.

Copra. Større Fartøier har erholdt fra Fiji, Venskabsøerne eller Samoa 45 sh. til Europa, medens 400 Tons Fartøier har erholdt lige op til 52 sh. 6 d pr. Ton fra de tre Havne Levuka, Rotumah og Wallis. Der er dog en Sandsynlighed for, at en større Del af Copraen vil komme til at gaa til Sydney for dersteds at forædles til Olie og som saadan afskibes til England; samtidig viser Exporten af Copra over Sydney en betydelig Stigning, og adskillige Fartøier er sluttet for denne Fragt herfra.

Kul. Fragterne har mødt visse Vanskeligheder som Følge af de ofte forekommende Stridigheder mellem Grubeeierne og Arbeiderne, endskjønt de sidste bestandig taber paa sine frugtesløse Agitationer. Fragterne i Aarets første Maaneder var de samme som det foregaaende Aars, men efterat Krigen mellem Spánien og Amerika var brudt ud, forhøiedes Fragterne betydeligt og steg end mer som Følge af de i Wales forekommende Streiker saavel som paa Grund af de truende politiske Forhold i Asien.

Kulfragterne var ved Begyndelsen af Aaret indtil Juli med en Tendens til Nedgang ved Aarets Slutning:

Francisco 13 sh.—21 sh., Honolulu 13 sh.—22 sh., Singapore 13 sh.—

—17 sh. 6 d, Manila 14 sh.—30 sh., Java 13 sh.—18 sh., South Africa 17 sh. 6 d—25 sh.

Trælast fra Puget Sound til Sydney varierede fra 38 sh. 8 d til 45 sh. pr. 100 med 8 sh. 9 d extra for Melbourne eller Adelaide mod 6 sh. 3 d à 7 sh. 6 d for Port Pirie. Kauri-Tømmer fra Kaipara til Storbritannien betingede en Fragt af 50 sh. op til 55 sh. For Malm fra New Caledonia til Nordeuropa erholdtes en Fragt af 23 sh. 9 d til 32 sh. 6 d pr. Ton. Samtidig maa paapeges, at for Fartøier, som ikke havde været befragtede før ved Ankomsten hid, betingedes altid de høieste Fragter, idet fra Befragternes Synspunkt Fartøiets Værdi er større, naar det er paa Lastningspladsen, og med den her existerende store Konkurrence mellem Befragterne maa jeg henlede hjemmeværende Rederes Opmærksomhed herpaa.

Lodsafgifter.

		pr. Ton.
a.	For hvert Fartøi ved Ankomst eller Afseiling i Ballast	£ 0. 0. 1
b.	For hvert Fartøi, som kommer for Havari, Doksætning, Forsyning med Kul til eget Brug under Reisen	„ 0. 0. 1
	Ved dets paafølgende Afseiling	„ 0. 0. 2
c.	For hvert Fartøi, der nødes til at søge Havn som Følge af haardt Veir, for Reparation, for at søge Ordre, indtage Proviant; Ankomst eller Afseiling	„ 0. 0. 1
	(a, b og c) Havne- og Fyrafgifter frie.	
d.	For hvert Fartøi ved Ankomst eller Afseiling under andre Omstændigheder end de ovennævnte	„ 0. 0. 2
	Minimumslodsafgift for Sydney og Newcastle £ 2. 10. 0.	
	Andre Havne i New South Wales £ 1. 5. 0.	
	Maximumslodsafgift £ 20. 0. 0.	
	(d) Havne- og Fyrafgift — halvaarlig Afgift af 4 d pr. Ton.	

Skibsfarten.

I Aaret 1898 deltog Norge i samme inden Sydneys Konsulatdistrikt med 69 Seilfartøier dr. 52 793 Tons og 2 Dampfartøier dr. 4 228 Tons, tilsammen 71 Fartøier dr. 57 021 Tons samt Sverige med 6 Seilfartøier dr. 4 701 Tons. Som allerede paapeget i tidligere Aarsrapporter viser det sig umuligt at opgive den samlede Bruttofragt af den indkommende og udgaaende norske Skibsfart i Aaret paa Grund af, at en større Del af de Fartøier, som deltog deri, var maanedsbefragtede.

I 1898 paamønstredes med norske Fartøier ved Konsulatet og Vicekonsulatet i Newcastle 142 Mand, hvoraf 66 Nordmænd, 41 Svensker og 35 Udlændinge samt paa svenske Fartøier 11 Mand, nemlig 9 Svensker og 2 Finner. Fra norske Fartøier afmønstredes 84 Mand, nemlig 37 Nordmænd, 29 Svensker og 18 Udlændinge. De Rømtes Antal udgjorde 39, hvoraf 16 Nordmænd, 11 Svensker og 12 Udlændinge; 9 Mand afmønstredes fra svenske Fartøier, hvoraf 2 var Nordmænd; ingen Rømninger anmeldtes fra disse.

Gjennem Konsulatet hjemsendtes tilsammen af optjente Hyrebeløb til Norge £ 62. 10. 0 og til Sverige £ 38. 5. 0. Inden Distriktet har ikke noget norsk eller svensk Fartøi lidt Skibbrud i det forløbne Aar.

Jeg benytter Leiligheden til at paapege, at en Del Stridigheder her har fundet Sted med Hensyn til, hvorvidt de i Certepartier for Maanedsbefragtninger forekommende „Port and Dock Charges", som i de fleste Tilfælde betales af Befragterne, indbefatter ogsaa Konsulatafgifterne, og til Forebyggelse heraf for Fremtiden vilde det være raadeligst, at der efter ovennævnte Udtryk „Port and Dock Charges" ogsaa tilføiedes „Consular dues".

Det er forbausende, hvorledes de engelske, tyske, franske og i den seneste Tid ogsaa amerikanske Dampskibsselskaber har udvidet sig i de senere Aar, baade med Hensyn til Antal og til Størrelsen af sine Fartøier, og det er virkelig at forundre sig over, at de norske og svenske Dampskibsredere ikke har forsøgt sig i denne Trade og ved en direkte Forbindelse mellem Australien og de nordiske Lande forandret de nuværende kommercielle Forhold mellem disse Lande, hvori de mellemliggende asiatiske og afrikanske Havne ogsaa kunde indtages. Da jeg allerede i en tidligere Korrespondance har tilkjendegivet mine Anskuelser om dette, som jeg mener for Norges og Sveriges Export vigtige Spørgsmaal, indskrænker jeg mig alene til som en Illustration og til Bestyrkelse af, hvad jeg allerede har anført, at nævne et Dampskibsselskab, som er blandt de yngste og uafhængig af nogen Understøttelse fra den Stat, under hvis Flag deres Dampfartøier seile, nemlig „Deutsch-Australische Dampfschiffs-Gesellschaft" i Hamburg. Dette Selskab begyndte for omkring 12 Aar siden med 7 Dampskibe paa 2 700 gross Register, og med hvilke det underholdt en maanedlig Forbindelse mellem Hamburg og Sydney med Anløb af sydafrikanske Havne samt Adelaide og Melbourne. Efterhaanden forøgedes deres Flaade ikke alene i Antal, men ogsaa i Henseende til Størrelsen af deres Fartøier. I 1896 forøgedes denne med „Sonnerberg", 4 550 Reg. og „Flensburg" af samme Størrelse; i 1897 tilkom „Augsburg" dr. 5 000 Reg., og i 1898 bestiltes yderligere 6 Fartøier, hvert dr. 5 200 gross Register Tons med en Fart af 12 knobs, nemlig „Maissen", „Elben", „Bielefield", „Virzen", „Harburger" samt „Itziroe", af hvilke en Del er færdige, og som et Bevis paa, at dette Selskab ikke har bestilt disse Fartøier for tidligt, kan anføres, at det var nødt til at leie andre, hvoriblandt Dampskibet „Eva" af Bergen. Af ovenstaaende fremgaar det klart, hvilke Resultater disse mindre Dampskibsselskaber har opnaaet, for ikke at nævne de større; og at der endnu findes Plads for et mindre, foretagsomt Selskab, er ubestrideligt, især hvis det understøttes af de for den norske og svenske Export interesserede Firmaer.

S. A. Falstedt.

Newcastle N. S. W.

Aarsberetning fra Vicekonsul R. Alan Wallace af 1 Janr. 1899.

Der har i det forløbne Aar ingen Vanskeligheder været med Arbeidet i Kulgruberne, der næsten alle har været i Drift hele Aaret igjennem. Udbyttet

er blevet endel forringet ved Standsningen af Dudley og East Greta Gruberne i nogle Uger paa Grund af Ulykker under Jorden, der kostede endel Menneskeliv. Karakteristisk for denne Trade er den stigende Efterspørgsel i Nabokolonierne, særlig Victoria, hvortil der tiltrods for Regjeringens Bestræbelser for at fremme Driften og Gruberne der, har været en Forøgelse i vor Export i det sidste Aar af ikke mindre end 27 822 Ton. Efterspørgselen i Sydaustralien, New Zealand og Tasmania har ogsaa været livlig og Omsætningerne til disse Markeder betydelig større end i 1897. Derimod har Handelen med Udlandet ikke været saa god; særlig er der i Handelen med de Forenede Stater i sidste Aar en Nedgang af 48 205 Tons. Som Følge af det stadige Arbeide i Kulgruberne i første Halvdel af Aaret og den stigende Efterspørgsel efter Kul, foresloges det, at Kulprisen skulde forhøies, og paa et Møde i Juli besluttedes Salgsprisen forhøiet med 1 sh. pr. Ton i 1899. I Oktober Maaned bekjendtgjorde Ministeren for Gruberne, at fra 1ste Februar 1899 vilde Kulgrubelovens Bestemmelser om Veining af al Kul, der udvandtes fra Gruberne, blive strengt overholdt; hidtil er dette gaaet efter et Skjøn, og det nye Paabud vækker adskillig Bevægelse. Grubeeierne mener, at Arbeidernes Løn maa nedsættes paa Grund af den nye Bestemmelse, og denne Sag diskuteres ivrig af begge Parter. Det nye System er ikke indført endnu, men forhaabentlig vil man kunne komme til en Forstaaelse mellem Grubeeierne og deres Arbeidsstok; der er ingen Frygt for nogen Streike i en nær Fremtid.

For flere andre Artiklers Vedkommende har Exporten tiltaget betydelig. Udførselen af levende Kvæg har gaaet stadig fremad i de 4 sidste Aar; det meste heraf gaar til Vestaustralien. For Øieblikket tilfredsstilles dog Koloniens Behov fra de nordlige Distrikter, saa at Udskibningen herfra er ophørt. Men naar Forraadet der er oprømmet, venter man ny Rørelse her. Endel Okser er skibet til Melbourne, men dette vil neppe vedblive. Denne Kvægavlens gode Tilstand er overraskende, naar man ser hen til den i hele Aaret herskende store Tørke, idet der, undtagen i Mai Maaned, næsten ikke har faldt Regn. Hele det indre Territorium har især lidt meget herunder. Kvæg til Udskibning har staaet i høi Pris hele Aaret igjennem og har været meget vanskeligt at opdrive.

Af de nævnte Grunde har det australske Fryseri-Kompagni tildels maattet indskrænke sin Virksomhed; dog lyder Beretningerne derfra tilfredsstillende, navnlig paa Grund af den store Mængde frosset Faarekjød, der sendes til Sydney til lokalt Forbrug. En regelmæssig Forretning med frosset Kjød er nu sat igang med Havne i Sydafrika, og denne vil rimeligvis sterkt tiltage i den nærmeste Fremtid.

Det Kvantum Smør, der er produceret i de vigtigste Meierier i Distriktet, overstiger langt forrige Aars, og Skibningen til Udlandet viser ogsaa Forøgelse. Behovet for lokalt og internationalt Forbrug har været større end tidligere, og Priserne har holdt sig høie hele Aaret igjennem.

Den vedvarende Tørke har havt en uheldig Virkning paa Uldexporten, og der kan ikke ventes nogen Bedring, før der indtræder en afgjort Forandring heri. Da Faarene er døde i tusindvis og andre er ført pr. Jernbane bort fra Distriktet til bedre Græsgange, kan man ikke vente saa godt Resultat som i almindelige gode Aar.

Arbeidet i Smeltehytterne i Distriktet har uafbrudt kunnet gaa for sig, og Export af Malm er en værdifuld Forøgelse af Distriktets Industrigrene; Ud-

vinding af Kobbererts vedvarer, men Resultaterne kan ikke sammenlignes med foregaaende Aars, heller ikke er der nogen Sandsynlighed for, at de atter kan naa sin gamle Høide.

Kul. Den samlede Mængde af udvundet store og smaa Kul er 3 092 274 Tons, hvilket udviser en Forøgelse af 94 792 Tons. Heraf er 2 485 394 Tons til en Værdi af £ 846 128 blevet exporteret fra Kolonien. De fleste Kulgruber har stadig været i Virksomhed. Priserne har varieret fra 5 sh. 6 d lige op til 8 sh., men Gjennemsnitsprisen kan anslaaes til 6 sh. 9 d. Fuldstændig Frihed for alslags Konflikt har givet Kjøberne Tillid til Distriktet, og man haaber ogsaa for Fremtiden paa gunstige Forhold for Forretningerne. Afgjørelsen af Veiningsspørgsmaalet vil blive en Lettelse for alle Interesserede.

Cokes. Udbyttet for Aaret er 11 159 Tons, anslaaet til en Værdi af £ 13 371. I denne Industri har der ikke været megen Forandring. Hovedmængden af de skibede Ladninger er gaaet til Port Pirie for at transporteres til Sølvgruberne ved Broken Hill. Prisen er steget til 25 sh. pr. Ton.

Af Uld exporteredes i Aaret 46 126 Baller, anslaaet til en Værdi af £ 555 717. Dette viser en meget betydelig Nedgang, der snarest skyldes Tørken.

Frosset Kjød. The Australian Chilling & Freezing Company i Aberdeen exporterede 12 290 227 lbs. Faare- og Lammekjød og 5 109 537 lbs. Oxekjød til London og Sydafrika. Derhos afsendtes 571 029 lbs. frosset Faarekjød til Sydney til Forbrug der; den samlede Værdi heraf udgjorde £ 115 371.

Af Smør produceredes i Aaret 1 926 400 lbs. til en Værdi af £ 82 500; heraf er til fremmede Markeder skibet 190 400 lbs; dette viser en meget glædelig Forøgelse.

Levende Kvæg. Skibningerne i Aarets Løb beløber sig til 1 793 Heste, 13 521 Stkr. Kvæg, 48 438 Faar og 4 462 Svin til en samlet Værdi af £ 134 532. Hestene er paa faa Undtagelser nær sendt til indiske Markeder til militært Brug, medens Kvæg, Faar og Svin blev sendt til Vestaustralien og Ny Caledonien.

Udførselen af Tømmer har været som i forrige Aar; Mængde og Værdi kjendes ikke. Exporten af Tømmer fra Port Stephens er skeet væsentlig med norske Skibe.

Fragterne. Fragtmarkedet har været livligt, og der har været høie Rater hele Aaret igjennem. Krigen mellem Amerika og Spanien skabte Behov for Damptonnage til alle Havne i Østen, og endel store Dampskibe fik op til 30 sh. pr. Ton for at tage Kul til Manila. Til Havne i Californien og til Honolulu betaltes overordentlig høie Rater, navnlig paa Grund af Krigen og Misvæksten paa Hvede i de Forenede Stater. Desuagtet sluttedes der kun faa Fragter for udenlandske Markeder her, idet Massen af Fragtslutninger foretoges i England. De faa Skibe, der kom hid uden Engagement, opnaaede omtrent samme Rater som de paa Forhaand befragtede og kunde derhos betinge sig prompte Lastning.

Arbeidet med Udvidelsen af Havnens Bølgebrydere gaar langsomt, men sikkert fremad. Ogsaa i det indre Basin har man arbeidet ihærdigt. Man agter at indføre et System med bevægelige Kraner, der i høi Grad vil lette Indlastningen. Det sædvanlige Antal Muddermaskiner har været i Virktomhed i de forskjellige Indløb, og skjønt Dybden i Havnen ikke er øget nævneværdig, har de dog ved stadigt Arbeide kunnet vedligeholde den engang opnaaede Dybde. Telefonforbindelsen med Sydney er i fuld Gang og benyttes meget. Der er ingen Udvidelse i Jernbane- eller Sporvognstjenesten, men flere nye Linjer projekteres.

I Aaret anløb 1 431 Skibe dr. 1 803 605 Tons. I Fyrafgifter betaltes £ 8 303. 16. 4 og i Lodsafgift £ 11 973. 19. 4 I Tonnageafgift af Fartøier, der lastede ved Regjeringens Kraner, erlagdes £ 9 767. 4. 11. Værdien af Importen var £ 409 527.

Brisbane, Queensland.

Aarsberetning ved Vicekonsul A. J. Carter dateret 31 Januar 1899.

Denne britiske Besiddelse er den mest vidtstrakte af de australske Kolonier; den er 1 300 (eng.) Mile lang, 900 Mile bred og 668 497 Kvadratmile stor, medens den hele Folkemængde ikke naar op til en halv Million Indbyggere. Disse bor væsentlig i Kystdistrikterne, skjønt der er Indlandsbyer af betydelig Størrelse. Tropiske og halvtropiske Vækster dyrkes langst Kysten, hvor der særlig dyrkes Sukkerrør, medens de vidtstrakte Slætter i det Indre anvendes til Græsgange for store Hjorder af Kvæg, Faar og Heste. Kul udvindes i betydelig Mængde i de sydlige Distrikter af Kolonien, medens de nordlige maaske indbefatter det rigeste metalførende Jordbelte i den bekjendte Del af Verden; det producerede Guld udgjør saaledes en stor Del af Totalværdien af Exporten fra Kolonien, medens Sølv, Tin, Kobber, Bly, Jern, Zink, Bismuth og Mangan og mange andre Metaller ogsaa findes i større eller mindre Mængde. I Vesten er der gjort endel værdifulde Fund af Opal, og i Torres Straits drives et stort Perlefiskeri med meget gunstigt Resultat.

Utilgjængelighed og kostbar Transport forhaler Aabningen af nogle af de rigeste Distrikter. Floderne er korte og næsten ufarbare, saa at der trænges en betydelig Udvidelse af Jernbanesystemet, naar Koloniens Finanser tilsteder det.

Omtrent 90 pCt. af Befolkningen er engelske, 6 pCt. andre Europæere og 4 pCt. Asiater og Kanakas. Ved Slutningen af 1897 var 563 Nordmænd og Svensker blevne naturaliserede. Fri Immigration opretholdtes fra Regjeringens Side i flere Aar indtil Enden af 1897, men er nu afløst af et modificeret System med Hjælp til Passage til Kolonien. Det er ikke usandsynligt, at et mere udvidet Immigrationssystem vil blive indført af Regjeringen, da der trænges megen Befolkning for at udvikle Landets Ressourcer.

Jernbanerne er Statens Eiendom, men Regjeringen experimenterer med Koncession til et privat Selskab til Anlæg af en Linje til Kobberfelterne i Nord. Jernbanernes Driftsudbytte er for Tiden ikke tilstrækkeligt til at betale Ren-

terne af den laante Kapital. Telegrafnettet udstrækker sig over hele Kolonien. Der er Telefon i de vigtigste Byer og Telefonforbindelse mellem flere af de betydeligste af disse.

Skibsfarten er væsentlig indskrænket til bet britiske Rige; af over 1 000 000 Tons ind- og udgaaende Skibsfart var blot 50 000 Tons med udenlandske Havne, medens næsten den halve Omsætning var med Søster-Kolonien New South Wales. Importen bestaar væsentlig af Bomuld, Silke, Lin- og Uldvarer, Maskiner, Kortevarer, Vine, Brændevin, Øl, Mel, Korn, Papir, The, Kaffe, Petroleum, Olje etc. til en Værdi af (i 1897) £ 5 429 191, hvoraf £ 15 858 kom fra Norge og Sverige, saasom Separatorer, Trykpapir, Søm, Fisk, Olje etc. Exporten for samme Aar var Guld £ 2 568 702, Sølv og andre Metaller £ 184 960, Huder og Skind £ 438 211, Kjød £ 1 028 039, Sukker £ 681 938, Talg £ 272 528, Uld £ 2 509 342, levende Kvæg £ 834 584, Kul, Perlemuslingskal, Frugter og alle andre Exportartikler £ 573 253, ialt £ 9 091 557. Disse Varer gik — foruden til andre australske Kolonier (væsentlig for Reexport) og Storbritannien — til britiske Besiddelser, de Forenede Stater, Sydamerika, Tyskland, Frankrige, Japan, Sydhavsøerne m. M.

Næringsveie. Grubedrift er en af de vigtigste Næringsveie, og af den hele Befolkning af 484 700 i 1897 antages 63 229 Personer at have fundet Beskjæftigelse ved Guldleierne. Guldproduktionen var i det Aar 807 928 ounces udvundet af omtrent et lige Antal Ton af Sten. Et stort Antal Personer er ligeledes beskjæftiget med Kulgrubedriften. Kvægdriften finder Sted i omtrent hele det Indre af Kolonien. Antallet af levende Kvæg var i 1897: Heste 479 280, Kvæg 6 089 013, Faar 17 797 883, Svin 110 855; disse Tal viser en Nedgang mod 1896 som Følge af den stærke Tørke. Artesiske Brønde anvendes for at forsyne den tørre Zone af Landet med Vand, og der er boret flere Hundrede Huller. Nogle af disse giver op til 4 000 000 Gallons om Dagen hvert. Jordbruget er væsentlig indskrænket til Kystdistrikterne; i 1897 var beplantet med Mais 109 721 acres, med Sukkerrør 98 641 acres og med Hvede 59 875 acres.

Statsindtægterne i 1897 var £ 3 613 150, hvoraf Told £ 1 199 186 og £ 1 136 860 fra Jernbanerne. Udgifterne var £ 3 694 263, hvoraf £ 1 263 659 Renter af Statsgjælden, der udgjør £ 33 498 414, hvoraf £ 18 016 150 er anvendte til Jernbaner.

I materiel Henseende gaar Queensland raskt fremad, og skulde Sammenslutningen af alle australske Kolonier blive realiseret, vil dets Fremgang blive end mere mærkbar. Regjeringen agter at drive en kraftig Jernbanepolitik. For at udbedre Havnene har den bestilt to af de største Muddermaskiner i Verden fra den bekjendte amerikanske Ingeniør Mr. Lindon Bates, saa at der er Udsigt til, at Queensland Havne inden to Aar vil blive tilgjængelige for de største Handelsskibe.

New York.

Aarsberetning dateret 6 Mai 1899.

Beretning om de forenede Rigers Skibsfart og Handel paa New Yorks Konsulatdistrikt i Aaret 1898.

Skibsfart.

Norske Skibe.	Med Ladning.		I Ballast.		Tilsammen.				Bruttofragter. i £ Sterling.	
	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Deraf Dampskibe. Ant.	Deraf Dampskibe. Tons.	Seilsk.	Dampsk.
I. Ankomne.										
Fra Norge til Hovedstationen	-	-	6	6 156	6	6 156	1	900	-	-
- Norge til Vicekonsulsstationerne	-	-	18	16 443	18	16 443	-	-	-	-
- andre Lande til Hovedstationen	234	207 029	47	60 540	281	267 569	257	247 079	5 745	-
- andre Lande til Vicekonsulsstationerne	622	365 084	523	533 856	1145	898 940	724	536 937	10 427	7 000
Ialt	856	572 113	594	616 995	1450	1189108	982	784 916	16 172	7 000
II. Afgaaede.										
Til Norge fra Hovedstationen	1	1 443	-	-	1	1 443	1	1 443	-	-
- andre Lande fra Hovedstationen	198	202 238	93	75 229	291	275 467	255	244 184	42 069	12 700
- andre Lande fra Vicekonsulsstationerne	980	799 790	184	114 219	1164	914 009	716	529 649	641 133	94 504
Ialt	1179	1003471	277	187 448	1456	1190919	972	775 276	683 202	107 204

Desuden er optjent i Maanedsfragter for Dampskibe paa:

New York	£ 152 761	Mobile	£ 53 125
Baltimore	- 50 975	New Orleans	- 53 412
Boston	- 16 512	Norfolk	- 6 762
Charleston	- 2 461	Philadelphia	- 83 637
Galveston	- 7 532	Wilmington	- 1 425
			£ 428 602

14 norske Fartøier ankom for Reparation, 1 for Proviant, 21 for Ordre, 2 for Kul og 2 indbragtes til Key West af amerikansk Krigsskib, mistænkt for at føre Kontraband til Kuba. men frikjendtes og løslodes.

Af svenske Fartøier ankom 58, drægtig 54 883 Tons, deraf 7, drægtig 9 243 Tons, med Last, 57, drægtig 49 767 Tons, afgik med Ladning og 3, drægtig 3 754 Tons, afgik i Ballast. Den samlede Bruttofragt udgjorde £ 22 075.

Opgave over det samlede Beløb af de ved Konsulatet i New York Aar 1898 oppebaarne Afgifter:

Erlagte Konsulatafgifter:

	Ved Hoved-stationen.	Ved Vicekonsulsstationerne. Ialt erlagt.	Heraf tilfalder Konsulskassen.	Ialt tilfaldt Konsulskassen.
Af norske Fartøier . .	$ 3 963.96	13 224.46	6 612.23	10 576.19
„ svenske Fartøier . .	- 75.09	870.01	435.05	510.14
Tilsammen	$ 4 039.05	14 094.47	7 047.28	11 086.33

Erlagte Expeditionsgebyrer (Frd. § 107).

For norske Expeditioner	$ 677.20
„ svenske Expeditioner	- 665.10
Tilsammen	$ 1 342.30
hvoraf tilfaldt Konsulskassen	- 1 073.84

Ialt besøgtes Distriktet af 116 forskjellige norske Dampskibe, hvoraf 53 var under og 63 over 1 000 Tons. Af disse var 98 under Maanedsbefragtning; de øvrige 18 ankom for Størstedelen i Ballast og afgik med Kornvarer til Europa.

Af de 98 maanedsbefragtede Dampskibe besøgtes

New York af 70, hvoraf 26 gjorde 176 Reiser paa Vestindien, 12 31 Reiser paa Central-Amerika, 25 43 Reiser paa Europa og 7 10 Reiser paa Ostindien.

Baltimore besøgtes af 31 Dampskibe, hvoraf 12 gjorde 79 Reiser paa Vestindien og 19 29 Reiser paa Europa.

Boston af 14 Dampskibe, hvoraf 10 gjorde 18 Reiser paa Vestindien, 1 en Reise paa Europa og 3 tre Reiser paa Ostindien.

Charleston af 2 Dampskibe, hvoraf et gjorde 13 Reiser paa Central-Amerika og 1 en Reise paa Vestindien.

New Orleans af 21 Dampskibe, der gjorde 208 Reiser, hovedsagelig paa Central-Amerika.

Norfolk af 9, hvoraf 7 gjorde 10 Reiser til Central-Amerika, 1 en Reise til Europa og 1 en Reise til Syd-Amerikas Vestkyst.

Philadelphia af 39, hvoraf 19 gjorde 93 Reiser paa Vestindien og 10 paa Central-Amerika og 20 39 Reiser paa Europa.

Mobile af 22, hvoraf 2 gjorde 2 Reiser paa Europa og 20 181 Reiser paa Central-Amerika og Vestindien.

Savannah af 6, der afgik med Bomuld og Stykgods til Europa

Fra Newport News afgik endvidere 30 Dampskibe med Kornvarer til Europa.

Af Seilskibe ankom til New York, Boston, Baltimore og Philadelphia:

26 i Ballast fra Europa, Syd-Amerika eller Kapstaden, 6 med Huder og Sukker fra Syd-Amerika, 4 med Kaffe og Sukker fra Ostindien og 1 med Uld fra Australien og afgik 31 med Petroleum til Europa, 3 med do. til Ostindien, 5 med Stykgods til Syd-Amerika, 1 med do. til Australien, 1 med Kul til Honolulu og 5 afseilede i Ballast.

Til Apalachicola, Darien, Mobile og Pensacola ankom 243 Fartøier i Ballast fra Europa, Syd-Amerika eller Vest-Afrika og afgik 181 med Pitch Pine og 1 med Harpix til Europa, 64 med Lumber til Syd-Amerika og 7 med do. til Syd-Afrika.

Til Charleston, Galveston og New Orleans ankom 7 fra Barbados og Europa i Ballast og 2 med Cement fra Antwerpen og afgik 7 med Bomuld til Europa og 2 med Stav til Norge.

Til Brunswick, Savannah og Wilmington ankom 146 i Ballast og 21 med Part Last af Cement eller Salt fra Europa og afgik 159 med Naval Stores til Europa, 3 med do. til Syd-Amerika, 1 med do. til Ostindien, 2 med Bord til Syd-Amerika, 4 med Tømmer og 6 med Bomuld til Europa

Oversigt over de forskjellige Nationers Skibsfart paa New Yorks Konsulatdistrikt i Aaret 1898.

	New York.		Apalachicola.		Baltimore.		Beaufort.	
Nationalitet.	Antal.	Antal. Deraf Dampsk.	Antal.	Antal. Deraf Dampsk.	Antal.	Antal. Deraf Dampsk.	Antal.	Ant. Deraf Dpsk.
Britisk . . .	2 573	1 844	7	—	627	*	21	17
Belgisk . . .	57	57	—	—	—	—	—	—
Dansk . . .	59	53	—	—	32	—	—	—

* Opgave mangler angaaende fremmede Nationers Fartøier.

	New York. Antal.	Deraf Dampsk.	Apalachicola Antal.	Deraf Dampsk.	Baltimore. Antal.	Deraf Dampsk.	Beaufort. Antal.	Deraf Dpsk.
Fransk . . .	96	94	—	—	—	—	2	2
Hollandsk . .	141	134	—	—	11	—	—	—
Italiensk . .	59	3	3	—	10	—	—	—
Norsk . . .	287	258	30	—	118	116	—	—
Portugisisk . .	26	25	—	—	—	—	—	—
Russisk . . .	1	1	6	—	—	—	—	—
Spansk . . .	22	22	—	—	—	—	—	—
Svensk . . .	3	2	1	—	1	1	—	—
Tysk . . .	543	488	5	—	72	—	—	—
Østerrigsk . .	24	24	—	—	—	—	—	—
Forenede Stater	751	208	23	—	106	—	—	—
Andre Nationer	10	1	—	—	1	—	—	—
Tilsammen	4 652	3 214	75	—	978	—	23	19

	Boston. Antal.	Deraf Dampsk.	Brunswick. Antal.	Deraf Dampsk.	Charleston. Antal.	Deraf Dampsk.	Darien. Antal.	Deraf Dpsk.
Britisk . . .	1 566	792	68	54	*	*	18	—
Belgisk . . .	—	—	—	—	—	—	—	—
Dansk . . .	2	2	1	—	—	—	—	—
Fransk . . .	—	—	13	11	—	—	—	—
Hollandsk . .	4	—	1	—	—	—	—	—
Italiensk . .	2	—	3	—	—	—	5	—
Norsk . . .	24	23	40	—	19	16	53	—
Portugisisk .	—	—	4	—	—	—	—	—
Russisk . . .	—	—	2	—	—	—	19	—
Spansk . . .	—	—	18	2	—	—	—	—
Svensk . . .	—	—	13	—	—	—	1	—
Tysk . . .	25	24	8	1	—	—	1	—
Østerrigsk . .	2	2	—	—	—	—	—	—
Forenede Stater	158	35	373	57	—	—	47	—
Andre Nationer	2	—	—	—	—	—	—	—
Tilsammen	1 785	878	544	125	—	—	144	—

	Galveston. Antal.	Deraf Dampsk.	Mobile. Antal.	Deraf Dampsk.	New Orleans. Antal.	Deraf Dpsk.
Britisk	356	*	199	107	550	549

* Opgave mangler angaaende fremmede Nationers Fartøier.

	Galveston. Antal.	Deraf Dampsk.	Mobile. Antal.	Deraf Dampsk.	New Orleans. Antal.	Deraf Dpsk.
Belgisk	—	—	—	—	1	—
Dansk	11	—	4	2	33	33
Fransk	1	—	1	—	18	18
Hollandsk	3	—	—	—	4	4
Italiensk	2	—	17	—	7	3
Norsk	28	27	234	183	209	206
Portugisisk	—	—	—	—	26	—
Russisk	—	—	22	—	1	—
Spansk	26	—	—	—	36	31
Svensk	8	—	5	1	1	1
Tysk	21	—	2	2	45	30
Østerrigsk	1	—	—	—	3	3
Forenede Stater	5	—	65	10	130	104
Andre Nationer	3	—	—	—	3	3
Tilsammen	465	—	549	305	1 067	985

	Norfolk. Antal.	Deraf Dampsk.	Pensacola. Antal.	Deraf Dampsk.	Philadelphia. Antal.	Deraf Dampsk.	Portland. Antal.	Deraf Dpsk.
Britisk	457	451	117	87	645	573	127	97
Belgisk	—	—	—	—	51	51	—	—
Dansk	6	6	—	—	23	—	—	—
Fransk	3	1	—	—	—	—	—	—
Hollandsk	—	—	1	1	22	13	—	—
Italiensk	15	4	94	—	23	1	2	—
Norsk	15	15	114	1	138	126	3	2
Portugisisk	—	—	—	—	6	—	—	—
Russisk	—	—	27	—	—	—	—	—
Spansk	10	10	19	18	3	3	—	—
Svensk	2	2	7	—	4	4	—	—
Tysk	13	12	14	4	89	63	4	—
Østerrigsk	1	1	1	1	3	3	—	—
Forenede Stater	55	5	4	—	94	9	13	—
Andre Nationer	—	—	1	1	10	5	—	—
Tilsammen	577	507	399	113	1 111	851	149	99

	Savannah. Antal.	Deraf Dampsk.	Wilmington. Antal.	Deraf Dampsk.	Sabine Pass. Antal.	Deraf Dpsk.
Britisk	110	81	—	—	12	*

	Savannah Antal.	Deraf Dampsk.	Wilmington. Antal.	Deraf Dampsk.	Sabine Pass. Antal.	Deraf Dpsk.
Belgisk	7	—	—	—	—	—
Dansk	2	—	2	—	—	—
Fransk	—	—	—	—	—	—
Hollandsk	—	—	—	—	3	—
Italiensk	38	—	—	—	9	—
Norsk	112	9	25	1	25	—
Portugisisk	2	—	—	—	—	—
Russisk	3	—	—	—	8	—
Spansk	—	—	3	—	—	—
Svensk	9	—	—	—	3	—
Tysk	20	—	—	—	—	—
Østerrigsk	10	—	—	—	1	—
Forenede Stater	8	—	173	63	31	—
Andre Nationer	—	—	57	40	2	—
Tilsammen	321	90	260	104	94	—

	Biloxi. Antal.	Deraf Dampsk.	Newport News. Antal.	Deraf Dampsk.	Pascagoula. Antal.	Deraf Dpsk.
Bristisk	12	—	466	462	7	—
Belgisk	—	—	—	—	—	—
Dansk	—	—	10	10	—	—
Fransk	—	—	—	—	—	—
Hollandsk	2	—	—	—	—	—
Italiensk	3	—	—	—	1	—
Norsk	15	—	31	30	30	—
Portugisisk	1	—	—	—	—	—
Russisk	4	—	—	—	2	—
Spansk	1	—	8	5	1	—
Svensk	3	—	1	1	2	—
Tysk	1	—	58	52	—	—
Østerrigsk	1	—	18	18	—	—
Forenede Stater	10	—	20	20	16	—
Andre Nationer	1	—	7	4	—	—
Tilsammen	54	—	619	602	59	—

Skibsfarten paa de Forenede Stater gav i 1898 et særdeles tilfredsstillende Resultat som Følge af den overordentlig store Udførsel af alle ledende amerikanske Produkter.

Kornfragterne, som ved Aarets Begyndelse stod i 3 sh. 6 d à 3 sh. $7^1/_2$ d pr. Quarter fra New York og Baltimore til Cork f. O., faldt i første Halvdel

af Februar til 3 sh., men tog sig strax op igjen og steg i Slutten af April til 5 sh. som en Følge af, at Chicago-Spekulanten Leiter blev nødt til at aflade sit indtil da ophobede store Hvedeforraad. I Slutningen af Mai indtog Markedet igjen sin tidligere Stilling med nedadgaaende Tendens, saa at Raterne faldt til de i Begyndelsen af August naaede 2 sh. $4^1/_2$ d til Cork f. O., det laveste Punkt i 1898. Fragterne med de regulære Dampskibslinier fluktuerede i Overensstemmelse hermed fra $3^1/_2$ d pr. Bushel til Liverpool i Januar til 5 d i Mai og $1^3/_4$ d i August. I Midten af September indløb større Ordres for Hvede, Mais og „Provisions" med et stedse stigende Forlangende efter disse Artikler, og de europæiske Rederes tilsyneladende Overenskomst om ikke at sende sine Fartøier hertil uden at være befragtede paa Forhaand, drev Raterne atter opad, til der i Begyndelsen af November opnaaedes 4 sh. $7^1/_2$ d til Cork f. O. prompt Lastning, 4 sh. 3 d for Lastning i December og 3 sh. $7^1/_2$ d à 4 sh. i Januar. Ved Aarets Slutning noteredes 3 sh. $10^1/_2$ d à 4 sh. prompte, 3 sh. 9 d for Januar og 3 sh. 6 d for Februar Lastning.

Følgende Oversigt vil nærmere vise Korn- og Stykgodsfragterne samt de forskjellige Varefragter for de regulære Dampskibslinier i Aarets Løb:

	Januar.	Februar.
Kornvarer		
til Cork f. O.	3 sh. $7^1/_2$ d—3 sh.	3 sh. $^1/_2$ d—3 sh. 6 d
- U. K. eller Cont. . .	3 sh. 3 d—3 sh.	2 sh. $10^1/_2$ d—3 sh. $1^1/_2$ d
„Berthrates" direkte		
til U. K. Havne. . . .	3 sh. 3 d—3 sh. $1^1/_2$ d	2 sh. $10^1/_2$ d—3 sh. 7 d

	Marts.	April.
Kornvarer		
til Cork f. O.	3 sh. 6 d—3 sh. 9 d	3 sh. $4^1/_2$ d—5 sh.
- U. K. eller Cont. . .	3 sh.—3 sh. $1^1/_2$ d	3 sh.—4 sh. 6 d
„Berthrates direkte		
til U. K. Havne . . .	3 sh.—3 sh. 3 d	3 sh.—3 sh. 6 d

	Mai.	Juni.
Kornvarer		
til Cork f. O.	4 sh. 6 d—3 sh. 6 d	3 sh. $4^1/_2$ d—3 sh.
- U. K. eller Cont. .	4 sh. 3 d—3 sh. 3 d	3 sh.—2 sh. 6 d
„Berthrates" direkte		
til U. K. Havne . . .	3 sh. 3 d—3 sh.	3 sh. $4^1/_2$ d—2 sh. 6 d

	Juli.	August.
Kornvarer		
til Cork f. O.	3 sh.—2 sh. 9 d	2 sh. $4^1/_2$ d—2 sh. 9 d
- U. K. eller Cont. . .	2 sh. 6 d—2 sh. 3 d	2 sh. $1^1/_2$ d—2 sh. $4^1/_2$ d
„Berthrates" direkte		
til U. K. Havne . . .	2 sh. $7^1/_2$ d—2 sh. 6 d	2 sh. $1^1/_2$ d—2 sh. $4^1/_2$ d

	September.	Oktober.
Kornvarer		
til Cork f. O.	3 sh. 3 d—3 sh. $10^1/_2$ d	4 sh.—4 sh. 6 d
- U. K. eller Cont . .	2 sh. 9 d—3 sh. $4^1/_2$ d	3 sh. $7^1/_2$—4 sh. 3 d
„Berthrates“ direkte		
til U. K. Havne . . .	3 sh. $4^1/_2$ d—3 sh. 6 d	3 sh. 6 d—4 sh. 3 d

	November.	December.
Kornvarer		
til Cork f. O.	4 sh. $7^1/_2$ d—4 sh.	4 sh. 3 d—4 sh.
- U. K. eller Cont. .	4 sh. 3 d—3 sh. 9 d	3 sh. 9 d—3 sh. $7^1/_2$ d
„Berthrates“ direkte		
til U. K. Havne . . .	4 sh 3 d—3 sh. $10^1/_2$ d	3 sh. $10^1/_2$ d—3 sh. 7 d

	Korn.		Provisions.		Mel i Sække.	
	lavest.	høiest.	lavest.	høiest.	lavest.	høiest.
Liniefragter						
til Liverpool	$1^3/_4$ d	5 d	12 sh 6 d	25 sh	10 sh.	20 sh.
London	$2^1/_2$ d	$6^1/_2$ d	15 sh.	25 sh.	10 sh.	20 sh.
Hull	$2^1/_2$ d	6 d	17 sh. 6 d	25 sh.	15 sh.	20 sh.
Hamburg	50 pf.	90 pf.	20 C.	26 C.	18 C.	25 C.
Rotterdam	7 C.	12 C.	22 C.	$27^1/_2$ C.	17 C.	$22^1/_2$ C.
Kjøbenhavn	2 sh. 6 d	4 sh. 9 d	20 C.	30 C.	15 sh.	22 sh. 6 d
Antwerpen	3 sh.	6 sh.	17 sh. 6 d	27 sh. 6 d	15 sh.	20 sh.
Marseille	2 sh.	5 sh	22 sh.	30 sh.	20 sh	25 sh.
Havre	2 sh. 9 d	4 sh.	20 C.	32 C.	19 C.	$22^1/_2$ C.

	Maalegods.		Bomuld.	
	lavest.	høiest.	lavest.	høiest.
Liverpool	10 sh.	22 sh. 6 d	15 C	30 C.
London	15 sh.	15 sh.	—	—
Hull	15 sh.	20 sh.	—	—
Hamburg	12 C.	12 C.	25 C.	35 C.
Rotterdam	12 C.	12 C.	30 C.	40 C.
Kjøbenhavn	15 sh.	25 sh.	$^1/_8$ C.	$^7/_{32}$ C.
Antwerpen	15 sh.	17 sh. 6 d	$^1/_8$ C.	$^3/_{16}$ C.
Marseille	20 sh.	25 sh.	$^3/_{16}$ C.	$^1/_4$ C.
Havre	$ 6.50	$ 6.50	30 C.	$33^1/_2$ C.

Maanedsbefragtningerne af medium store Dampskibe i den transatlantiske Fart har udviklet sig betydeligt i det forløbne Aar, og flere norske Dampskibe har været beskjæftiget med Export af Stykgods og Kornvarer fra New york og Philadelphia og Kornvarer fra Newport News og Norfolk til Hamburg, Rotterdam og Havre. Raterne for første Klasses Fartøier varierede for Tidsrum af 3 à 6 Maaneder mellem 6 sh. 3 d og 7 sh. 6 d i Januar til Mai, 6 sh. 6 d og 8 sh. i Juni—Juli, 7 sh. og 7 sh. 6 d i August, 8 sh. og 8 sh. 6 d i September, 8 sh. 6 d og 9 sh. i Oktober og November og stod ved Udgangen af December i 7 sh. 3 d.

Allerede i Juli var der livlig Efterspørgsel efter mindre Dampskibe for

Vestindietraden, og Begjæret efter denne Klasse Fartøier tiltog ved Krigens Ophør. Der er al Udsigt til, at vore Frugtfartøier i en nær Fremtid atter vil finde lønnende og livlig Beskjæftigelse paa Cuba; selv om denne Ø skulde blive amerikansk Besiddelse, vilde dog de Forenede Staters Kystfartsreglement neppe paa længere Tid derefter kunne udstrækkes til at omfatte Cuba, da Antallet af amerikanske Fartøier, som kunde nyttiggjøres for denne Fart, neppe paa langt nær vilde være tilstrækkeligt for Trafiken, som den under den sig nu stadigt udviklende livligere Samfærdsel kan ventes at blive.

Hvad vor Skibsfart paa Porto Rico angaar, kan den neppe siges at være bleven tilføiet noget føleligt Tab ved Øens Inddragelse under de Forenede Staters Kystfartsreglement, idetmindste ikke dersom blot hidtidige Resultater tages i Betragtning. I 1897 var der saaledes blot 2 norske Dampskibe i Fart mellem dette Konsulsdistrikt og Porto Rico, hvilke Fartøier tilsammen gjorde 9 Reiser derhen, og i 1896 ankom 1 Fartøi derfra 5 Gange og returnerede direkte 1 Gang; et andet Fartøi ankom derfra 3 Gange.

For Bomuld noteredes til Liverpool, Bremen eller Havre fra

	Atlanterhavshavnene og	Golfhavnene
i Januar og Februar	35 sh. à 37 sh. 6 d	40 sh. à 41 sh.
- Marts	32 sh. 6 d à 33 sh.	37 sh. 6 d à 40 sh.
- August	35 sh. à 37 sh. 6 d	40 sh. à 42 sh. 6 d
- September . . .	41 sh. 3 d	47 sh. 6 d
- Oktober	44 sh. à 45 sh.	52 sh. 6 d à 55 sh.
- November . . .	40 sh. à 47 sh. 6 d	52 sh. 6 d
- December . . .	37 sh 6 d	—

For Tømmer erholdtes fra Golfhavnene til U. K. eller Kontinentet i Februar og Marts 105 sh à 107 sh 6 d.; i Mai steg Raten i Sympati med Kornfragterne til 135 sh., i Juni noteredes 130 sh. à 115 sh., i Juli 120 sh. à 112 sh. 6 d, i August og September 112 sh. 6 d à 120 sh. I de sidste 4 Maaneder anvendtes ingen Dampskibe i denne Fart, da Afskiberne ikke kunde møde de Rater, som begjæredes paa Grund af de opadgaaende Kornvare- og Bomuldsfragter.

For Fosfat fra Havne mellem Brunswick og Fernandina til U. K. og Kontinentet betaltes 16 sh. à 20 sh.

Seilskibsfragter.

Gode Kulfragter fra Europa til Ostindien lagde Beslag paa megen af den ellers for Kasseolie disponible Tonnage, som dog for en Del erstattedes af Australiafarere, der fordreves fra deres vante Farvande ved energiske Forsøg af Dampskibskonkurrenter paa at trænge sig ind i denne Trade. Vedholdende stærkt Behov af Fartøier for Petroleumsudskibning til Østen bragte derfor Ostindiefragterne til at holde sig tilfredsstillende høit i Aarets første 7 Maaneder, hvorefter en formindsket Efterspørgsel efter Petroleum for Export bevirkede en mindre Reduktion i Raterne.

Petroleumsfragterne til Europa var meget vaklende til Udgangen af April, fra hvilket Tidspunkt der indtraadte en Forbedring, som vedvarede uforandret til Aarets Slutning.

Petroleumsfragterne stillede sig som følger:

	Jan.—April.	Mai.
U. K. direkt	1 sh. 10½ d à 2 sh. 9 d	2 sh. 6 d à 2 sh. 7½ d
Shanghai	cents 25 à 25 ½	cents 25
Hongkong	„ 21—21¾	„ 21—21¾
Anjer f. O.	„ 20	„ 20—21
Calcutta	„ 17 – 18	„ 17
Japan	„ 21—23	„ 23

	Juni.	Juli.
U. K. direkt	2 sh. 7½ d à 3 sh. 6 d	2 sh. 7 d a 3 sh. 6 d
Shanghai	cents 25	cents 25—23½
Hongkong	„ 21¼—23	„ 22—21
Anjer f. O.	„ 20	„ 20—18
Calcutta	„ 17	„ 15
Japan	„ 23	„ 23—22½

	August.	Septbr.—Oktbr.
U. K. direkt	2 sh. 6 d a 3 sh. 4½ d	2 sh. 3 d a 3 sh.
Shanghai	cents 24½—22½	cents 22½—20½
Hongkong	„ 21—20	„ 22½—19
Anjer f. O.	„ 18	„ 18—16
Calcutta	„ 15	„ 14—12
Japan	„ 22½—20	„ 21—20

	Novbr.	Decbr.
U. K. direkt	2 sh. 3 d a 3 sh. 6 d	2 sh. 3 d a. 3 sh. 8 d
Shanghai	cents 20½	cents 20½—22½
Hongkong	„ 20½—19	„ 20½—19
Anjer f. O.	„ 16	„ 18
Calcutta	„ 12	„ 14
Japan	„ 21—20	„ 21—20

Australiafragterne var i Januar 20 sh. til Sydney og 22 sh. til Melbourne for prompt Lastning og for April Lastning 19 sh. og 20 sh., i Juni 18 sh. og 18 sh. 6 d, i Juli 17 sh. og 17 sh. 6 d, som ogsaa noteredes ved Aarets Slutning.

Fragterne til Sydafrika led under en stærk Dampskibskonkurrance, saa at Skibsredere ikke var villig til at akceptere de Rater, som Afskibere kunde betale. Nogle faa Fartøier sluttedes i Aarets første Maaneder a 20 sh. til Kapstaden og 22 sh. 6 d til Port Elizabeth.

For Lumber til La Platafloden betaltes:

	Golfhavnene til Montevideo og Buenos Ayres	Boston til Buenos Ayres og Rosario.
Januar	$ 11.75 a 12.00	$ 7.50 a 8.00
Februar og Marts .	- 12.00 a 12.37½	- 7.25 a 9.50
April	- 12.00 a 12.25	- 9.00 a 10.00
Mai	- 12.50 a 14.00	- 9.50 a 11.00
Juni	- 14.50 a 14.75	- 10.00 a 12.00
Juli	- 14.50 a 14.00	- —
August	- 14.00 a 12.75	- 8.50
September—December	- 12.50 a 12.00	- 9.00 a 8.00

For Naval Stores betaltes i April—Mai fra Savannah—Wilmington til Cork f. O. eller direkte Østersøhavn for Fartøier af ca. 600 Tons 3 sh. 3 d a 3 sh. 6 d for Harpix og 4 sh. 3 d a 4 sh. 6 d for Terpentinsprit, og for den øvrige Del af Aaret henholdsvis 2 sh. 7½ d a 2 sh. 9 d og 3 sh. 10 d a 4 sh.

I Fiskalaaret 1897—1898 byggedes i de Forenede Stater 1 Bark, 159 Skonnerter og 199 Slupper paa tilsammen 34 416 Brutto Tons og 394 Dampskibe paa 105 838 Brutto Tons mod 338 Seilfartøier dr. 64 308 Tons og 288 Dampskibe dr. 106 152 Tons i 1887.

Der er delte Meninger om, hvorvidt det fra foregaaende Kongres overliggende Subsidieforslag vil blive Lov i den nærmeste Fremtid eller ei. „The New York Journal of Commerce", „The New York Maritime Register" etc. er af den Formening, at Forslaget, som har mange og indflydelsesrige Forkjæmpere, utvivlsomt vil blive vedtaget under den første Session af kommende Kongres; men der mangler heller ikke paa Opposition mod Forslaget paa Grund af de store Statsbidrag, det medfører, og som tildels antages at ville forhindre, at Forslaget bliver Lov indtil efter næste Præsidentvalg, om da.

I Besætningerne paa norske Fartøier fandt følgende Forandringer Sted:

	Afmønstrede.				Rømte.			
	Nordm.	Svenske	Udl.	Total.	Nordm.	Svenske.	Udl.	Total.
New York . .	640	147	138	925	128	41	24	193
Apalachicola .	7	—	6	13	—	—	—	—
Baltimore . .	30	10	63	103	—	—	—	—
Boston . . .	18	8	12	38	8	7	41	56
Brunswick . .	6	2	4	12	15	5	7	27
Darien . . .	11	1	2	14	4	2	1	7
New Orleans .	117	28	102	247	27	9	11	47
Norfolk . . .	—	1	—	1	1	—	1	2
Pensacola . .	101	29	59	189	79	27	49	155
Philadelphia .	140	55	76	271	49	30	35	114
Portland . . .	—	—	—	—	2	—	2	4
Savannah . .	40	3	30	73	38	13	37	88
Wilmington . .	1	1	1	3	13	9	1	23

	Paamønstrede.			
	Nordm.	Svenske.	Udl.	Total.
New York	756	241	209	1 206
Apalachicola . . .	10	—	—	10
Baltimore . . .	40	24	139	203
Boston	20	6	8	34
Brunswick . . .	13	4	10	27
Darien	4	—	1	5
New Orleans . . .	138	57	139	334
Norfolk	1	—	5	6
Pensacola . . .	164	56	136	356
Philadelphia . .	137	79	125	341
Portland	2	—	1	3
Savannah	63	16	56	135
Wilmington. . . .	6	3	20	29

Hyrerne var i New York:

Til Vestindien eller Central-Amerika og tilbage

	til de Forenede Stater:	Længere Reiser.
Matroser	$ 16 a 20 pr. Maaned	$ 12 a 18 pr. Md.
Letmatroser	- 15 a 16 - —	- 10 a 14 - —
Fyrbødere	- 22 a 25 - —	- 14.50 a 22 - —

Den ifølge Lov for Beskyttelse af Sømænd af 21de December 1898 udstedte Forordning, der absolut forbyder Hyreforskud og indskrænker Udbetaling til Sømænds Kreditorer i Tilfælde af længere Reiser end til Canada, Vestindien og Mexico til 10 a 30 Dages Hyre, betalbar efter at Hyren af Sømanden er optjent, synes ikke til Dato at have havt den tilsigtede Virkning: at standse Hyreforskud. Loven, der ogsaa er gjort bindende for fremmede Fartøier, naar speciel Traktatklausul ikke forhindrer det, synes nemlig for de fleste af disse Fartøiers Vedkommende at omgaaes ved Underhaandsaftaler mellem Skibsførerne og Sømændene, hvilke sidste som Regel altid er i Behov af Penge forskudsvis, medens Skibsførerne er uvillige til at blive opholdte her, til Sømænd, der er uafhængige og ikke i Behov af Penge, kan opdrives. Amerikanske Fartøier, for hvilke Mønstring i Overensstemmelse med Lovens Bogstav strengt overholdes af „the Shipping Commissioner", har enten været nødt til at betale indtil 70 % extra Hyre, eller har været opholdt her i op til 8 Dage og har da endelig faaet deres Mandskaber ombord under Politibeskyttelse mod Boardingmastrene.

Fra Konsulatet afsendtes:

390	Skrivelser	til det Kgl. Indredepartement,
146	—	- det Kgl. Udenrigsdepartement,
102	—	- det Kgl. Kommers Kollegium.
777	—	- Vicekonsulerne.
1 666	—	- andre Myndigheder og private Personer.

Af Arvebeløb hjemsendtes for norsk Regning Kr. 11 710.30, for svensk Regning Kr. 21 764.55.

For Regning af Sømænd hjemsendtes til Norge Kr. 4 183,45, til Sverige Kr. 5 227,38.

Gjennem Scandinavian Sailors, Temperance Home hjemsendtes til Norge $ 10 467,99 og til Sverige $ 2 488,61.

I kommerciel, industriel og finansiel Henseende har det forløbne Aat været overordentlig tilfredsstillende for de Forenede Stater.

Agerbruget har afkastet en rig Grøde, især af Kornvarer og Bomuld; Produktionen af Kjød og Fleskevarer, Jern, Staal og Mineralolier har været større end nogensinde før, og Exportforlangendet har svaret til Produktionen, saa at gode Markedspriser har som en Regel været vedligeholdte i Aarets Løb. Paa samme Tid som Udførselen af amerikanske Produkter har steget til en Værdi af 1 233½ Millioner Dollars i Kalenderaaret 1898 mod 1 087 Millioner i 1897 og 986 Millioner i 1896, faldt Indførselen fra 682½ Millioner Dollars i 1896 til 635 Millioner Dollars i 1898; der var saaledes en Handelsbalance i Staternes Favør af 598½ Mill. Dollars for 1898.

Indførselens Formindskelse under en forøget Folkemængde ansees at burde tilskrives dels en forceret Indførsel i 1897 som Følge af den forventede Forhøielse af Toldtaxten, en Formindskelse i Indførselen af Cubaprodukter og Forringelse i Værdierne af enkelte større Importartikler som Kaffe og The, men dels ogsaa den Kjendsgjerning, at Landets industrielle Udvikling har naaet et Standpunkt, som ikke alene gjør det mere og mere uafhængigt af Udlandet for de fornødne Manufakturvarer, men endog tvinger det til at søge Afsætning for samme i fremmede Markeder.

Pengemarkedet var gjennemgaaende jævnt; et Laan af 200 Millioner Dollars, der optoges i Anledning af Krigen med Spanien, indvirkede ikke i nogen synderlig mærkbar Grad paa Markedet, men tjente tvertimod til at bevare dets Ligevægt ved at modvirke den samtidige Indførsel af ca. 140 Millioner Dollars i Guld til delvis Dækkelse af Mellemværendet med Udlandet.

I det Hele taget havde Krigen ingen anden følelig Indflydelse paa Handelslivet end en kortvarig Flauhed i enkelte Forretningscirkler umiddelbart før dens Udbrud.

Aktier og Obligationer fandt livlig Omsætning og stod ved December Maaneds Udgang gjennemsnitlig 14 Points over de laveste Noteringer i Aarets Løb.

De samlede Jernbaners Brutto-Indtægter opgives i „Dunns Review“ til 1 105 Millioner Dollars mod 1 032 Millioner Dollars i 1897.

Renten for „Call money“ var mellem 1 og 6 % (1 a 1½ % i Juni og 2 a 6 % i Januar og September) og Vexel-Diskontoen mellem 3 og 6 % (3 a 3¾ % i Juni og 4½ a 6 % i April).

Kursen for £ Stlg. var lavest i Oktober: $ 4.82 a 4.83 for 60 D/D og

484¼ à 485¾ for Sigt, og høiest i April: henholdsvis 485¾ à 486¾ og 487 à 488¼.

Antallet af Falliter opgives til 12 186 med 130½ Millioner Passiva og 82½ Millioner Aktiva mod 13 351 i 1897 med 154½ Millioner Passiva og 105 Millioner Aktiva. Det største Antal Fallitter ytrede sig i Handelsbranchen blandt Speceri-, Kjød- og Fiskehandlere med 2 414 Fallitter, og i Industribranchen blandt Trævarefabrikanter til et Antal af 362. Bankfalliterne udgjorde af ovennævnte Beløb $ 18 705 580 mod 28¼ Millioner i 1897 og 50¾ Millioner i 1896.

Tilbøieligheden til at organisere „Trusts“ har fremdeles vist sig meget virksom. „The Commercial and Financial Chronicle“ nævner saaledes, at der i 1898 stiftedes 38 saadanne Foreninger med 43 Millioner Dollars i Obligationer og autoriseret Aktiekapital af 873¼ Millioner Dollars, herunder ikke indbefattet „Trusts“ med Aktiekapitaler af under 1 Million Dollars Diskussion om, hvorledes man skal kunne ved Lov forhindre Dannelsen af og udrydde disse Organisationer, hører til Dagens Orden, da de i Almindelighed ansees som ødelæggende for Forretningslivet og Arbeidsinteresserne, aldenstund Øiemedet med dem er i Aktiehavernes Interesse at ophæve al Konkurrance og reducere Driftsomkostningerne i størst mulig Grad.

De Forenede Staters Ind- og Udførsel var i Fiskalaaret 1ste Juli 1897 til 30te Juni 1898 som følger:

Indførsel.

	Fra de forenede Riger.	Total.
Bomuld	$ —	$ 5 019 503
Bomuldsvarer	- 187	- 27 267 300
Bøger	- 34 956	- 1 345 085
Børster	- 325	- 745 267
Cement	- 34 195	- 2 578 282
Diamanter og Guldarbeide	- —	- 10 388 880
Fiskevarer	- 645 139	- 4 345 589
Frugter	- 1 643	- 12 329 012
Frø	- 1 268	- 1 081 251
Glas og Glasvarer	- 3 735	- 3 782 617
Guttaperka	- —	- 25 386 010
Haar	- 849	- 2 126 366
Handsker	- 9 048	- 5 884 168
Huder	- 183 011	- 37 068 932
Jern og Staal:		
Maskineri	- 77 029	- 1 875 222
Knivsmedarbeide	- 8 648	- 944 056
Ambolter	- 2 805	- 47 795
raat og halvforarbeidet samt andre Fabrikater	- 1 315 949	- 6 408 873
Kaffe	- —	- 65 067 631
Kemikalier	- 41 137	- 42 731 291
Klokker, Uhre og Dele deraf	- 238	- 961 422

	Fra de forenede Riger.	Total.
Kunstgjenstande	$ 1 287	$ 2 263 427
Maltdrikke	- 906	- 695 102
Marmor og Fabrikater	- 3 103	- 689 454
Metalkompositioner og Fabrikater	- 19 246	- 3 621 068
Melk	- 820	- 67 729
Ost	- 7 248	- 1 343 173
Papir	- 2 154	- 2 838 738
Papirmateriale excl. Træmasse	- 8 383	- 2 170 342
Peltsværk	- 4 128	- 7 881 172
Porcellæn og Stentøi	- 1 292	- 6 687 360
Silke, raa	- —	- 32 106 067
— tilvirket	- —	- 23 523 665
Spirituosa	- 2 203	- 1 399 893
Sukker	- —	- 60 472 769
Talg og Fedt	- 488	- 592 828
The	- —	- 10 054 283
Tin	- —	- 8 776 151
Tjære	- 311	- 8 733
Tobak	- —	- 9 092 104
Tændstikker	- 99 176	- 135 611
Træmasse	- 156 890	- 601 642
Uld og Fabrikater	- 720	- 30 274 576
Vin	- 3 313	- 2 756 905
Andre Artikler	- 3 223	- 150 612 310
Tilsammen	$ 2 675 053	$ 616 049 654
mod i 1896—97	- 2 500 118	- 764 730 412
1895—96	- 3 320 321	- 731 969 965
1894—95	- 2 531 327	- 866 400 922

Udførsel.

	Til de forenede Riger.	Total.
Bohave, brugt	$ 3 981	$ 862 051
Bomuld	- 744 287	- 230 442 145
Bomuldsaffald	- 3 783	- 794 647
Bomuldstøi	- 4 237	- 13 290 823
Bøger og Tryksager	- 5 466	- 2 434 325
Dyr, levende	- 25	- 46 238 046
— Produkter af	- 1 171 582	- 167 340 960
Frugter, friske (Æbler)	- 2 237	- 1 684 717
— preserverede	- 717	- 1 624 721
— tørrede	- 15 150	- 2 919 613
— andre	- 15 954	- 2 200 907
Fernis	- 3 696	- 422 693
Frø, Kløver	- 7 300	- 1 892 101
Gjødningsstof	- 139 000	- 4 359 834

	Til de forenede Riger.	Total.
Glucose (Mais-Sirup) . .	$ 500	$ 2 871 839
Gummifabrikater . . .	- 6 728	- 1 499 157
Harpix	- 14 048	- 3 689 252
Honning	- 704	- 98 504
Instrumenter, videnskabel.	- 1 516	- 2 770 803
— musikalske	- 22 285	- 1 383 867
Kemikalier	- —	- 2 460 669
Klokker og Dele deraf .	- 11 536	- 955 557
Kornvarer	- 930 503	- 333 897 119
Kunstgjenstande . . .	- 1 801	- 273 521
Lamper	- 1 667	- 672 010
Lim	- 570	- 209 441
Læder og Lædervarer .	- 488 215	- 21 029 663
Metaller og Fabrikater deraf:		
Aluminium og Fabrikater	- 289	- 516 717
Kobber (Stænger) .	- 50 950	- 31 057 636
Guld og Sølvvarer .	- 2 260	- 747 780
Messingvarer . . .	- 2 448	- 1 320 093
Jern og Staal, halvforarbeidet . . .	- 17 235	- 4 616 391
Bjælker etc. . . .	- —	- 1 183 482
Baand	- —	- 47 327
Støbegods	- 6 231	- 804 975
Jernbanevognhjul .	- —	- 129 446
Jernbaneskinner . .	- —	- 4 650 426
Plader, Jern . . .	- —	- 182 809
— Staal . . .	- —	- 354 579
Spiger	- 1 510	- 1 316 743
Traad	- 14 000	- 2 593 306
Maskiner og Maskineri:		
Agerbrugs-Maskiner .	- 198 238	- 7 609 732
Bicykler	- 142 443	- 6 846 529
Damp-Maskiner:		
Lokomotiver . . .	- —	- 3 891 216
stationære . . .	- 2 200	- 398 590
Elektriske Maskiner .	- 2 408	- 2 052 564
Maskiner for Metalarbeide	- 98 911	- 4 618 683
Pumpemaskiner . .	- 27 905	- 2 023 034
Skomaskiner . . .	- 21 807	- 895 788
Skrivemaskiner . .	- 10 540	- 1 902 153
Trykkepresser . .	- 1 400	- 874 515
Symaskiner . . .	- 3 314	- 3 136 364
Andre	- 132 448	- 13 336 930
Laase og Hængsler . .	- 43 806	- 3 997 796
Ovne	- 2 818	- 382 980
Rør	- 27 164	- 3 092 016
Skydevaaben	- 8 122	- 672 223

	Til de forenede Riger.	Total.
Værktøi	$ 17 803	$ 2 430 536
Andre Fabrikater . . .	- 12 223	- 9 736 791
Zink	- 7 350	- 689 797
Oljer:		
Mineralolie . . .	- 1 380 301	- 55 586 195
Bomuldsolie . . .	- 55 508	- 10 137 619
Parafin og Parafinvox	- 19 259	- 6 030 292
Papir	- 5 042	- 5 494 654
Patentmediciner . . .	- 4 921	- 9 441 763
Peltsværk	- 6 409	- 2 986 970
Sirup og Molasses . .	- 47 690	- 1 061 929
Skrivemateriale, undtagen		
Papir	- 2 147	- 1 005 016
Sække	- 1 074	- 556 926
Stentøi	- 1 696	- 39 658
Smergel	- 4 771	- 103 388
Tobak:		
Bladtobak	- 42 953	- 21 924 337
Cigaretter	- 148 399	- 2 018 616
Andre Fabrikata . .	- 443	- 3 047 120
Trævarer:		
Saget Tømmer . .	- 1 097	- 3 438 578
Hugget — . .	- 3 214	- 1 128 893
Bord og Planker . .	- 90	- 12 080 318
Tøndestav	- 20 490	- 3 559 750
Møbler	- 18 474	- 3 701 851
Træmasse	- 2 199	- 536 670
Andre	- 18 305	- 3 805 323
Vine	- 2 940	- 728 749
Vogne	- 2 557	- 1 685 838
Andre Artikler . . .	- 68 103	- 93 762 528
Tilsammen	$ 6 311 393	$ 1 210 291 913
mod i 1896—97	- 5 463 534	- 1 032 007 603
1895—96	- 5 019 486	- 793 392 590
1894—95	- 4 648 086	- 831 030 785

Af Ind- og Udførselsværdierne i 1898 faldt der paa dette Distrikts havne:

	Indførsel.	Udførsel.
Newyork	$ 402 281 050	$ 445 515 794
Baltimore	- 8 907 118	- 118 845 580
Boston	- 51 475 099	- 116 129 227
Beaufort	- 66 761	- 2 426 877
Brunswick	- 31 630	- 10 602 410
Charleston	- 1 311 533	- 11 440 130
Darien	- —	- *) 1 100 900

*) Anslaaet Beløb, ikke optaget i den officielle Statistik.

	Indførsel.	Udførsel.
Galveston	$ 68 428 621	$ 1 166 180
Key West	- 460 084	- 521 515
Mobile	- 1 124 401	- 9 584 248
Norfolk	- 201 080	- 13 978 478
Pensacola	- 182 234	- 8 211 429
Philadelphia	- 31 419 997	- 56 244 436
Portland	- 433 275	- 6 347 176
Savannah	- 391 634	- 28 938 166
Wilmington	- 186 421	- 9 761 606
New Orleans	- 9 664 457	- 112 826 681
Apalachicola	- 106	- 353 715
Newport News	- 1 066 727	- 30 287 521
Pearl River (Ship Island)	- 528	- 1 371 538

Af Ind- og Udførselsværdierne førtes i følgende Nationers Fartøier

	Indførselsværdi (Dollars).		Udførselsværdi (Dollars).	
	Dampskibe.	Seilskibe.	Dampskibe.	Seilskibe.
Ammerikanske	64 422 388	29 113 479	45 485 753	19 221 038
Belgiske	20 252 417	—	18 752 879	—
Britiske	294 207 519	20 139 596	776 246 060	58 151 413
Franske	36 557 082	118 788	16 728 339	1 660 418
Hollandske	21 979 037	931 193	20 474 037	708 880
Italienske	227 770	2 657 959	942 132	4 427 681
Norske	12 700 279	2 835 563	24 355 368	8 822 446
Tyske	63 195 471	1 987 057	90 850 821	8 309 819
Alle andre	11 135 700	3 160 564	44 169 026	3 927 064
	524 677 663	60 944 199	1 038 004 415	105 228 759

Pr. Jernbane beløb Indførselen sig til $ 30 427 784 og Udførselen sig til $ 67 058 739.

Fiskevarer. Indførselen var i Fiskalaaret 1897—98:

	Ansjos og Sardiner.	Stokfisk og Klipfisk etc.	Sild, lagesaltet.
Norge og Sverige	$ 49 110	$ 54 464	$ 229 108
Frankrige	- 866 985	- 2 395	- —
Portugal	- 130 391	- —	- —
Italien	- 21 964	- —	- —
Belgien	- 19 936	- —	- —

	Ansjos og Sardiner.	Stokfisk og Klipfisk etc.	Sild, lagesaltet.
Canada	$ —	$ 403 351	$ 49 322
Holland . . .	- —	- —	- 462 343
Tyskland . . .	- —	- —	- 21 201
Storbritannien og Irland . . .	- —	- —	- 289 801
Andre Lande . .	- 22 288	- 65 758	- 1 275
Total i 1897—98	$ 1 110 674	$ 525 968	$ 1 053 050
„ i 1896—97	$ 902 742	$ 451 654	$ 886 647
Deraf fra Norge og Sverige	- 28 072	- 24 400	- 100 302
Total i 1895—96	$ 970 347	$ 467 059	$ 1 138 693
Deraf fra Norge og Sverige	- 32 343	- 42 452	- 143 257

	Makrel.	Røget Sild.	Anden.
Norge og Sverige	$ 143 457	$ 1 072	$ 60 433
Frankrige . . .	- 220	- —	- 5 372
Italien	- —	- —	- 11 472
Canada	- 142 510	- 99 206	- 62 611
Holland	- 10 733	- —	- 1 015
Tyskland . . .	- —	- —	- 21 895
Storbritannien og Irland . . .	- 695 902	- 7 562	- —
Andre Lande . .	- —	- —	- 170 607
Total i 1897—98	$ 992 822	$ 107 840	$ 333 405
„ i 1896—97	- 1 164 424	- 88 085	- 511 646
Deraf fra Norge og Sverige	- 132 397	- 10 026	- 61 932
Total i 1895—96	$ 1 063 476	$ 74 460	$ 442 302
Deraf fra Norge og Sverige	- 84 941	- 4 879	- 65 473

Priserne var i Newyork som følger:

	Norsk Sild.			Hollandsk Sild.	
	KKKK. Slo.	Fedsild	KKK.	Mixed.	„Milkers“
Januar—Februar	$ 7.50	9.50	—	9	8.50
Marts—Mai . .	- 6.25	—	7.75	8.75	—
Juni	- 6.25	8.25	8	7	—
September . .	- 6.50	9	9	6.50 à 7	8
Oktober . . .	- 7.75	9 à 10	9	—	8
Novbr.—Decbr.	- —	8.50	8.50	6.75 à 7	—

Skotsk Sild.

	Large fulls.	Fulls.	Mattjes.
Januar—Februar . .	12	8.50 à 8.75	—
Marts—Mai . . .	11 à 12	8.50 à 8.75	—
Juni	10 á 10.50	—	15 à 15.50
September	8 à 7.75	—	14.50
Oktober	8 à 8.50	9	—
Novbr.—Decbr. . .	8.25 à 8.50	9	—

	Cutheads.	Belly Cuts.	Brisling.	Ansjos.
Januar—Februar	$ 6	6.50	5.50	3.25 pr. $^1/_2$ Td.
April—Mai . . -	6.75—7.50	7.50 à 8.50	5.40	3 à 3.50
Juni . . . . . -	6.75	7 à 7.50	5.25	3 à 3.25
September . . -	6	7 à 7.25	6	3.50
October . . . -	—	6.50	5.25	3.50
November . . -	—	6.75 à 7	5.50	3.50
December . . . -	—	6.50 à 7	5.75	4

Makrel.

	Bloaters	No. 1.	Norsk 2.	3.
Januar—Juni . . .	$ 38	28	14.50 à 19	14.50 a 17
Juli . . . . . -	30 à 35	—	12.50—18	14
Oktober—November . -	$36^1/_2$—37	24 à 28	19 à 21	18—19

	Irsk No. 2.	Cape Breton „Bloaters".	Cape Breton No. 1.	Halifax No. 1.
Januar—Juni . . .	$ 19	32	23	22
Juli . . . . . -	14 à 15	32	—	29 a 30
Oktober—November -	18	35	25	34 à 25
December . . . . -	17.50 à 18	32	23	22

For No. 1 amerikansk Makrel noteredes i Boston:

Juni 13—18 $ 10.50, Juni 18—30 $ 8.75 à 9, Juli 1—10 $ 10, Juli 10—20 $ 10.50, Juli 20—30 $ 13.50, Aug. 1—6 $ 14.50, Aug. 6—20 $ 15.50—16, Aug. 20—Septbr. 1 $ 16.50, Septbr. 1—Oktbr. 1 $ 17.50, Oktbr. 1—Novbr. 1 $ 23.

For Storsei, Rødskjær og Rundfisk noteredes $4^1/_2$ à 5 c., $6^1/_2$ à $8^1/_2$ c., 6 à 7 c.

Af Medicintran importeredes i 1897—1898 fra Norge:

202 513 Gallons, værd $ 107 495 mod
161 730 — „ - 153 217 i 1896—1897 og
165 513 — „ - 192 560 - 1895—1896.

*

Priserne opgives for April til $ 25 pr. pr. Td., Juni $ 24, Juli og August $ 25 à 25.50, Septbr. og Oktbr. $ 24, Novbr. og Decbr. $ 24 og i April 1899 $ 20.

Ifølge Boston Fish Bureau var 104 Fartøier beskjæftigede i Makrelfisket i 1898 mod 158 i 1897. Der opfiskedes 79 637 Tdr. Makrel og nedsaltedes 14 286 Tdr. mod 13 154 Tdr. i 1897.

47 Fartøier var engagerede i Bankfiskerierne for Saltning mod 50 i 1897, og Fangsten beløb sig til 167 733 Quintals salt Fisk mod 119 003 i 1897.

Af Fiskevarer udførtes i Fiskalaaret 1897—98:

	Torsk, Hyse etc., tørret, røget eller anderledes tilberedt.		Sild, tørret eller røget.		Makrel, lagesaltet.	
Til	Amerikansk.	Importeret.	Amerik.	Import.	Amerik.	Imp.
Vestindien	$ 186 211	330 659	72 201	95 285	9 182	741
Central-Amerika . .	- 11 098	4 813	166	—	1 908	—
Holl. Guiana . . .	- 32 797	—	170	112	—	—
Brit. og Fransk do.	- 7 104	2 087	562	235	1 354	240
Venezuela	- 9 943	3 149	702	96	124	—
Mexico	- 957	29	33	—	50	—
Brazilien	- 17 007	1 618	—	—	—	—
Colombia	- 7 169	5 171	289	—	577	196
Sandwichsøerne . .	- 6 347	—	—	—	—	—
Canada og Br. Columbia	- 7 622	—	149	1 558	550	—
Andre Lande . .	- 14 698	2 880	572	25	1 085	—
Tilsammen	$ 300 953	350 406	74 844	97 311	14 830	1 177

	Amerikansk.	Importeret.
De ovennævnte Fiskevarer:	390 627	448 894
Lax, preserveret	2 564 017	—
— røget, saltet etc. . . .	332 023	1 182
Anden Fisk, preserveret . . .	140 510	—
Kaviar	195 110	—
Skjælfisk	586 403	1 191
Anden	390 251	44 507
Tilsammen	4 598 941	495 774

Træmasse-Ind- og Udførselen stillede sig som følger:

Indførel.

	Fiskalaarene 1897—98.		1896—97.		1895—96.	
Fra	Tons.	Doll.	Tons.	Doll.	Tons.	Doll.
Norge og Sverige .	3 704	156 890	5 019	200 761	7 839	293 608
Canada	24 220	368 633	34 804	498 706	29 197	417 116

	Fiskalaarene 1897—98.		1896—97.		1895—96.	
	Tons.	Doll.	Tons.	Doll.	Tons.	Doll.
Tyskland . . .	1 617	72 167	1 783	94 574	6 195	309 731
England	215	2 420	—	—	1 383	15 749
Belgien	80	1 082	—	—	105	1 591
Østerrige. . . .	10	450	150	6 099	424	15 031
Holland	—	—	14	746	—	—
Total	29 846	601 642	41 770	800 886	45 143	1 052 826

Deraf til

	Fiskalaaret 1897 - 98.	
	Tons.	Dollars.
Baltimore	3	712
Bangor	1 888	53 775
Boston	3 097	123 147
New York	2 607	109 917
Philadelphia	640	7 412
Champlain N. Y.	7 716	110 769
Vermont	6 827	100 111
Michigan	4 202	48 043
Andre Steder	2 866	47 756
Summa	29 846	601 642

Udførsel i Fiskalaaret 1897—98.

Til	Tons.	Dollars.
England	19 727	358 466
Canada	1 634	27 818
Belgien	1 824	70 043
Frankrige	850	34 415
Tyskland	536	21 406
Italien	290	10 433
Mexico	131	4 910
Danmark.	92	3 342
Norge og Sverige	54	2 199
Peru	23	990
Østerrige.	17	692
Japan.	16	496
Chili	15	1 206
Brasilien	2	150
Australien	2	104
Summa	25 213	536 670

Heraf fra New York 7 152 Tons, Castine, Me. 5 327 T., Bangor 4 553 T. Portland 2 306 T., Boston 3 556 T., Philadelphia 618 T., Baltimore 68 T., Champlain N. Y. 220 T., Vermont 1 324 T., Michigan 90 T. Tilsammen 25 213 Tons.

Indførselen og Udførselen
i 8 Maaneder til den 1ste Marts i Aarene

	1898.		1899.		1898.		1899.	
	Tons.	Dollars.	Tons.	Dollars.	Tons.	Dollars.	Tons.	Dollars.
var	17 401	334 923	23 313	444 272	15 828	356 490	18 113	407 561

Statistik over Udførselen før den 1ste Juli 1897 foreligger ikke, ei heller over kemisk og mekanisk Træmasse separat.

Sodacellulose. Udbyttet til Fabrikanterne berettes ikke at have været tilfredsstillende, skjønt Prisen avancerede ubetydeligt under Vaaren 1898 og vedligeholdtes paa det høiere Punkt til Aarets Slutning. Der synes ikke at have været nogen Overproduktion i 1898, og den for Salg fabrikerede Kvantitet antages at ville blive reduceret ca. 18 000 Tons i indeværende Aar, dels paa Grund af Stansning af en større Fabrik i Maryland og dels fordi Fabrikernes egen Papirtilvirkning ventes forøget; man imødeser som Følge heraf en ubetydelig Stigning i Prisen.

Sulfitcellulose. Enkelte Fabriker har forøget sin Produktionskapacitet, og nogle nye Fabriker berettes at være under Bygning. Den ved Krigen forøgede Aviscirkulation og Standsning i Indførselen af Svovl bragte Prisen til at stige, hvilket atter senere bevirkede en Overproduktion, som havde til Følge, at enkelte Fabriker blev nødt til at sælge sine Produkter til Underpris.

Man imødeser en betydelig forøget Tilførsel i den nære Fremtid fra Canada, hvor flere større Sulfitfabriker er under Bygning, hovedsagelig med Export til England for Øie, skjønt der ogsaa gjøres Regning paa Afsætning i det amerikanske Marked. Man venter i Canada at faa en farlig Konkurrent, da Raamaterialet og Arbeidslønnen der er betydelig lavere end i de Forenede Stater.

Priserne var ifølge „Paper Trade Journal“:

Sodacellulose,	importeret	bleget . .	$ 2.70 à 2.80
—	—	ubleget . .	- 2.15 à 2.10
—	amerikansk	bleget . .	- 1.90 à 2.10
Sulfitcellulose,	importeret	bleget . .	- 3.25 à 3.50
—	amerikansk	ubleget .	- 1.62 à 2
—	—	„selected“ .	- 2 à 2.35

Mekanisk Træmasse $ 13 à 15 pr. Ton f. o. b. fra Fabriken.

Fragten for Træmasse i 1898 fra Havne i Maine til Liverpool opgives til 12 à 15 sh. pr. Ton.

Ifølge Lockwoods Directory var de amerikanske Fabrikers Produktionskapacitet pr. Døgn som følger:

	Mekanisk Træmasse.	Cellulose.
I December 1898	3 387 Tons	516 Tons Soda
		1 419 — Sulfit
		Tils. 1 935 Tons
— 1896	2 805 —	1 709 —
— 1894	2 353 —	1 263 —
— 1892	1 700 —	868 —
— 1890	1 450 —	556 —
— 1885	25 —	294 —

og i December 1898: fint Skrivpapir 521 Tons pr. Døgn, Bogpapir 1 288 T., Avispapir 2 357 T., Pakpapir 1 755 T., Pap 1 864 T., andet 865 T. pr. Døgn.

Marmor for udvendigt Bygningsbrug indføres ikke, da fremmed Marmor paa Grund af Toldforhøielsen i 1897 til 65 c. pr. Kubikfod for raa Blokke ikke kan konkurrere med amerikansk Marmor, som leveres f. o. b New York til 90 c. à $ 1.25 pr. Kubikfod.

Marmor til indvendig Vægbeklædning etc. indførtes før i store Kvantiteter i saget Tilstand, men den nye Toldtaxt har ligeledes umuliggjort denne Forretning, idet Tolden forhøiedes fra 85 c pr. Kubikfod for Plader ikke under 1 Tomme tyk til $ 1. 10 for Plader over 2 Tommer tyk. Da man til Vægbeklædning anvender Plader af 1 Tommes Tykkelse, er Indførselsen derved faktisk forbudt, skjønt man kan indføre saadanne Plader som „paving tiles", for hvilke Tolden er 12 c. for ikke over 1 Tommes Tykkelse, 15 c. for fra 1 til og med $1\frac{1}{2}$ Tom. Tykkelse og 18 c. for fra $1\frac{1}{2}$ til og med 2 Tom. Tykkelse; denne Toldsats umuliggjør imidlertid Konkurrancen, og man maa derfor nu importere Marmor for saadant Brug i raa Blokke og lade dem sage her, hvilket ogsaa var Øiemedet med Toldsatsens Forhøielse, som allerede har resulteret i Oprettelsen af flere Marmorsagbrug her.

Granit har i de seneste Aar taget et stort Opsving for Bygningsøiemed og leveres her i raa Blokke fra New Englands Stenbrud til 50 c. à $ 1.00 pr. Kubikfod, og da Tolden er opsat til 12 c. pr. Kubikfod, er fremmed Konkurrance selvfølgelig udelukket. Monumenter, forarbeidede af skotsk, norsk eller svensk Granit, importeres hovedsagelig for Vesten fra Aberdeen, hvis Faciliteter for Hugning etc. sætter det istand til at konkurrere med herværende Stenhuggerier uagtet den høie Told af 50 % ad valorem.

Af Cement indførtes:

Fra	1897—1898.	1896—1897.	1895—1896.
Norge og Sverige	$ 34 195	$ 25 856	$ 62 078
Tyskland . . .	- 1 366 209	- 1 517 232	- 1 815 307
Belgien . . .	- 736 666	- 749 174	- 871 000
England . . .	- 379 759	- 596 195	- 940 013
Danmark . . .	- —	- 11 978	- 72 485
Andre Lande .	- 61 453	- 71 915	- 78 438
Tilsammen	$ 2 578 282	$ 2 972 350	$ 3 839 321

Mange nye Cementfabriker berettes at være blevne oprettede her i den senere Tid, og skjønt det leverede Fabrikat ikke endnu kan maale sig med de europæiske Mærker, venter man med Tiden at vise sig istand til at konkurrere med disse. Prisen for det amerikanske „Rosendale“ Cement opgives at have været fra $ 1.00 til $ 1.75 pr. Td., og svensk sælges for $ 2.00 à 2.35 pr. Td. leveret New York inkl. Told; tysk „Dyckerhoff“ à $ 2.25—2.55.

Af Jern og Staal indførtes i Fiskalaaret 1ste Juli 1897 til 30te Juni 1898:

	Rujern.		Stangjern.		Wire Rods.	
Fra	Tons.	$	Tons.	$	Tons.	$
[Norge og] Sverige .	2 001	42 795	12 201	498 713	11 037	445 158
Storbritannien . .	21 057	561 536	2 123	149 715	6 423	391 463
Belgien	1 000	17 266	682	27 848	—	—
Canada	1 535	38 514	4	230	—	—
Tyskland	—	—	167	6 923	212	7 449
Andre Lande . . .	47	15 572	—	—	7	771
Total i 1897—98	25 640	675 683	15 177	683 429	17 679	844 841
„ i 1896—97	22 159	520 745	13 459	598 382	14 800	682 803
Deraf fra [Norge og] Sverige	220	5 269	10 301	412 303	7 970	303 865
Total i 1895—96	88 125	2 031 247	21 831	861 503	26 864	1 086 765
Deraf fra [Norge og] Sverige	3 972	75 633	18 713	671 144	16 753	594 876

	Staal, halvforarbeidet.		Traad.	
Fra	Tons.	$	Tons.	$
[Norge og] Sverige . . .	4 862	301 395	31½	5 495
Storbritannien	7 978	834 496	1 964	223 208
Belgien	399	15 923	3	1 094
Canada	5½	1 286	44	2 877
Tyskland	470	38 586	247	92 985
Andre Lande	45½	12 369	84½	23 195
Total i 1897—98	13 760	1 204 055	2 374	348 854
„ i 1896—97	17 661	1 554 438	2 825	389 297
Deraf fra [Norge og] Sverige	7 125	437 366	83	12 710
Total i 1895—96	30 720	1 945 150	4 717	616 976
Deraf fra [Norge og] Sverige	8 738	507 992	37	7 537

For svensk Stangjern og Wire Rods noteredes ifølge Opgave:

	Stangjern.		Wire Rods.	
1 Januar 1898 .	£ 9. 0. 0	pr. Ton	£ 9. 5. 0	pr. Ton
- Decbr. 1898 .	- 9. 5. 0 à 9. 7. 6	„ —	- 9. 12. 6 a 9. 17. 6	„ —
20 April 1899 .	- 10. 0. 0 a 10. 5. 0	„ —	- 10. 10. 0 à 10. 15. 0	„ —

leveret cif New York, Boston eller Philadelphia.

Der produceredes i de Forenede Stater i Aaret 1898 11 773 934 Tons Rujern, hvoraf 7 337 384 Tons Bessemer, mod 9 652 680 Tons i 1897 og 8 623 127 Tons i 1896. Af 414 Smelteovne var 202 i Gang den 31te December 1898.

Der udførtes i Kalenderaaret 1898:

Jernmalm .	31 579	Tons	til en Værdi af	$	67 548
Rujern . .	253 077	—	—	-	2 547 252
Skrat . .	73 944	—	—	-	771 590
Stangjern .	7 074	—	—	-	241 499
Stang og Rod-Staal	24 195	—	—	-	676 499
Staal Billets, Ingots og Blooms	28 600	—	—	-	544 771
Wire Rods	18 510	—	—	-	390 144

Tidligt i 1898 opstod der et livligt Begjær efter næsten alle ledende Jern- og Staalprodukter, hvilket vedvarede hele Aarets Løb uden dog at foraarsage nogen synderlig Variation i Priserne. Blandt de mest fremtrædende Begivenheder maa nævnes følgende i Aarets Løb dannede „Trusts“, nemlig: „The American Steel & Wire Company“ med 24 Millioner Dollars Kapital, der absorberede 80 pCt. af Landets Staaltraad-Fabriker, „The Federal Steel Co.“ med 200 Millioner Dollars Kapital, der indbefatter flere af de største vestlige Jern- og Staalværker, og „American Tin Plate Co.“ med 50 Millioner Dollars Kapital, der indbefatter næsten alle Landets Blikplade-Fabriker.

Følgende Noteringer vil vise de høieste og laveste Priser i Aarets Løb:

Rujern No. 2 × Foundry: Januar $ 11.25 à 11.50, Juli $ 10.50 à 10.75, December $ 11.15 à 11.25 i Philadelphia.
Staal Billets: Januar $ 17.40 à 17.50, September $ 16.25 à 16.75, December $ 17 25 à 18 i Philadelphia.
Wire Rods: Januar $ 26.25. Juli $ 21.25, December $ 22.50 i Chicago.
Staal-Jernbaneskinner: 1ste Januar $ 19 à 20, December 17 à 18 i Philadelphia.

Af Skind og Huder importeredes:

Fra	Gjedeskind.	Ko- og Oxehuder.	Andre Huder
Norge og Sverige	$ 8 467	$ 135 533	$ 39 011
Frankrig . . .	- 2 164 570	- 584 437	- 622 437
Tyskland . . .	- 691 064	- 573 753	- 1 210 515

	Gjedeskind.	Ko- og Oxehuder.	Andre Huder.
Rusland . . .	$ 1 113 030	$ 29 336	$ 69 024
Storbritannien og Irland .	- 971 682	- 1 970 253	- 3 112 317
Holland . . .	- 152 954	- 126 901	- 42 701
Mexiko . . .	- 1 021 200	- 581 931	- 136 158
Sydamerika. .	- 2 947 924	- 6 227 478	- 513 983
Ostindien . .	- 3 291 049	- 1 224 234	- 51 765
Afrika . . .	- 1 039 968	- 218 553	- 3 739
Østerrige og Ungarn . . .	- 329 906	- 5 306	- 21 947
Kina	- 714 668	- 382 775	- 113 345
Andre Lande .	- 1 330 119	- 1 564 499	- 1 710 400
	$ 15 776 601	$ 13 624 989	$ 7 667 342

mod i 1896—97 $ 11 328 162 Gjedeskind og $ 16 534 864 } Ko-, Oxe- og
hvoraf fra Norge og Sverige $ 29 249 og $ 79 577 } andre Skind.

Priserne opgives som følger:

Gjedeskind . . .	$ 8.50 à 9.25	pr Dusin
„Chevrettes" . : .	- 7.50 à 7.75	„ —
Kalveskind . . .	- 10 à 11½ c.	„ lb.
Kohuder, saltede .	- 9½ a 10 c.	„ „
Oxehuder	- 10 a 10½	„ „

Af Kornvarer udførtes:

	1897—1898.		1896—1897.	
	Til de forenede Riger.	Total.	Til de forenede Riger.	Total.
Byg	$ —	$ 5 542 040	$ —	$ 7 646 384
Boghvede . . .	- —	- 589 285	- —	- 678 959
Havre	- 5 650	- 20 632 914	- —	- 8 756 207
Havremel . . .	- 11 551	- 1 757 978	- 2 101	- 1 071 340
Hvede	- 95 550	- 145 684 659	- 68 096	- 59 920 178
Hvedemel . . .	- 432 416	- 69 263 718	- 136 181	- 55 914 347
Klid	- 4 280	- 1 329 519	- —	- —
Mais	- 62 673	- 74 196 850	- 15 628	- 54 087 152
Maismel	- 1 422	- 1 766 068	- 1 555	- 902 061
Rug	- 309 521	- 8 825 769	- —	- 3 667 505
Rugmel	- —	- 11 815	- —	- 7 366
Brød og Kjæks .	- 25	- 788 264	- 170	- 697 695
Korn-Præparater .	- 6 563	- 1 765 207	- 14 078	- 4 508 025
Andre Lande . .	- 852	- 1 743 033	- —	- —
Total	$ 930 503	$ 333 897 119	$ 237 809	$ 197 857 219

For Hvede stod Prisen i New York allerede ved Aarets Begyndelse i
ca. $ 1.00 pr. Bushel, og Hvedemangel i Europa samt Hausseoperationer i

Chicago bragte den den 10de Mai op til $ 1.91; disse Operationer mislykkedes imidlertid, og Prisen faldt i Juni pludselig ned til $ 1.00 og derefter gradvis til 67 c. i September; den 31te December noteredes 77½ c.

For Hvedemel noteredes i New York:

Januar 1898	$ 3.05	for	„Superfine“	og	$ 4 70	for	„Patent“
Mai	- 5.15	„	—	„	- 6.75	„	—
31te December	- 2 40	„	—	„	- 3.60	„	—

Mais steg paa Grund af en mislig europæisk Rughøst fra 33¼ c. den 1ste Januar (for „No. 2 mixed“) til 41¾ i August; den faldt atter til 33¾ c. den 15de September og stod ved Aarets Slutning i 43¾ c i New York.

Havre (No. 2) varierede mellem 24⅞ og 36 c. pr. Bushel (New York).

Petroleum. Der udførtes:

	Fiskalaarene 1897—1898.			
	Norge og Sverige.		Total.	
	Gall.	$	Gall.	$
Raa Olje	136 314	8 179	113 297 397	4 343 262
Nafta	352 291	20 504	16 252 929	1 080 797
Lubricating . . .	140 602	20 894	60 299 365	7 239 454
Raffineret. . . .	23 567 695	1 330 724	824 426 581	42 922 682
Tilsammen	24 196 902	1 380 301	1 014 276 272	55 586 195

	Fiskalaarene 1896—1897.			
	Norge og Sverige.		Total.	
	Gall.	$	Gall.	$
Raa Olje	146 960	11 408	131 726 243	6 171 852
Nafta	247 106	18 327	14 249 028	1 123 347
Lubricating . . .	158 858	37 681	50 199 345	6 619 864
Raffineret . . .	18 961 261	1 190 314	771 350 626	48 543 916
Tilsammen	19 514 185	1 257 730	967 525 242	62 458 979

Priserne for Petroleum var i Vaarmaanederne ca. ½ c. lavere pr. Gallon end i Vaaren 1897, men steg gradvis fra Juni til December og stod ved Aarets Slutning 2 1/10 c. pr. Gallon høiere end i December 1897. Prisen for raffineret Petroleum var den 1ste Januar 5.40 c., den 1ste April 5.75 c., den 1ste Mai 5.60 c., den 1ste Juni 6.15 c. og den 31te December 7.50 c. pr Gallon.

Af Læder og Skotøi udførtes:

	Fiskalaarene 1897—1898.		1896—1897.	
	Norge og Sverige.	Total.	Norge og Sverige.	Total.
Overlæder . . .	$ 71 630	$ 9 949 593	$ 61 158	$ 8 793 902
Saalelæder . . .	- 405 092	- 6 644 553	- 640 384	- 6 510 404
Skotøi	- 5 432	- 1 816 538	- 14 184	- 1 708 224
	$ 482 154	$ 18 410 684	$ 715 726	$ 17 012 530

Prisen stillede sig ca. 1 c. pr. ℔ høiere for Saalelæder end i 1897, ved hvis Slutning „Hemlock non-acid" stod i 20 a 21 c. I Januar 1898 noteredes 21 c. og fra den 1ste Juni til 31te December 21 a 22 c.

For „Buff No. 1 Prime Heavy" var Prisen den 1ste Januar 11½ c., Juni til September 13, Oktober og November 12½ a 12 og den 31te December 11½ c. pr. ℔.

Kjød og Fedevarer. Udførselen var:

	Fiskalaarene 1897—1898.		1896—1897.	
	Norge og Sverige.	Total.	Norge og Sverige.	Total.
Preserveret Oxekjød	$ 2 028	$ 3 279 657	$ 12 385	$ 4 656 308
Ferskt —	- —	- 22 966 556	- —	- 22 653 742
Saltet —	- 25 404	- 2 368 467	- 70 133	- 3 514 126
Andet —	- —	- 150 051	- —	- 83 701
Talg	- 5 097	- 3 141 653	- 23 048	- 2 782 595
Flesk, „Bacon" . .	- 317 797	- 46 380 918	- 347 983	- 34 187 147
— Skinke . .	- 25 977	- 18 987 525	- 25 177	- 15 970 021
— saltet . .	- 70 102	- 4 906 961	- 18 770	- 3 297 214
— ferskt . .	- —	- 815 075	- —	- 94 816
Smult	- 269 795	- 39 710 672	- 241 457	- 29 126 485
— kompositioner	- 2 312	- 1 118 659	- 10 604	- 857 708
Pølse-„casings" . .	- 7 181	- 1 821 519	- —	- —
Faarekjød	- —	- 27 961	- —	- 28 341
„Oleo"olie	- 372 912	- 7 904 413	- 295 319	- 6 742 061
Margarin	- —	- 386 297	- —	- 472 856
Andre Kjødprodukter	- 27 347	- 4 278 817	- —	- 3 016 568
Smør	- 45 594	- 3 864 765	- 56 579	- 4 493 364
Ost	- 11	- 4 559 324	- —	- 4 636 063
Melk	- 25	- 671 670	- —	- 524 968
Summa	$ 1 171 582	$ 167 340 960	$ 1 101 455	$ 137 138 084

Som Følge af de paa Grund af Krigen indgaaede Regjeringskontrakter steg Priserne paa Kjødvarer i April til Slutningen af Juni, fra hvilket Tidspunkt de atter gradvis faldt. Stærkt Begjær fra Tyskland bevirkede atter en mindre Stigning mod Aarets Slutning.

Priserne var for:

	„Family"-Beef. Pr. Td.	„Mess-Pork". Pr. Td.	Smult, prima. Pr. lb.	Talg. Pr. lb.
Januar . . .	$ 10.50 a 11.50	$ 8.75 a 9.25	5.00 a 5.05 c.	$3^5/_8$ a $3^3/_4$ c.
Mai	- —	-	5.90—7	—
Juni . . .	- 12.00—12.50	- 11.75—12.00	—	$4-4^1/_8$
Septbr.—Okt.	- 9.50—10.50	- 8.50—9.25	5.15—5.40	$3^5/_{16}$—$3^9/_{16}$
Decbr. 31. .	- 10.00—11.00	- 9.50—10.00	5.75	$3^5/_8$

	Smør „State Dairy".	Smør „Factory".	Oleo-stearin.
Januar	17 a 20 pr. lb.	$13^1/_2$ a 15 pr. lb.	$4^3/_4$ pr. lb.
Mai	$14-16^1/_2$	—	$6^5/_8$
Juni	—	13—14	—
Septbr.—Oktbr. . .	$16^1/_2$—20	14—$14^1/_2$	5—$5^1/_4$
Decbr 31	18—20	14—$14^1/_4$	$5^1/_4$

Der berettes at være bleven exporteret adskilligt Hestekjød saavel til Norge som til Sverige, men det indbefattes i Statistiken under „Andre Kjødprodukter", og nogen Opgave over de exporterede Kvantiteter har saaledes ikke været at erholde. Herværende Blade paastaar, at de til Slagt anvendte Heste som oftest lider af Sygdomme, der gjør dem umulige til andet Brug, og det tør vistnok antages, at denne Paastand tildels ikke er saa ganske ugrundet.

Af Bomuld udførtes:

	Til Norge og Sverige.	Total.
1897—1898	25 909 Baller, $ 744 287	7 581 904 Baller $ 230 442 145
1896—1897	12 849 — - 472 600	6 176 365 — - 230 890 971

Af de ovenanførte 25 909 Baller sendtes 1 550 Baller til Christiania og de øvrige til Sverige.

Den overordentlig rige Høst, som anslaaes til $12^1/_2$ Mill. Baller, bevirkede tilsvarende lave Priser, der for „Middling" rangerede

i New York mellem $6^9/_{10}$ medio Juni og $5^5/_{16}$ i November og
i New Orleans „ $6^1/_{16}$ — „ $4^3/_4$ i —

Af den udførte Kvantitet udskibede New Orleans 2 365 395 Baller, Galveston 1 513 815, New York 732 117, Savannah 718 575, Charleston 318 915, Boston 304 299, Wilmington 298 086, Brunswick 242 107, Mobile 228 032 Baller.

Immigrationen. I Kalenderaaret 1898 ankom til:

	New York.	Boston.	Philadelphia.	Baltimore.	Total.
fra Belgien	664	—	48	—	712
„ Danmark	1 571	198	85	1	1 855

	New York.	Boston.	Philadelphia.	Baltimore.	Total.
fra Grækenland	2 188	—	2	—	2 190
„ Holland	726	18	39	2	785
„ Italien	68 217	11	165	7	68 400
„ Norge	3 392	333	200	1	3 926
„ Portugal	1 287	11	1	—	1 299
„ Polen	2 336	243	—	—	2 579
„ Rusland og Finland . .	25 366	1 144	2 473	4 483	33 466
„ Sverige	8 225	1 751	422	2	10 400
„ Storbritannien og Irland	25 493	9 609	4 030	42	39 174
„ Tyskland	12 645	177	961	2 240	16 023
„ Østerrige og Ungarn . .	30 581	174	2 375	5 204	38 334
„ Andre Lande	13 856	351	2 224	61	16 492
	196 547	14 020	13 025	12 043	235 635

Chr. Ravn.

Buenos Aires.

Skibsfarten 1898.

Norske Fartøier.	Med Ladning		I Ballast.		Tilsammen.				Brutto-fragter. £
	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Deraf Dampskibe. Ant.	Deraf Dampskibe. Tons.	
I. Ankomne.									
Fra fremmede Lande til Hovedstationen . .	66	61 789	9	11 271	75	73 060	13	18 240	91 688
Fra fremmede Lande til Vicekonsulsstationerne	24	19 868	40	37 877	64	57 745	18	23 814	20 445
Ialt	90	81 657	49	49 148	139	130805	31	42 054	112 133
II. Afgaaede.									
Til fremmede Lande fra Hovedstationen . .	43	41 556	30	27 781	73	69 337	13	18 240	41 500
Til fremmede Lande fra Vicekonsulsstationerne	57	50 058	7	6 054	64	56 112	18	22 667	53 025
Ialt	100	91 614	37	33 835	127	125449	31	40 907	94 525

Aarsberetning dateret 15 Mai 1899.

For at indhente Ordre eller reparere ankom til Buenos Aires 20 Fartøier dr. 17 175 Tons.

Intet svensk Fartøi ankom til Distriktet i det forløbne Aar.

Den norske Skibsfarts Bevægelse paa den Argentinske Republik i 1898 stiller sig i Sammenligning med det nærmest foregaaende Aar saaledes:

	1897.		1898.		Forøgelse.		Formindskelse	
	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.
Ankomne:								
Med Ladning . .	79	56 217	90	81 657	11	25 440	—	—
I Ballast	45	36 752	49	49 148	4	12 396	—	—
	124	92 969	139	130 805	15	37 836	—	—
Afgaaede:								
Med Ladning . .	85	66 215	100	91 614	15	25 399	—	—
I Ballast	53	41 051	37	33 835	—	—	16	7 216
	138	107 266	137	125 449	15	25 399	16	7 216
Den norske Skibsfarts samlede Omfang	262	200 235	276	256 254	30	63 235	16	7 216
Bruttofragter:								
Med ankomne . .	Kr.	1 546 110	Kr.	2 036 335	Kr.	490 225		—
„ afgaaede . .	„	1 075 644	„	1 716 575	„	640 931		—
	Kr.	2 621 754	Kr.	3 752 910	Kr	1 131 156		—

Af opsparede Hyrebeløb er der gjennem Generalkonsulatet bleven hjemsendt til Norge af 14 norske Sømænd Kr. 1 662.00 og til Sverige af 2 svenske Sømænd Kr. 689.70.

Af Mulkter, ilagte Sømænd ombord i norske Fartøier i Henhold til Søfartslovens § 102, er til Generalkonsulatet indbetalt og hjemsendt et Beløb af Kr. 152.00.

Der forskaffedes gratis Forpleining paa Hospital for 3 fastboende Nordmænd og for 4 Svenske.

Fra norske Skibe indlagdes paa Hospital 54 syge Sømænd.

Til den herværende Sømandskirke indbetaltes paa Generalkonsulatet $ 283 Papir.

Ved Hovedstationen paamønstredes paa norske Seilskibe 78 Nordmænd, 26 Svensker og 51 Udlændinger og afmønstredes 84 Nordmænd, 16 Svensker og 39 Udlændinger.

Paa norske Dampskibe paamønstredes 2 Nordmænd, 2 Svensker og 5 Udlændinger og afmønstredes 2 Nordmænd, 1 Svenske og 4 Udlændinger.

Der anmeldtes at være rømt fra norske Seilskibe 17 Nordmænd, 5 Svensker og 15 Udlændinger og fra norske Dampskibe 1 Svenske og 2 Udlændinger, tils. 40, hvilke havde tilgode en Hyre af Kr. 852.

Aarets Hyrer udgjorde:

1ste Styrmand	Kr.	75.	Seilmager	Kr.	54.
2den —	„	54—60.	Matros	„	40—54.
Kok og Stuert	„	60—81.	Letmatros	„	30—40.
Kok	„	38—40.	Jungmand	„	20—30.
Baadsmand	„	54.	Fyrbøder	„	63—72.
Tømmermand	„	50—72.	Kullemper	„	54.

Til Hovedstationen ankom følgende norske Skibe:

Seilskibe med Ladning: fra de Forenede Stater 44 dr. 39 271 Tons, fra Canada 4 dr. 5 472 Tons, fra England 8 dr. 5 775 Tons og fra Australien 2 dr. 1 345 Tons.

Seilskibe i Ballast: fra Uruguay 2 dr. 1 984 Tons og fra argentinske Havne 2 dr 973 Tons.

Dampskibe med Ladning: fra England 5 dr. 7 220 Tons, fra de Forenede Stater 1 dr. 1 924 Tons og fra Brasilien 2 dr. 782 Tons.

Dampskibe i Ballast: fra Italien 1 dr. 1 210 Tons, fra Brasilien 1 dr. 1 639 Tons og fra argentinske Havne 3 dr. 5 465 Tons.

Af de med Ladning ankomne Seil- og Dampskibe var 44 lastede med Trælast, 9 med Kul, 4 med Harpix, 5 med Stykgods, 2 med Karriwood og 2 med Yerba maté.

Fra Hovedstationen afgik:

Seilskibe med Ladning: til England 16 dr. 12 636 Tons, til Tyskland 6 dr. 4 068 Tons, til Frankrig 8 dr. 7 824 Tons, til Nederlandene 3 dr. 2 231 Tons, til Rusland 1 dr. 724 Tons og til Afrika 1 dr. 663 Tons.

Af disse var 2 lastede med Hvede, 7 med Mais, 1 med Uld, 1 med Talg, 4 med saltede Huder, 11 med Quebracho, 3 med Ben og 2 med Benaske.

Seilskibe i Ballast: til de Forenede Stater 4 dr. 4 222 Tons, til Canada 1 dr. 1 280 Tons, til Barbados 3 dr. 3 599 Tons, til Uruguay 2 dr. 1 023 Tons og til argentinske Havne 15 dr. 12 827 Tons.

Dampskibe med Ladning: til England 4 dr. 6 390 Tons, til de Forenede Stater 1 dr. 1 924 Tons og til argentinske Havne med Restladning 3 dr. 5 096 Tons.

De med Ladning afgaaede Dampskibe var lastede med Hvede, Uld og levende Kvæg.

Dampskibe i Ballast: til St. Lucia 1 dr. 1 262 Tons og til argentinske Havne 4 dr. 3 568 Tons.

Fragtmarkedet. Gjennemsnitsfragterne fra Buenos Aires og La Plata for Dampskibe stillede sig under Aar 1898 saaledes:

Til	Hvede, Mais.	Uld i Baller.	Faareskind i Baller.	Talg.
Liverpool, London	15 sh.	12 sh.	12 sh.	18 sh.
Antwerpen . . .	14 sh.	12 sh.	12 sh.	18 sh.
Havre, Dunkerque	14 sh.	11 sh.	11 sh.	19 sh.
Genua	15 sh.	11 sh.	11 sh.	19 sh.
Bremen, Hamburg	15 sh.	12 sh.	12 sh.	18 sh.

Fragterne fra Havnene i Floden Paraná ikke ovenfor San Lorenzo noteredes med 3 a 5 sh. over Buenos Aires Raterne.

For Seilskibe noteredes for Canalen for Ordre:

Fra	Hvede, Mais	Lin-frø.	Saltede Huder.	Que-bracho.	Ben.	Talg.
Buenos Aires, La Plata .	18 sh.	19 sh.	24 sh	17 sh.	18 sh.	20 sh.
Paraná, Colastiné, Diamante	21 sh.	22 sh	—	21 sh	—	—
Rosario, San Lorenzo .	19 sh.	20 sh.	—	19 sh.	—	—
Zárate, Campana . .	19 sh.	20 sh.	—	19 sh.	—	—

De under det forløbne Aar vundne Resultater har for den Argentinske Republik ikke alene været nogenlunde tilfredsstillende, men de tillader ogsaa at se Fremtiden imøde under lysere Forholde, end Tilfældet har været under en Række af Aar.

Ved Begyndelsen af 1898 hvilede Grændsespørgsmaalet med Chile som Uveirsskyer paa den politiske Horizont, og Frygten for en uundgaaelig Krig med Chile holdt sig i de første 8 Maaneder af Aaret. Uagtet alle haabede, at disse Grændsestridigheder, der tildels dreiede sig om næsten værdiløse Strækninger, vilde blive bilagte paa en fredelig Maade, sporedes dog Tvivlen og Usikkerheden i alle Forhold.

Forretningslivet holdt sig stationært paa samme Tid som Landet maatte

gjøre enhver Anstrængelse for at være fuldt rustet tillands og tilvands. Krigsfartøier anskaffedes og Arsenalerne fyldtes med Ammunition og Vaaben.

Da den for de kommende 6 Aar valgte Præsident, General Julio A. Roca, tidligere Præsident for Aarene 1880—86, tiltraadte Regjeringen, ordnedes imidlertid Forholdet med Chile saaledes, at Spørgsmaalet om Grændsen i Syd overgaves til den britiske Dronnings Voldgiftskjendelse, medens Tvisten om Grændserne i det Nordlige skulde afgjøres af en Kommission, sammensat af Chilenere og Argentinere, eller i sidste Instants, hvis disse ikke kunde komme til Enighed, af de Nordamerikanske Staters herværende Minister. Dennes Tjeneste er ogsaa blevet benyttet, og han har løst sin Opgave ved at give hvert Land endel af den omtvistede Ørken „Puna de Atacama".

I Landets indre Politik under det forløbne Aar er at mærke, at Landets Grundlov er bleven forandret, forsaavidt angaar Antallet af de Deputeredes Kammers Medlemmer, der forøgedes til 120: en for hver 35 000 Indbyggere. Den indre Ro har kun været forstyrret for en Tid i en Provinds, La Rioja, hvilket foraarsagede Nationalregjeringens Intervention.

Høsten 1897—98 har i det Hele taget været gunstig i Forhold til 1896—97, men har desuagtet ikke naaet op til et Middelsaars. Til Gjengjæld har man derimod opnaaet høiere Priser for Landmandens Produkter. Saavel Importen som Exporten har tiltaget, og trods alle Ængstelser og Forviklinger ved Aarets Begyndelse, vil Aaret 1898 betragtes som et af de bedste siden Revolutionsaaret 1890.

Agerbrug.

Trods det frugtbare Jordsmon og de gunstige klimatiske Forhold er det først i den sidste Halvdel af dette Aarhundrede, at Agerbruget har faaet nogen Betydning. Under det spanske Herredømme gjorde Landet ingen Fremskridt; Agerbrug var saaledes forbudt af Regjeringen i Madrid, der tiltog sig Monopolet med Forsyningen af Kolonierne med Korn. Efter Løsrivelsen fra Spanien i 1810 led Landet i flere Aar under indre Tvistigheder og Borgerkrige, der umuliggjorde alt fredeligt Arbeide. Først i 1856 gjordes det første Forsøg med Jorddyrkning, idet den første Agerbrugskoloni, „Esperanza", anlagdes i Provindsen Santa Fé. Forsøget faldt saa heldigt ud, at nye Kolonier anlagdes for hvert Aar, ikke alene i Santa Fé, men ogsaa i de øvrige dyrkbare Provindser. I Særdeleshed tiltog Oprettelsen af Kolonier efter Aar 1870. I 1895 fandtes der saaledes i Provindsen Santa Fé 365 Agerbrugskolonier eller mere end Halvparten af alle Landets Kolonier.

De første Kolonier i Argentina dannedes paa den Maade, at Provindsregjeringerne tilstod gratis Land til Agerbrugere, og desuden Redskaber, Arbeidsdyr, Bygningsmaterialier og Livsfornødenheder indtil den første Indhøstning. Indvandrerne fik ogsaa fri Reise fra Europa. Det heldige Udfald af denne Kolonisationsplan for offentlig Regning bevægede ogsaa de store Landeiendomsbesiddere til at kolonisere for egen Regning, saaledes at Kolonisterne opnaaede omtrent de samme Fordele, som ovenfor nævnt, hvorimod Jorden solgtes i Parceller paa 50 Hektar mod Afbetaling i 5 Aar. Senere begunstigede ogsaa Nationalregjeringen Kolonisationen ved gratis Overdragelse af Jord til Kolonister foruden andre Lettelser.

Den i 1895 optagne Census for det hele Land viser følgende Fordeling af Agerbrugskolonier mellem de forskjellige Provindser og deres Forøgelse siden 1872:

Provindser.	1872.	1895.
Santa Fé	44	365
Entre Rios	3	184
Corrientes	4	16
Cordoba	1	146
Santiago del Estero	—	4
Chaco	—	6
Formosa	—	6
Misiones	—	2
Chubut	1	2
Santa Cruz	—	1
Rio Negro	—	3
Tils.	53	735

Provindsen Buenos Aires, den største og rigeste af alle Landets Provindser, har været den mindst fremskredne i Henseende til Agerbrug; da den dyrkbare Jord her stod i en forholdsvis høi Værdi, tænkte man ikke paa at oprette Kolonier før i 1897, da der ved Lov oprettedes saakaldte Agerbrugscentrer, og Regjeringen bemyndigedes til at expropriere de nærmest Jernbanestationer liggende udyrkede Strækninger, der igjen solgtes i Parceller til Agerbrugere mod Afbetaling i 8 Aar og med andre fordelagtige Konditioner. Men dette Foretagende gav ikke de forønskede Resultater, da nævnte Lov ikke bragtes i Anvendelse paa tilbørlig Maade.

Det nu gjældende Kolonisationssystem bestaar for det meste i Salg eller Forpagtninger til Agerbrugeren af Parceller af Jord, hvis Størrelse varierer mellem 100 Hektarer i de nationale Territorier, 34 Hektarer i de gamle Kolonier i Santa Fé og Cordoba etc., og 25 Hektarer i de nyere Kolonier. Udenfor Kolonierne drives Agerbrug og Havedyrkning paa Jordstykker af mindre Udstrækning, beliggende i Nærheden af Byerne.

I de sidste Aar har derimod Agerbruget ogsaa i Provindsen Buenos Aires havt en meget betydelig Fremgang, om end ikke ved Kolonier, saa dog ved Forpagtninger.

Forholdet mellem Landets samlede Befolkning og Antallet af Grundbesiddere er temmelig forskjelligt i de forskjellige Dele af Landet. Paa hvert 1000 Indbyggere kommer 85 Grundbesiddere i de ved Floderne beliggende Provindser, i de nordlige Provindser 107, i de centrale 127 og i de østlige 210, men i de nationale Territorier blot 56. Her er imidlertid store Strækninger endnu ikke kommet paa Privatmænds Hænder. I Betragtning af det forholdsvis store Antal af Voxne, hvilket lettelig forstaaes, naar Hensyn tages til Befolkningens stadige Forøgelse ved Indvandring, vil det nævnte Forholdstal synes lidet. Eiendommenes Størrelse er ogsaa forskjellig i de forskjellige Dele af Landet. Paa hver Grundbesidder kommer saaledes i Gjennemsnit: I den østlige Del af

*

Landet 284 Hektar, i den centrale 448, i den nordlige 568 og i Resten af Landet 590. I Provindserne Salta og Jujuy falder henholdsvis 1 682 og 1 235 Hektar paa hver Grundbesidder.

De dyrkede Eiendommes Antal var ifølge Census af Aar 1895: 180 459. Heraf dyrkedes:

109 543	eller	60.7 %	af Selveiere,
55 127	„	30.6 %	- Forpagtere og
15 789	„	8.7 %	- Halvforpagtere.

Det hele opdyrkede Areal udgjør 4 392 000 Hektarer: ca. 2 % af hele Landets Fladeindhold.

Dette Areal var for den væsentligste Del optaget af:

Hvede	2 049 683	Hektar
Mais	1 244 182	„
Byg	54 574	„
Linfrø	387 384	„
Luzerne	713 091	„
Vinplantning	33 459	„
Sukkerrør	61 273	„

Af andre Produkter dyrkes:

Poteter	21 084	Hektar
Bønner	20 801	„
Næper etc.	24 459	„
Andre Grøntsager	23 559	„
Mani (pea nut)	13 459	„
Tobak	15 795	„
Bomuld	879	„

Korndyrkningen danner for Tiden det overveiende Moment i det argentinske Agerbrug. Det gik i Begyndelsen meget sent fremad, saaledes at der først i 1877 produceredes det til det indenlandske Forbrug fornødne Kvantum, men fra dette Aar tog Kornavlingen en raskere Vext og i første Række Hvedeavlen. Afkastningen pr. Hektar har været indtil 1 100 Kilos i Provindsen Santa Fé, i daarlige Aar endog blot 424 Kilos; Afkastningen i Provindsen Entre Rios for Høsten 1897—98 var i Gjennemsnit 722 Kilos og i Buenos Aires 750 Kilos pr. Hektar. For det hele Land kan man beregne en gjennemsnitlig Afkastning af 800 Kilos Hvede pr. Hektar, naar ikke særlige ugunstige Veirforholde indtræffe, eller Græshopperne anretter altfor stor Skade.

Høsten 1897—98 har givet et Udbytte af noget over 1 Mill. Tons Hvede. I det forløbne Aar udførtes 645 161 Tons Hvede og 31 933 Tons Hvedemel.

Med Hensyn til Hvedehøsten 1888—99 beregnes denne at ville blive meget rig. Beregnet efter et tilsaaet Areal af 2 327 000 Hektar vil Høsten 1898—99 give et Udbytte af ca. 1 850 000 Tons, der efter Fradrag af den indenlandske Konsum skulde give et Overskud til Udførsel af ca. 1 150 000 Tons. Hvis denne Beregning holder Stik, er det kun Høsten 1893—94, der har givet

et større Overskud til Udførsel, nemlig 1 560 097 Tons. Gjennemsnitsudbyttet var i nævnte Aar 1 013 Kilos pr. Hektar, ligesom det tilsaaede Areal i Provindsen Santa Fé var noget større.

For Provindsen Entre Rios' Vedkommende blir Hveden iaar af ringere Kvalitet end ifjor, ligesaa blir Kornet lidet og let i det Indre og Sydlige af Provindserne Cordoba og Santa Fé. Ligesaa er meget af Hveden blevet vaad under de stadige Regnskyl i December, i Særdeleshed i det Nordlige af Provindsen Santa Fé.

M a i s. Udførselen af Mais fra den argentinske Republik begyndte før Udførselen af Hvede. Allerede for 20 Aar siden udførtes ca. 8 000 Tons og 717 105 Tons i 1898.

Ialt optages aarlig ca. 1 250 000 Hektar til Dyrkning af Mais. Af de Mais producerende Provindser kommer i første Række Buenos Aires med mere end Halvparten af hele Landets af Mais optagne Areal, dernæst Santa Fé med ca. $^1/_3$, og derefter Cordoba, Entre Rios og de øvrige Provindser med mindre Proportioner. Udbyttet kan Aar om andet ansættes til 2 à $2^1/_4$ Mill. Tons. Uagtet sidste Høst gav et udmærket godt Udbytte, sees Udførselen alligevel ikke at have været meget betydelig i Sammenligning med 1896.

Siden 1887 har Udførselen af Mais været:

1887	361 844	Tons
1888	162 038	„
1889	432 591	„
1890	702 282	„
1891	65 910	„
1892	445 935	„
1893	84 514	„
1894	54 876	„
1895	772 318	„
1896	1 570 517	„
1897	374 942	„
1898	717 105	„

Afkastningen af Mais for 1899 er meget lovende.

L i n. Iblandt de Agerbrugsprodukter, som udføres fra den argentinske Republik, indtager Linfrø Rangen næst efter Hvede og Mais i Henseende til det pekuniære Udbytte.

Udførselen af Lin fra den argentinske Republik i de sidste 10 Aar viser følgende Forøgelse:

Aar.	Tons.	Værdi $ Guld.
1889	28 195	1 607 000
1890	32 521	1 763 000
1891	6 477	260 000

Aar.	Tons.	Værdi $ Guld.
1892	42 598	1 489 000
1893	73 124	2 940 000
1894	101 531	3 554 000
1895	276 707	8 301 000
1896	227 114	6 813 000
1897	165 997	5 078 000
1898	160 130	5 457 000

Hertil kommer som Produkter af denne Dyrkning Oliekager og Linolje. Paa Grund af den høie Indførselstold paa Oljer anvendes stadig mere af dette Produkt til Fabrikation af Linolje.

I det forløbne Aar har det til Dyrkning af Lin optagne Areal været 517 623 Hektar. Iaar er der tilsaaet 492 600 Hekt., der antages at ville give et Udbytte af 458 120 Tons, hvoraf til Udførsel ca. 200 000. Dyrkningen af Lin udmatter Jordbunden i høi Grad, og paa enkelte Steder aftager Dyrkningen deraf.

L u z e r n e. Næst efter Hvede, Mais og Lin kommer, i Henseende til det optagne Areal, Dyrkningen af Luzerne eller Alfalfa.

Argentina besidder umaadelige og frugtbare Sletter, hvor Vegetation og Industri i Forening har befordret Udviklingen og Opavlingen af Kvæg og Faar i saadanne Mængder, at Landet er blevet et af de rigeste i Verden i denne Henseende.

Men indtil for blot faa Aar tilbage overlodes de umaadelige Hjorder til Naturens Forsyn, saaledes at de formerede sig og fededes i Aar med mild Temperatur og rigeligt Regn, som begunstigede Markens Frembringelse af Føde for Dyrene, medens de i tørre og kolde Aar døde i Millionvis af Hunger, Tørst eller Kulde, saa at deres Antal reduceredes til det Halve og endog til en Trediedel.

Det blev derfor nødvendigt at forlade dette primitive System og adoptere Forholdsregler, som hindrer Formindskelsen af Dyrenes Føde og sikrer dem mod Afmagring og Uddøen. I Særdeleshed var dette nødvendigt i de nærmest Andesfjeldene liggende Provindser, hvor ogsaa det første Initiativ blev taget med Saaning af Alfalfafrø og derefter Opavling af Kvæg til Export til Chile. Senere udbredte Høavlen sig med stort Held over de øvrige Dele af Landet.

Naar Terrænet er godt, behøver man kun at saa Alfalfa hvert 7de Aar, og man kan foretage Indhøstning indtil 4 Gange om Aaret endog uden kunstig Vanding. I 1895 var 713 191 Hektar optaget af Alfalfa. Foruden hvad der medgaar til de Fartøier, hvormed Kvæg og Faar udskibes, exporteres ikke ubetydelige Kvanta.

V i n s t o k. Vinstokken indførtes til Republiken allerede i den første Tid af det spanske Herredømme, men paa Grund af mindre god Kultivationsmetode opnaaedes ingen synderlige Resultater. Mendoza var den Provinds, hvor Vinplantning tidligst fik nogen Betydning, og er den Dag i Dag Argentinas fornemste Vingaard, saavel i Udstrækning som i Produktets Fortrinlighed.

Vinplantningen, der i 1888 optog et Areal af 25 654 Hektarer, var i 1895 steget til 33 459 Hektarer.

De vigtigste vindyrkende Provindser er:

Mendoza	11 753	Hektarer
San Juan	7 935	—
Buenos Aires	2 574	—
Catamarca	2 160	—
Rioja	2 040	—
Entre Rios	2 014	—
Cordoba	1 246	—
Salta	1 211	—
Santa Fé	804	—
San Luis	504	—

Ogsaa i de nationale Territorier begynder Vinplantningen at udbrede sig.

Værdien af Argentinas Vinplantninger ansættes til ca. 90 Millioner $ Guld.

Sukkerrør. Som med Vinstokkens Dyrkning, saaledes er det ogsaa gaaet med Sukkerrørets. Uagtet tidlig forsøgt har den først faaet nogen Betydning i den sidste Tid. Provindsen Tucuman var den første, hvor Sukkerplantager anlagdes, og denne Provinds indtager nu den første Rang. Sukkerrørplantagerne optager et Areal af 61 273 Hektarer, hvoraf i Provindsen Tucuman 54 233 Hektarer.

Da Sukkerindustrien fordrer store Kapitaler og kostbare Maskiner, har Sukkerdyrkningen væsentlig samlet sig paa Hænderne af Syndikater, der væsentligst har omfattet Provindsen Tucuman, og som i Konkurrancen har stillet de andre Provindser i Skyggen. I Santa Fé, Chaco og Formosa har saaledes Sukkerhøsten væsentlig maattet anvendes til Fabrikation af Alkohol.

Tobak. Tobaksdyrkningen optager et Areal af 15 795 Hektarer. Corrientes, Tucuman og Misiones er de Dele af Landet, hvor Tobaksdyrkningen er mest udbredt.

Bomuld. Bomuld voxer vildt i enkelte Dele af Landet og har hidtil kun for en ringe Del været Gjenstand for Kultivation.

For Tiden optager den blot et Areal af 879 Hektar, men det er sandsynligt, at den vil faa en større Udbredelse, naar Kongressen sanktionerer Beskyttelseslove. Formosa og Chaco er nu de fornemste Territorier, hvor Bomuld dyrkes.

Dyreavl.

Hornkvæg. Argentinas Kvægbestand var ifølge den i 1895 optagne Census:

Af Landets oprindelige Race (criollo) . .	14 197 159
„ Blandingsrace	4 678 348
„ ren Race	72 216
„ Melkekjør	1 800 799
„ Trækoxer	953 004
Antal Hornkvæg	21 701 526

Ved Indførsel af Racedyr er Kvægbestanden i Aarenes Løb betydelig forbedret. Kjødet af et Dyr af Blandingsracen veier fra 400—450 Kilos, og blandt de til Udførsel bestemte Oxer findes mange med en Vægt af 600—650 Kilos. Middelvægten af Dyr af Criolloracen var for 10 Aar siden blot 180 à 200 Kilos. Det er for det meste i Provindsen Buenos Aires, at man træffer de importerede Racedyr; herfra forbedres efterhaanden den oprindelige Criollorace ved Udbredelse af Dyr af Blandingsracen til de øvrige Provindser.

Provindsen Corrientes viser i Særdeleshed en betydelig Forøgelse af sin Kvægbestand. Ligesaa tiltager Kvægavlen mere og mere i de nationale Territorier Neuquen, Chubut og Santa Cruz, der er mindre skikkede for Agerbrug.

H e s t e. Antallet af Heste i Argentina beregnes:

Af Criollorace	4 016 297
„ Blandingsrace	414 985
„ ren Race	15 577
Antal Heste	4 446 859

F a a r. Antallet af Faar angives ifølge Census af 1895 saaledes:

Af Criollorace	17 938 061
„ Blandingsrace	56 106 187
„ ren Race	335 214
Antal Faar	74 379 562

Dette Antal synes for lavt sat. Da man i Gjennemsnit regner 2 Kilos Uld pr. Faar, og Udførselen af Uld i 1898 udgjorde 221 Millioner Kilos, skulde Faarebestanden beløbe sig til 110 Millioner.

A n d r e D y r. Ovennævnte Census giver endvidere følgende Opgaver:

Æsler	197 872
Muldyr.	285 497
Svin	652 766
Gjeder	2 748 860

Desuden nævnes ogsaa Avlen af Silkeorm og Bier.

V æ r d i. Værdien af Dyrebestanden i Argentina er ansat saaledes:

Hornkvæg	$ Guld	222 842 465
Heste	—	25 496 407
Æsler, Muldyr	—	3 990 372
Faar	—	122 625 506
Svin	—	2 026 360
Gjeder	—	1 945 694
	$ Guld	378 926 804

Industri.

Argentinas Udstrækning, Frugtbarhed og Klima giver et vidt Felt for Udvikling af Industrier.

Fra Begyndelsen blot et kvægopdrættende Land har det senere taget fat paa Industrier, som har sin Rod i Agerbruget for derpaa at kaste sig over Fabrikvirksomhheden.

Af størst Betydning for Landet i industriel Henseende er Frembringelsen af Raastoffe af Plante- og Dyreriget, og kan det paa dette Omraade med Fordel konkurrere paa Verdensmarkedet, medens det med Hensyn til Industrier, som fordre billig Arbeidskraft, duelige Haandværkere, kraftige Maskiner og store Kapitaler er mindre heldig stillet.

Det raske Opsving, som Fabrikvirksomheden har taget under de senere Aar, maa dog særlig tilskrives den Toldbeskyttelse, der ydes den, samt Seddelmyntens Værdiforringelse.

Møller. Den første Dampmølle oprettedes i 1845. Importen af Mel, om end i aftagende Kvanta, fortsatte imidlertid ligetil 1877, fra hvilket Tidsrum Udførsel deraf begyndte at finde Sted. I 1878 udførtes 2 919 Tons Mel og 2 547 Tons Hvede. Senere har den argentinske Produktion stadig gaaet fremad; saaledes var Udførselen de sidste Aar som følger:

Aar.	Hvede, Tons.	Mel, Tons.	Klid, Tons.
1893:	1 008 137	37 921	19 906
1894:	1 608 249	40 758	20 975
1895:	1 010 269	53 935	29 668
1896:	532 000	51 732	62 727
1897:	101 845	41 443	53 194
1898:	645 161	31 933	52 935

Antallet af Møller er for Tiden:

drevne	med	Damp	234
—	„	— og Vand	17
—	„	Vandkraft	303
—	af	Trækdyr	105
		tilsammen	659

Damp anvendes fornemmelig i de ved Floderne beliggende Provindser, Santa Fé, Buenos Aires, Entre Rios og Byen Buenos Aires.

Vandkraft anvendes mest i de fjerntliggende Provindser samt i de nationale Territorier Neuquen og Chubut.

De Møller, der anvender Trækdyr, især Muldyr, findes i de fjernest liggende Distrikter, hvor Mølledriften blot er beregnet paa det lokale Forbrug. Det er ogsaa at bemærke, at i disse Distrikter males en stor Del Mais til Maismel eller knuses og anvendes til de lokale Retter „mazamorra“ og „polenta“.

Indtil 1880 anvendtes i Møllerne Møllestene, men efter nævnte Aar benyttedes mere og mere Cylindersystemet. Antallet af Cylindere i Brug ansættes til 1 700 og af Møllestene 700 Par.

De forbedrede Maskinerier, der staar paa Høide med de bedste i Verden, har stillet den argentinske Mølleindustri i Rang med hvilketsomhelst andet Lands. Saaledes har det argentinske Mel opnaaet de høieste Præmier paa Verdensudstillingerne i Paris og Chicago.

Produktionen af Mel kan ansættes til 383 147 Tons pr. Aar og det dertil anvendte Kvantum Hvede til 600 000 Tons. Det indenlandske Forbrug udgjør ca. 350 000 Tons eller ca 237 Gram pr. Indbygger pr. Dag. Bortseet fra Møllebrugene i de fjernest liggende Distrikter giver hvert Tusinde Kilo Hvede indtil 659 Kilo Mel.

De i Drift værende Møller kunne producere indtil 800 000 Tons. Hvad der imidlertid overskrider det indenlandske Forbrug, er vanskelig at afsætte til lønnende Priser, hvorfor Møllerne kun kan arbeide under nogle Maaneder af Aaret. Mølleindustrien hersteds fører derfor for Tiden en mindre lucrativ Tilværelse.

Slagterier. Af de ældste og vigtigste Industrier i Republiken er Tilberedelsen af Kjød og andre Produkter af Dyreriget med det Formaal for Øiē at gjøre samme holdbare for længere Tid.

Disse Slagterier er beliggende ved de store Floder eller ved Havkysten. Her foretages Konserveringen af Kjød paa forskjellig Maade, her saltes og strækkes Huder, koges Ben for Uddragning af Fedt o. s. v., ligesom der gives Ben, Horn, Blod og andre dyriske Dele den fornødne Behandling for senere at kunne udføres til Lande, der kan benytte samme i sine Fabriker som Raamateriale.

I disse Etablissementer produceres i umaadelige Kvantiteter saltet og tørret Kjød, der i Særdeleshed udføres til Brasilien og Vestindien, Huder, tilberedte paa forskjellig Maade, for Udførsel til Europa; Ben udføres enten i sin naturlige Tilstand eller i Form af Aske; endvidere Fedt, Talg, animalske Oljer, Blod, Horn, Tarmer, Guano og mange andre Produkter, som falder af i Slagterierne.

De nyeste Opfindelser anvendes til Konservering af Kjød, saavel ved Frysning som ved Koncentrering af de nærende Bestanddele. De gamle Metoder forlades mere og mere.

Der findes for Tiden 39 Slagterier med en Produktion Aar om andet af ca. 20 Mill. $ Guld. Antallet af slagtede Dyr udgjør gjennemsnitlig 700 000, hvoraf 585 000 Hornkvæg og 115 000 Heste.

Spirituøse Drikke. Af andre Industrigrene kan nævnes Fabrikationen af spirituøse Drikke. Forbruget heraf er meget stort, og de Summer, det repræsenterer, er al Opmærksomhed værd, saavel betragtet fra den statsøkonomiske Side som fra et kommercielt og fiskalt Synspunkt. Fabrikationen af Drikkevarer er ogsaa den Industrigren, der med størst Held har kjæmpet med og seierrig gaaet ud af Kampen med de udenlandske Produkter. Der er ogsaa alle Udsigter til, at den vil hævde Stillingen og beherske Markedet.

Vin. I første Række af Drikkevarer staar i Argentina Vinen. Konsumen af Vin er betydelig, og det er let forstaaeligt, naar man erindrer, at det hovedsagelige Element af Befolkningen er af italiensk og spansk Herkomst, og at det store Flertal stadig nyder Vin til sine Maaltider.

Før denne Industri udvikledes, er saaledes store Kapitaler gaaet til Udlandet. I Femaaret 1870—74 importeredes saaledes aarlig ca. 670 000 Hl., i Aarene 1885—89 ca. 770 000 Hl. pr. Aar. Fra 1890 tiltog imidlertid den indenlandske Produktion, saaledes at Indførselen aftog. Værdien af den indførte Vin var i 1885 6 Mill. $ Guld, i 1895 7 Mill. og i 1897 7 Millioner.

Da Befolkningen stadig forøges ved Indvandring, skal der meget til, for at Produktionen af Vin kan holde Skridt med Konsumen. At denne Industri imidlertid er langt fremskreden, forstaaes let, naar man erindrer, at Produktionen for Tiden er ca 600 000 Hektoliter om Aaret, hvilket repræsenterer en Værdi af 6 Mill. $ Guld.

I 1895 var Antallet af Fabriker til Fremstilling af Vin af Druer 949. Deraf tilhørte 433 Provindsen Mendoza, 231 San Juan, 100 Cordoba, 81 Rioja.

Arbeidsstyrken ved alle Landets Vinfabriker udgjør under Vinhøstningen 18 630 Mand, og i den øvrige Del af Aaret 4 568. Det er at bemærke, at Halvparten af disse sidste tilhørte Provindsen Mendoza.

Hvorledes Indførselen af Vin er aftaget, viser nedenstaaende Tabel over de paa Fad indførte Kvanta af Vin i de sidste 10 Aar:

1889	1 056 491	Hektoliter
1890	865 154	—
1891	323 526	—
1892	518 696	—
1893	523 324	—
1894	587 483	—
1895	553 663	—
1896	535 698	—
1897	684 084	—
1898	558 994	—

Øl. Ogsaa i Henseende til Ølbrygning kan paavises en storartet Udvikling, specielt paa Grund af den tiltagende Indvandring af germaniske Folkeslag.

Af Landets 3 betydeligere Bryggerier er ogsaa de 2 paa Tydskeres Hænder, medens det 3die drives med fransk og belgisk Kapital.

Indtil 70-Aarene blev næsten alt det Øl, der konsumeredes, indført fra Udlandet. Fra dette Tidspunkt begyndte man imidlertid at bygge mindre Bryggerier hist og her; senere, da Guldagioen steg høiere og høiere, samtidig med, at Toldsatserne stadig forhøiedes, hvilket bevirkede, at Øl blev en kostbar Vare i Argentina, tiltog Udviklingen af denne Industri, saaledes, at der nu kun indføres en Ubetydelighed af udenlandsk Øl.

I 1895 fandtes der i Republiken 61 Ølbryggerier med en samlet Produktion (1894) af 156 444 Hektoliter til en Værdi af 4 490 130 $ Guld, men det er i Særdeleshed efter nævnte Tidspunkt, at denne Industri er gaaet fremad.

Indførselen af Øl i de sidste 10 Aar stiller sig saaledes:

Aar.	Dus. Flasker.	Liter paa Fad.
1889	462 245	647 456
1890	320 626	92 736
1891	17 968	3 290
1892	3 829	25
1893	12 545	791
1894	14 532	655
1895	28 587	2 126
1896	43 848	219
1897	37 552	3 610
1898	19 245	—

Værdien af det indførte Øl var i 1889 $ 1 187 699 Guld mod $ 19 245 i 1898.

Værdien af de anvendte Raamaterialer var i 1894 med en Produktion af 156 414 Hektoliter:

af argentinsk Oprindelse	$ 1 724 231
- udenlandsk —	- 952 664
Tilsammen	$ 2 676 895

Af Landets Bryggerier i 1895 havde 11 Maskiner til Fremstilling af Is, der afsattes til Bryggeriets Kunder. Disse 11 Ismaskiner producerede 50 000 Kilos Is pr. Døgn, hvilket udgjorde en smuk Biindtægt for Bryggerierne.

Alkohol. Fremstillingen af Alkohol er ogsaa en Industri, som stadig udvides ved Anlæg af nye Fabriker. I Særdeleshed er dette en stor Indtægtskilde for Staten. Skatten paa Alkohol var indtil 15de Oktober 1895 $ 0.15 Papir pr. Liter, senere 30 cts. og er nu forhøiet til 1 $ pr. Liter. Denne Skat indbragte $ 2 800 000 Papir i 1892, $ 5 400 000 i 1895, $ 6 600 000 i 1896, $ 10 600 000 i 1897, $ 7 700 000 i 1898 og er for 1899 beregnet at ville give $ 20 000 000 Papir.

I 1895 fandtes i Republiken 131 Fabriker til Fremstilling af Alkohol, foruden at der ogsaa fabrikeredes Alkohol ved 51 Sukkerfabriker.

Produktionen af Alkohol var i 1894 ved de 131 Fabriker:

fremstillet af Mais	171 317	Hektoliter
— - Poteter	3 630	—
— - Sukker	89 890	—
Tilsammen	264 837	—
Endvidere ved 51 Sukkerfabriker .	63 589	—
Totalproduktion	328 426	Hektoliter,

der repræsenterede en Værdi af $ 12 700 000 Guld.

Indførselen af Alkohol har været ubetydelig i de sidste Aar.

Foruden de egentlige Alkoholfabriker gives der talrige Fabriker, der benytter Alkohol til Fremstilling af Likører af alle Slags.

Sukkerfabrikker. Indtil 1870 udgjorde Indførselen af Sukker omtrent 22 000 Tons pr. Aar, medens Landets aarlige Produktion endnu ikke naaede Tusinde Tons. Fra 1870—80 tiltog Irdførselen af denne Vare til 30 000 Tons i 1880, medens den indenlandske Fabrikation naaede op til 8 000 Tons pr. Aar.

I de følgende Aar ligetil 1890 holdt Importen sig omtrent paa det samme Niveau, indtil den nu omtrentlig er ophørt, idet Værdien af det indførte Sukker i 1895 kun repræsenterede $ 500 000, i 1896 $ 200 000, i 1897 $ 94 000 og i 1898 $ 44 000; hvorimod Produktionen forøgedes til over 40 000 Tons, i 1892 til 60 000, senere til 70 000, i 1896 til 110 000 Tons. Høsten 1897 led meget af Frost og udbragte kun 80 000 Tons.

Den indenlandske Konsum af Sukker udgjør omtrent 17 Kilos pr. Individ pr. Aar. Der er saaledes et ikke ubetydeligt Overskud til Udførsel. Det første Forsøg med Udførsel skede i 1893, da der exporteredes 83 Tons; ved en Præmie begunstigedes Exporten, der i 1897 udgjorde 41 734 Tons, men gik i 1898 ned til 20 820 Tons paa Grund af det mindre Udbytte af Sukkerhøsten i 1897.

Meierierne er en blomstrende Industri, der stadig gaar fremad. Der existerer for Tiden 357 Smør- og Ostefabriker. Indførselen af Smør var i 1874 65 674 Kilos, i 1889 17 501 Kilos og i 1898 150 Kilos. Paa samme Tid som Indførselen er aftaget, har Landets egen Produktion ogsaa givet et Overskud til Udførsel, der bliver større for hvert Aar. 1895 udføres 495 000 Kilos og i 1898 920 000 Kilos Smør.

Indførselen af Ost er ligeledes gaaet ned i de sidste 10 Aar fra 1 654 Tons til 889 Tons. Importen af Ost omfatter væsentligst de finere Sorter, der kommer fra Italien, Frankrige og Tyskland. De simplere Sorter fabrikeres i Landet og endel udføres til Brasilien og Uruguay. Man har ogsaa forsøgt med nogenlunde Held at imitere de fleste europæiske Ostesorter.

Næsten alle Industrigrene ere nu repræsenterede hersteds med en Overflod af Fabriker, hvis Produkter mere og mere fortrænger udenlandske Artikler.

Ved Aabningen hersteds af en national Udstilling i Slutningen af forrige Aar anførte saaledes Præsidenten i sin Indvielsestale, at medens Antallet af industrielle Etablissementer for ti Aar siden opgik til 6 500 med en Arbeidsstyrke af 42 000 Personer, er der nu inden Landet 24 200 Etablissementer, der beskjæftige 215 000 Arbeidere, og hvori er nedlagt en Kapital, der opgaar til 471 Millioner Pesos.

Dette raske Fremskridt maa som tidligere paapeget tilskrives saavel den Toldbeskyttelse, der ydes alle herværende Industrier som Seddelmyntens Værdiforringelse, Faktorer, der sætte herværende Fabrikanter i Stand til at undersælge sine udenlandske Konkurrenter, hvis Varemærker og Etiquetter benyttes for at give det indenlandske Produkt et mere tiltalende Præg.

Ihvorvel Seddelmyntens Basis er Guld, er den ikke konvertabel, da Garantifondet er fordunstet. Dens Værdi er derfor illusorisk og for en stor Del afhængig af Syndikater og Børsspekulanter. Agioen har saaledes under Aarene 1891 til 1897 varieret mellem 300 og 200 %. Under det sidst forløbne Aar har derimod Agioen stadig været i Nedgaaende og noteres for Nærværende med 110—120 %.

Foranledningen til den betydelige Kursforbedring kan søges saavel i Ordningen af Grændsestriden med Chile og i den store Tillid, som den nuværende Regjering for Nærværende indgyder, som i den rigeligere Afkastning af Kvægavlen og Agerbruget, der i Forening med europæiske Kapitaler, der søge Anvendelse hersteds, har forøget Guldforraadet i en betragtelig Grad.

Dersom denne Kursforbedring kommer til at holde sig eller yderligere accentueres, er det hævet over enhver Tvivl, at mange af de herværende Fabriker, der blot existerer ved Hjælp af Papirpengenes Værdiforringelse, komme til at indstille sin Virksomhed.

For at hindre dette er der af indflydelsesrige Personer fremsat Forslag til Regjeringen om at fastsætte Agioen til 150 %. Regjeringen antages imidlertid ikke at ville træffe nogen Forføining i den antydede Retning.

Bjergværksdriften er endnu lidet fremskreden til Trods for, at der i flere af de store Fjeldkjæder er paatruffet Forekomster saavel af ædle Metaller som af Kobber og Jern. Forekomsternes fjerne Beliggenhed fra befolkede Egne og Mangelen paa Kommunikationsmidler samt paa Kul og Vand har havt til Følge, at næsten enhver paabegyndt Grubedrift efter nogen Tids Forløb atter er bleven nedlagt. For Nærværende arbeides blot i nogle Sølvminer, der giver ringe Udbytte, medens der hist og her gjøres Prøvedrift.

De Støberier og Fabriker af Metalvarer, der ere etablerede hersteds, indføre Raamaterialet fra Udlandet.

Handel.

Saavel Importen som Exporten viser en betydelig Forøgelse under det forløbne Aar:

Totalværdierne var i 1898:

Indførsel	$ 107 428 900 Guld
Udførsel	- 133 829 458 —
altsaa et Overskud af	$ 26 400 558 Guld

i Favør af Udførselen.

I 1897 udgjorde Indførselen	$ 98 288 948 Guld
og Udførselen	- 101 169 299 —
Difference	$ 2 280 351 Guld,

hvormed Udførselsværdien oversteg Indførselsværdien.

Den officielle Statistik indeholder ingen Opgave over Handelsomsætningen med Norge. Aarsagen hertil maa søges i den mindre betydelige direkte Ind- og Udførsel, der finder Sted mellem begge Lande. Betræffende den indirekte Handel giver Statistiken heller ingensomhelst Veiledning, da de hertil indførte Varer klassificeres i Henhold til Indskibningsstedet og ikke efter Produktionsstedet.

Fra Norge er via Hamburg ankommet Klipfisk og Tørfisk, Træmasse, Hermetik, Sild og Medicintran, medens Udførselen dertil af argentinske Produkter har indskrænket sig til nogle Partier saltede Huder.

Indførsel. Den samlede Værdi af indførte Varer udgjorde i 1898 $ 107 428 900 Guld
mod i 1897 - 98 288 948 —

altsaa en Forøgelse af $ 9 139 952 Guld.

For at vise, fra hvilke Lande denne Import direkte er skeet, hidsættes følgende Oversigt:

Lande.	1898 $ i Guld.	1897 $ i Guld.
England	39 012 600	36 392 057
Italien	13 695 241	10 943 038
Tydskland	12 571 116	11 114 102
Forenede Stater	11 129 065	10 101 714
Frankrige	10 596 725	11 019 576
Belgien	9 449 981	8 046 254
Brasilien	5 012 115	4 761 508
Spanien	3 315 470	3 245 646
Paraguay	1 757 439	1 457 327
Uruguay	470 901	505 170
Holland	109 881	80 055
Chile	82 772	248 902
Portugal	74 984	71 588
Bolivia	57 208	50 260
Vestindien	27 643	52 558
Forskjellige Lande . . .	70 759	199 196
Tils.	$ 107 428 900	$ 98 288 948

De indførte Varer er i den officielle Statistik henført under følgende Klasser:

		$ Guld.
I.	a. Levende Dyr	610 032
	b. Animalske Produkter	1 565 686
II.	Vegetabilske Produkter	13 557 096
III.	Drikkevarer	8 298 612
IV.	Raastoffe og Produkter af Textilindustrien	33 946 484
V.	Oljer	3 206 021
VI.	Kemiske Produkter	3 101 784
VII.	Farvevarer	816 994
VIII.	Træ og Trævarer	6 346 421
IX.	Papir og Papirvarer	3 016 689
X.	Læder og Lædervarer	960 031
XI.	Jern og Jernvarer	17 785 792
XII.	Andre Metaller	3 504 811
XIII.	Sten, Glas og Lervarer	8 599 408
XIV.	Forskjellige Varer	2 113 039
		$ 107 428 900

Den eneste af disse Grupper Varer, hvoraf Indførselen har været mindre i 1898 end i 1897 er levende Dyr og Oljer; alle de øvrige Grupper fremviser en forøget Import.

Indførselen af animalske Produkter er forøget i det sidste Aar, specielt af preserveret Fisk og Klipfisk. Af konserveret Fisk indførtes saaledes 2 018 Tons til en Værdi af $ 500 914 Guld og af Klipfisk og Stokfisk 1 920 000 Kilos repræsenterende en Værdi af $ 307 856 Guld mod 1 679 000 Kilos i 1897. Det under det forløbne Aar indførte Kvantum opgives til 40 000 Kasser Klipfisk, hvoraf ca. 5 % benfri Fisk og 2 400 Bundter Tørfisk. Det er fremdeles næsten udelukkende norsk Vare, der her finder Afsætning.

Under tidligere Aar ankom hertil fra de forenede Riger saavel Trælast som Kassebord; denne Indførsel sees nu ganske at være ophørt, og er det udelukkende de Forenede Stater og Canada, der forsyne dette Marked med disse Artikler.

Fra Nordamerika indførtes saaledes:

	m.³	Værdi $ Guld.
Høvlet Last	23 497	224 561
Whitepine	74 709	1 039 745
Spruce	116 656	1 517 296
Pitchpine	127 823	1 760 231

Papir og Raamaterialer. Af Raamaterialer for Papirfabrikkerne indførtes:

Potetesmel . . .	35 812	Kilos, Værdi $	3 581	Guld
Papirmasse . . .	8 380	Tons —	335 186	—
Aluminiumsulfat . .	466 200	Kilos —	46 620	—

Af Karton var Indførselen 2 031 Tons, af Skrivpapir 1 105 Tons, Avispapir 3 816 Tons, Trykpapir for Bøger og Værker 2 083 Tons.

Agerbrugsredskaber indførtes for en Værdi af $ 1 072 128 Guld.

Udførsel. Totalværdien af udførte Produkter gik i 1898 op til $ 133 829 458 eller $ 32 661 159 mere end i 1897.

De vigtigste Markeder for de argentinske Produkter i 1898 og 1897 vil sees af nedenstaaende Tabel.

Lande	1898 $ Guld.	1897 $ Guld.
Frankrige	29 981 056	22 999 019
Tydskland	20 286 338	14 047 135
Storbritannien	19 205 928	12 984 690
Belgien	13 949 751	8 934 829
Brasilien	7 916 301	8 685 187
Forenede Stater . . .	5 874 295	8 321 611
Italien	5 526 054	3 964 616
Chile	1 354 494	1 977 398
Bolivia	408 813	352 520
Spanien	327 998	1 271 149
Uruguay	368 275	2 586 203
Holland	331 232	33 653
Vestindien	162 397	296 817
Paraguay	144 108	159 094
Portugal	11 597	19 562
Forskjellige Lande . .	7 846 673	7 369 905
For Ordre	17 039 148	7 165 911
	$ 133 829 458	$ 101 169 299

Den nordamerikanske Toldlov, Krigen mellem de Forenede Stater og Spanien samt den økonomiske Krise i Brasilien har været Aarsagerne til, at Udførselen til disse Lande har været mindre i 1898 end i 1897.

Udførselsartiklerne kan inddeles i følgende Klasser:

		Værdi $ Guld.	% af den hele Udførsel.
I.	Kvægavl og Fædrift	87 381 625	652.9
II.	Agerbrug	42 692 922	319
III.	Skovdrift	2 283 061	17.1

		Værdi $ Guld.	‰ af den hele Udførsel.
IV.	Miner	205 559	1.5
V.	Jagt	449 549	3.4
VI.	Forskjelligt . . .	816 742	6.1
		$ 133 829 458	1 000

Udførselen af levende Dyr viser en Forøgelse af næsten 3 Mill. $ Guld i Forhold til 1897 Aars Udførsel. Da Autoriteterne stedse stiller strengere Fordringer saavel til Indredning ombord for Transporten som til Inspektion af de til Udførsel bestemte Dyr, idet blot sunde og velstelte Dyr faar udskibes, er det at forudse, at denne Exportgren vil udvikle sig videre, ligesom ogsaa at de argentinske Oxer og Faar paa de europæiske Markeder vil opnaa høiere Priser. Det er iaar 10 Aar, siden man første Gang forsøgsvis sendte endel Oxer og Faar til Havre. Siden det viste sig, at det lykkedes og var en lønnende Forretning, tog Udførselen et hurtigt Opsving. I de sidste 10 Aar er der saaledes udført:

Aar.	Oxer.	Faar.	Heste.
1889 . . .	139 637	19 527	5 761
1890 . . .	150 003	50 002	29 052
1891	171 105	114 691	10 703
1892	125 458	40 100	7 487
1893	201 945	71 167	5 275
1894	220 490	122 218	12 362
1895	408 126	429 949	14 070
1896	382 539	512 016	11 936
1897	238 121	504 128	13 615
1898	359 296	577 813	14 360

Foruden Oxer, Faar og Heste er der ogsaa udført andre Dyr i mindre Maalestok, saaledes i 1898 86 Gjeder, 7 534 Æsler, 10 205 Muldyr og 709 Svin.

I den første Tid, efterat man var begyndt med Udførsel af levende Dyr, skede det væsentligst til Nabolandene, hvorimod i de senere Aar den overveiende Del gaar til Europa. For at Udførselen skal kunne lønne sig og bære de store Transportomkostninger til oversøiske Havne, sendes nu Dyr af større Vægt og bedre Kvalitet end tidligere.

I Begyndelsen af de sidste 10 Aar gik af Oxer $^1/_3$ til Chile, $^1/_3$ til Uruguay, $^1/_4$—$^1/_5$ til Brasilien og Bolivia og til Europa blot 10—12 000 aarlig. For Tiden udføres til Uruguay fra 60—130 000 Stkr. om Aaret, til Brasilien fra 25—100 000 St., til Chile 50—65 000 Stkr. og Resten til Europa. Den samme Forandring med Hensyn til Bestemmelsesstedet er ogsaa foregaaet for Faarenes Vedkommende.

Udførselen af Heste og Muldyr har endnu ikke naaet saa stor Betydning; foruden til de sydamerikanske Stater gaar disse til Sydafrika og Mauritius.

I 1898 udførtes til oversøiske Havne:

Fra	Oxer.	Faar.	Heste.	Kjør.	Svin.	Muldyr.
Buenos Aires . .	91 637	448 447	3 501	259	709	1 568
La Plata	29 262	121 463	1 441	55	—	644
tils.	120 899	569 910	4 942	314	709	2 112

Hertil benyttedes 598 Dampskibe til følgende Lande:

Til	Antal Dampsk.	Oxer.	Faar.	Heste.	Muldyr.	Kjør.	Svin.
England . .	454	98 318	463 748	343	—	—	—
Frankrige . .	64	600	89 408	239	—	—	—
Belgien . .	10	206	8 979	50	—	—	—
Sydafrika . .	9	14	6 471	2 932	1 142	101	—
Mauritius . .	1	—	—	49	760	—	—
Brasilien . .	60	21 761	1 304	1 229	210	213	709
tils.	598	120 899	569 910	4 942	2 112	314	709

De engelske Havne, hvortil Udførselen skede, var: Deptford, Liverpool og Manchester, og de franske: Dunkerque, Bordeaux, Calais og Havre.

Foruden levende Dyr er de vigtigste Udførselsgjenstande, henhørende under 1ste Gruppe:

		Kvantitet.	$ Guld.
Uld	Tons	221 286	45 584 603
Huder: Gjedeskind . .	„	1 283	1 282 816
Kidskind . .	„	440	440 000
Faareskind . .	„	42 245	6 194 267
Saltede Oxehuder	„	29 367	5 171 440
Tørrede do.	„	23 174	6 887 596
Saltede Hestehuder	Stkr.	160 936	522 368
Tørrede do.	„	180 127	288 734
Talg	Tons	29 341	2 862 512
Frosne Faar	„	59 834	2 393 358
Frosset Oxekjød . .	„	5 867	234 681
Tasajo	„	22 242	2 116 468
Konserveret Kjød . .	„	1 623	162 294
Concentreret Kjødsuppe	„	108	32 447

	Kvantitet.	$ Guld.
Kjødextrakt . .	Kilos 302 761	605 522
Ben.	Tons 35 504	461 221
Smør	„ 926	231 626

Under 2den Klasses Udførselsprodukter hører:

1. De forskjellige Kornsorter med 90 %.
2. Produkter, fabrikerede af vegetabilske Raamaterialer, f. Ex. Oljer, Brændevin, Sukker, Vin etc. med 7½ %.
3. Affald af vegetabilske Raastoffe, f. Ex Klid, Melasse, Oljekager etc. med 2½ %.

De vigtigste herhen hørende Produkter er:

Hvede,	hvoraf	udførtes	645 161	Tons	til en	Værdi af	22½	Mill. $ Guld
Mais,	—	„	717 105	„	—		9½	—
Lin	—	„	158 904	„	—		5½	—
Hø	—	„	113 534	„	—		1¼	—
Sukker	—	„	20 820	„	—		1¾	—
Mel	—	„	31 933	„	—		1½	—
Klid	—	„	52 935	„	—		¾	—

3die Klasses Udførselsartikler omfatter Produkter af Skovdriften. Quebracho er den Træsort, der hidtil er mest exploiteret. Deraf udførtes i 1898 ialt 229 000 Tons, for det meste i Form af Stokke, men ogsaa som Sleepers, Sagspaan og Extrakt. Af Ceder udførtes kun 224 m.³. Af Nandubay udførtes 300 000 Stokke, af Trækul 106 358 Hektoliter.

Bjergværksdriften (4de Klasse) og Jagten (5te Klasse) afgiver blot et indskrænket Antal Produkter til Export.

Budgettet.

Statskassens Indtægter og Udgifter for 1899 er anslaaet til:

Indtægter:	Guld $ 42 133 292.18	å 200 %	= $ Papir	84 266 584.36
	Papir - 67 972 000.00		= - —	67 972 000 00
			tils. $ Papir	152 238 584.36

Udgifter:	Guld $ 26 453 972.86	å 200 %	= $ Papir	52 907 945.72
	Papir - 101 135 479.12		= - —	101 135 479.12
			tils. $ Papir	154 043 424.84

Budgettet er saaledes opgjort med en Deficit af $ 1 804 840.48 Papir.

Tager man som Basis for Konverteringen af Indtægterne i $ Guld til $ Papir Gjennemsnitsagioen, der i 1897 var 191 og i 1898 153, har de samlede Statsindtægter været:

i 1897	$ Papir 125 032 080
i 1898	- — 138 079 049
og er i 1899 beregnet til . . .	- — 152 238 584

Det vil heraf sees, at Statsindtægterne, trods Guldagioens Nedadgaaen, dog vil balancere nogenlunde med Udgifterne. For 1899 indeholder Beregningen over Indtægterne en betydelig forøget Skat paa Alkohol, ialt 20 Mill. $ Papir. Om dette Beløb vil indgaa i Statskassen, vil Erfaringen vise.

Til Sammenligning hidsættes en Oversigt over de indgaaede Statsindtægter i 1897 og 1898 og de beregnede Indtægter i 1899.

	1897 $ Guld.	1898 $ Guld.	1899 $ Guld.
Indførselstold	25 177 947.32	26 000 522.09	26 410 000 00
Udførselstold	2 550 692.97	2 636 110.56	2 400 000.00
Pakhusafgift	776 393.81	930 830 99	950 000.00
Havneafgifter og Tørdok .	487 385.24	685 670.90	701 600.00
Fyr- og Bøieafgift . . .	153 024.43	167 946 05	167 700 00
Winchafgift . . .	132 442 76	201 889.81	200 700.00
Sundhedsafgift . . .	28 208.48	29 073 01	29 000.00
Statistik og Stempler . .	214 171.42	236 410.31	238 000 00
Titelrenter	783 028.60	499 243 00	625 525.18
Konsulatgebyr	113 479 66	117 679 31	120 000 00
Prov. Buenos Aires, dens udenlandske Gjæld .	—	1 753 920	1 360 000.00
Anonyme Selskaber	10 889.50	27 892.52	—
Uforudseede Indtægter og Mulkter	9 028.66	16 832 84	15 000.00
Forpagtning og Salg af Land	29 631.48	79 422 46	—
Nationalbanken i Likvidation	—	208 500.00	115 476.00
Extra Told	—	1 718 398.39	8 880 000.00
	30 466 322.33	35 310 342.19	42 213 292.18

	$ Papir.	$ Papir.	$ Papir.
Alkohol	10 627 951.90	7 543 713.03	20 000 000.00
Øl	631 410.32	715 364.95	800 000.00
Fyrstikker	1 556 014.00	1 735 637.32	1 800 000 00
Anonyme Selskaber . . .	379 682.18	373 711.15	350 000.00
Natur-Vin			3 000 000.00
Artificiel do.	119 013.70	1 489 252.87	100 000.00
Spillekort	66 497.31	98 636.08	91 000.00

Tobak	4 750 698.98	8 331 340.12	8 500 000.00
Sukker	3 083 956.24	1 389 519.61	3 000 000.00
Kloakvæsen	4 682 328.12	4 921 073.26	5 000 000.00
Skat paa faste Eiendomme	1 715 153.27	1 837 129.69	2 200 000 00
Patenter	1 760 824 22	1 865 262.26	1 800 000 00
Stemplet Papir	5 370 765.40	5 501 541 71	5 500 000.00
Postvæsenet	3 051 593.39	2 608 033.94	3 200 000.00
Telegrafvæsenet	1 182 055.66	1 051 521.36	1 350 000.00
Havnejernbanen	249 780.85	153 611.01	155 000.00
Yerbaskove	67 505.80	42 301 50	42 000.00
Forpagtning og Salg af Land	4 048 450 91	3 404 232.97	1 500 000.00
Uforuseede Indtægter & Mulkter	564 973.54	786 053.66	600 000 00
Central-Norte Jernbanen	1 758 328.15	1 514 407.88	1 900 000.00
Dean Funes Chilecito do.	224 569.10	174 140.11	184 000.00
Andino do.	1 031 180.57	927 277.29	1 125 000.00
Chumbicha Catamarca do.	55 080.26	37 327.20	—
Konsulatgebyr	77.04	1 249.36	—
Eiendomsregister	30 000.00	22 500.00	40 000.00
Panteregister	25 000.00	18 750.00	35 000 00
Banco de la Nacion Indtægter	2 000 000.00	2 000 000.00	2 000 000 00
Havneterrainer	3 691.25	—	2 500 000.00
Oljer	—	151 758 33	150 000.00
Huder	—	450 092.80	1 000 000.00
Udbytte af Obligationer	—	396 865 50	—
Forskj extra Afgifter	—	1 575.61	—
Banco Nacional	12 000 000.00	—	—
	61 063 853.09	49 543 883.77	67 972 000.00

De for 1899 anslaaede Udgifter er saaledes fordelt:

	$ Papir.	$ Guld.
Kongressen	2 539 080.00	—
Indenrigsministeriet	13 798 426,00	—
Udenrigsministeriet	1 666 560.00	295 321.20
Finantsministeriet	8 123 340.00	—
Do Statsgjælden	10 831 218.12	21 308 331.66
Justits- og Underv.ministeriet	12 168 302.40	—
Krigsministeriet	16 904 852.00	—
Marineministeriet	13 508 390.72	—
Agerbrugsministeriet	1 689 380.00	—
Ministeriet for de off. Arbeider	6 604 344.00	—
Pensioner	4 914 355.68	—
Extraordinære Budget	8 887 230.20	4 850 300.00
	101 135 479.12	26 453 972.86

Vexelkursen

stillede sig i de forskjellige Maaneder af det forløbne Aar saaledes for 90 Dages Sigt:

	England. d pr. 1 $ Guld.		Frankrig. frs. pr. 1 $ Guld.		Tydskland. Mark pr. 1 $ Guld.	
	lavest.	høiest	lavest.	høiest.	lavest.	høiest.
Januar	48 3/16	48 3/4	5.105	5 12	4.14	4.16
Februar	48 3/8	48 5/8	5.085	5.105	4.13	4.145
Marts	48 7/16	48 5/8	5.095	5.12	4.135	4.155
April	47 13/16	48 1/2	5.05	5.11	4.10	4.15
Mai	47 13/16	48	5 035	5.06	4.085	4.125
Juni	47 9/16	47 13/16	5	5.035	4.065	4.085
Juli	47 1/2	47 5/8	5	5.01	4.06	4.07
August	47 9/16	48	5.005	5.045	4.065	4.10
September	47 7/8	48 1/16	5.045	5.06	4.10	4.12
Oktober	48 1/16	48 3/8	5.045	5 12	4 105	4.145
November	48 1/4	48 3/8	5 10	5.12	4.135	4.145
December	48 1/4	48 5/8	5.095	5.125	4.135	4.17
For hele Aaret	47 1/2	48 3/4	5	5.125	4.06	4.17

Pengevæsen.

Hvad der i den argentinske Republik virker hæmmende saavel paa Landets Næringskilder og Industrier som paa Forretningslivet i det Hele taget, er de stadige Fluktuationer i Papirpengenes Værdi i Forhold til Guldet

Til Belysning af disse Fluktuationer tjener nedenstaaende Oversigt over Forholdet mellem Guld og Papirpenge under de sidste 10 Aar.

Aar.	$ Papir pr. 100 $ Guld. lavest.	høiest.
1889	147.80	238.50
1890	213.00	326.80
1891	301.29	460 82
1892	270 00	392.01
1893	290.00	362.00
1894	307.00	433.00
1895	311 00	379.50
1896	265.00	332.50
1897	274 00	317.00
1898	206.50	279.50

Papirpengenes Værdiforøgelse i de sidste Aar, om end i og for sig et Bevis paa Landets forbedrede økonomiske Vilkaar og indre politiske Sikkerhed, kan dog ikke betragtes som et absolut Gode, naar den foregaar paa en saa voldsom Maade og med saa mange Fluktuationer op og ned fra én Dag til en anden som hidtil. Disse Omvexlinger giver vel et aabent Spillerum for Børsspekulanter, der forøvrigt øver stor Indflydelse paa Pengekursen, dominerende den til egen Fordel, men for Forretningslivet i det Hele taget, for Import og for Export, for Landbrugeren og den Industridrivende bevirker disse voldsomme Værdiforandringer af Pengesedlerne en stor Forvirring. Medens Papirpengenes voldsomme Værdiforringelse i tidligere Aar foraarsagede store og talrige Konkurser inden Forretningsverdenen, saa gaar nu den modsatte Bevægelse mest ud over Landmanden, hvis Produkter nu indbringer i Papirpenge 20—30 % mindre end under de foregaaende Aar, medens Driftsomkostningerne ere de samme

Papirpengenes Fluktuationer i de forskjellige Maaneder af 1898 vil fremgaa af følgende Oversigt.

	$ Papir pr. 100 $ Guld.	
	lavest	høiest
Januar	254 00	272 50
Februar	253.00	275.80
Marts	262.30	275.50
April	262.40	269 50
Mai	255.20	267 00
Juni	262.00	279 50
Juli	270 00	279.50
August	259.00	278.00
September	249.80	275.00
Oktober	242.90	253.00
November	213.00	244.00
December	206 50	219.70
for hele Aaret	206.50	279 50

Indvandring

Indvandringen fra oversøiske Steder udgjorde i 1898 67 130 Personer mod 72 978 i 1897. I de samme Aar var Udvandringen 30 802 Personer mod 31 192 i 1897. Desuden ankom fra oversøiske Havne 5 221 1ste Klasses Passagerer og fra Montevideo 23 731 Passagerer og 28 060 Immigranter.

I Henseende til Nationalitet er de fra oversøiske Steder ankomne Immigranter saaledes fordelt:

	1898.	1897.
Italienere	39 135	44 678
Spaniere	18 719	18 316

	1898.	1897.
Franskmænd	2 449	2 835
Tyskere	779	987
Østerrigere	593	1 768
Tyrker	1 503	1 144
Schweitzere	261	390
Russere	1 459	617
Engelskmænd	632	562
Belgiere	149	—
Portugisere	175	—
Danske	76	
Nordamerikanere	80	
Hollændere	51	
Brasilianere	155	
Svenske	16	—
Arabere	182	—
Grækere	62	—
Syriere	30	—

Af de i 1898 Indvandrede var 47 635 Mænd og 24 495 Kvinder.

I Henseende til Profession var 23 981 Landmænd 13 567 Dagarbeidere, 465 Murere, 2 153 Sypiger, 2 781 Kjøbmænd, 12 828 Børn og Kvinder uden Profession og Resten af forskjellige Professioner.

Indvandringen og Udvandringen fra og til oversøiske Pladse stiller sig saaledes for de sidste 9 Aar:

	Indvandrere.	Udvandrere.
1890	77 815	62 355
1891	28 266	72 380
1892	39 972	29 893
1893	52 067	26 055
1894	54 720	20 586
1895	61 226	20 398
1896	102 673	20 415
1897	72 978	31 192
1898	67 130	30 802
tils.	556 948	314 076

altsaa et Overskud i Favør af Immigranter af 242 872 eller gjennemsnitlig 26 983 pr. Aar.

S. A. Christophersen.

Indhold: **Buenos Aires** S. 324. — **New York** S. 294. — **Sydney** S. 281.

Johannes Bjørnstads Bogtrykkeri.

Beretninger om Handel og Skibsfart.

Uddrag af Aarsberetninger fra de norske og svenske Konsuler for 1898 m. M.,

No. 9. udgivet ved Departementet for det Indre. **1899.**

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

London.

Aarsberetning dateret den 15. Juni 1899.

Skibsfarten i 1898.

Norske Fartøier.	Med Ladning.				I Ballast.				Tilsammen.		Bruttofragter i £	
	Seilskibe.		Dampskibe.		Seilskibe.		Dampskibe.					
	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Seilskibe.	Dampskibe.
I. Ankomne.												
Fra Norge til Hovedstationen . . .	263	112 189	283	106 113	-	-	-	-	546	218 302	55 063	58 530
- Norge til Vicekonsulsstationerne . .	1161	352 904	627	262 963	33	7 019	144	85 248	1965	708 134	185 477	95 718
- andre Lande til Hovedstationen .	314	202 429	225	144 647	11	2 550	6	2 949	556	352 575	199 645	70 544
- andre Lande til Vicekonsulsstationerne	774	439 310	829	523 898	315	126 636	1 433	795 248	3351	1 885 092	518 474	292 180
Ialt	2512	1106 832	1964	1037621	359	136 205	1 583	883 445	6418	3 164 103	958 659	516 972
II. Afgaaede.												
Til Norge fra Hovedstationen . . .	85	39 484	11	3 730	246	114 738	70	30 483	412	188 435	8 914	1 200
- Norge fra Vicekonsulsstationerne . .	524	157 333	789	354 937	489	164 559	1 280	30 650	1922	708 479	51 573	125 598
- andre Lande fra Hovedstationen .	57	26 549	49	34 521	214	148 851	387	189 374	707	399 295	171 084	5 751
- andre Lande fra Vicekonsulsstationerne	726	294 721	1443	909 492	548	309 858	704	394 740	3421	1 908 811	228 218	410 144
Ialt	1392	518 087	2292	1302680	1497	738 006	1 281	635 247	6462	3 205 020	459 789	542 693

Af svenske Skibe ankom 2 788, drægtige 1 698 867, hvoraf Dampskibe 1 841, drægtige 1 310 774. Samlet Bruttofragt £ 1 062 825.

Følgende Ziffre udviser Omfanget af Norges Skibsfart paa Londons Generalkonsulatdistrikt i Aarene 1897 og 1898.

Ankomne Fartøier:

	1897.		1898.		Forøgelse.		Formindskelse	
	Antal.	Tons.	Antal.	Tons.	Antal.	Tons.	Antal.	Tons.
Med Ladning	4 579	2 137 476	4 477	2 144 808		7 332	102	—
I Ballast . .	1 798	899 184	1 942	1 019 547	144	120 363	—	—
Tilsammen	6 377	3 036 660	6 419	3 164 355	42	127 695	—	—

Afgaaede Fartøier:

Med Ladning	3 645	1 759 615	3 691	1 822 019	46	62 404	—	—
I Ballast . .	2 813	1 345 212	2 772	1 383 253	—	38 041	41	—
Tilsammen	6 458	3 104 827	6 463	3 205 272	5	100 445	—	—

Skibsfartens hele Omfang:

	12 835	6 141 487	12 882	6 369 627	47	128 140	—	—

Brutto-Fragter

for ankomne Fartøier .	£ 1 493 011		£ 1 475 631			—	£ 17380	
„ afgaaede — . . „	891 924		„ 1 002 482		£ 110 558		—	
Tilsammen	£ 2 384 935		£ 2 478 113		£ 93 178		—	

Tilsvarende Opgave for Sveriges Skibsfart.

Ankomne Fartøier:

Med Ladning	1 954	1 022 705	1 927	1 055 899	—	33 194	27	—
I Ballast . .	834	547 041	861	642 968	27	95 927	—	—
Tilsammen	2 788	1 569 746	2 788	1 698 867	—	129 121	—	—

Afgaaede Fartøier:

Med Ladning	2 096	1 161 746	2 045	1 257 442	—	95 696	51	—
I Ballast . .	719	430 129	740	457 607	21	27 478	—	—
Tilsammen	2 815	1 591 875	2 785	1 715 049	—	123 174	30	—

Skibsfartens hele Omfang:

	5 603	3 161 621	5 573	3 413 916	—	252 295	30	—

Brutto Fragter

for ankomne Fartøier .	£ 570 786		£ 601 162		£ 30 376			—
„ afgaaede — . „	437 455		„ 461 663		„ 24 208			—
Tilsammen	£ 1 008 241		£ 1 062 825		£ 54 584			—

Begge Landes Skibsfart

Ankomne Fartøier:

	1897.		1898.		Forøgelse.		Formindskelse	
	Antal.	Tons.	Antal.	Tons.	Antal.	Tons.	Antal.	Tons.
Med Ladning	6 533	3 160 181	6 404	3 200 707	—	40 526	129	—
I Ballast . .	2 632	1 446 225	2 803	1 662 515	171	216 290	—	—
Tilsammen	9 165	4 606 406	9 207	4 863 222	42	256 816	—	—

Afgaaede Fartøier:

Med Ladning	5 741	2 921 361	5 736	3 079 461	—	158 100	5	—
I Ballast . .	3 532	1 775 341	3 512	1 840 860	—	65 519	20	—
Tilsammen	9 273	4 696 702	9 248	4 920 321	—	223 619	25	—

Skibsfartens hele Omfang:

	18 438	9 303 108	18 455	9 783 543	17	480 435	—	—

Bruttofragter

for ankomne Fartøier	£ 2 063 797	£ 2 076 793	£ 12 996		—
„ afgaaede —	„ 1 329 379	„ 1 464 145	„ 134 766		—
Tilsammen	£ 3 393 176	£ 3 540 938	£ 147 762		—

Ovenstaaende Opgave udviser, at Drægtigheden af de ankomne norske Fartøier til Londons Generalkonsulatdistrikt i 1898 har tiltaget med 127 695 Tons, og Fartøiernes Antal med 42. Denne Forøgelse falder væsentligst paa de i Ballast ankomne Skibe, idet de med Ladning ankomne kun viser en Tilvæxt af 7 332 Tons, medens Antallet af Fartøier er aftaget med 102.

Den svenske Skibsfart tiltog for de ankomne Skibes Vedkommende med en Drægtighed af 129 121 Tons, medens Skibenes Antal forblev uforandret, og denne Forøgelse var ogsaa overveiende for de i Ballast ankomne Fartøier, der tiltog med 95 927 Tons.

De forenede Rigers samlede Skibsfart viser en Tilvæxt af 480 435 Tons, og Skibenes Antal tiltog med 17. Den saaledes paaviste betydelige Forøgelse i Skibsfarten paa dette Konsulatdistrikt ledsagedes af en betragtelig Forøgelse i Bruttofragterne, nemlig

for de norske Fartøier med £ 93 178 og
for de svenske do. „ £ 54 584.

Summarisk Opgave over den norske Skibsfart paa Londons Generalkonsulatdistrikt i Aaret 1898.

Fartøier ankomne for at losse eller laste.	Antal.	Tons.	Konsulatafgifter.	Bruttofragter.
Fra Norge med Last . . .	2 334	834 169		393 888
„ „ „ Ballast. . .	177	92 267		—
„ Sverige med Last . . .	492	253 808		164 187
„ „ „ Ballast . .	15	8 853		—

Fartøier ankomne for at losse eller laste.	Antal.	Tons.	Konsulatafgifter.	Brutto-fragter.
Fra andre Lande med Last .	1 651	1 056 831		917 556
„ „ „ „ Ballast	1 749	918 175		—
Tilsammen	6 418	3 164 103		1 475 631
Deraf Dampskibe 3 539— 1 877 763.				
Overliggende fra 1897 . . .	106	65 272		—
For norsk Regning indkjøbte	61	65 764		—
Summa	6 585	3 295 139		—
Fartøier afgaaede efter at have losset eller lastet.				
Til Norge med Last . . .	1 415	556 484		187 285
„ „ „ Ballast . . .	919	340 430		—
„ Sverige „ Last . . .	274	144 903		53 226
„ „ i Ballast . . .	183	102 579		—
„ andre Lande med Last .	2 001	1 120 380		761 971
„ „ „ „ Ballast .	1 670	940 244		—
Tilsammen	6 462	3 205 020	£ 10 039.7.0	1 002 482*
Deraf Dampskibe 3 551— 1 932 180.				
Overliggende til 1899 . . .	100	75 475		—
Solgt til Udlandet	23	14 644		—
Summa	6 585	3 295 139		—

Skibe, der anløb Distriktets Havne for at reparere eller losse, udgjorde et Antal af 377, drægtig 261 099 Tons.

Summarisk Opgave over den svenske Skibsfart paa Londons Generalkonsulatdistrikt i Aaret 1898.

Fartøier, ankomne forat losse eller laste.	Antal.	Tons.	Konsulatafgifter £ sh. d.	Brutto-fragter. £
Fra Sverige med Last . . .	1 499	781 145		448 668
„ — i Ballast . . .	70	71 484		—
„ Norge med Last . . .	65	30 262		18 579
„ — i Ballast . . .	17	6 711		—
„ andre Lande med Last .	363	244 492		134 915
„ — i Ballast .	774	564 773		—
tilsammen	2 788	1 698 867		601 162

*) Bruttofragterne for Dampskibe, som gik i time-charter, ikke medregnet

Fartøier, ankomne forat losse eller laste.	Antal.	Tons.	Konsulatafgifter £ sh. d	Bruttofragter. £
Heraf Dampskibe 1 839 dr. 1 410 774 Tons.				
Overliggende fra Aar 1897 .	24	9 827		
For svensk Regning indkjøbte	26	24 231		
Summa	2 838	1 732 925		—
Fartøier, afgaaede efter at have losset eller lastet.				
Til Sverige med Last . . .	1 534	913 554		328 046
„ — i Ballast . . .	108	48 503		—
„ Norge med Last . . .	23	8 325		9 125
„ — i Ballast . . .	8	2 028		—
„ andre Lande med Last .	518	335 563		124 492
„ — i Ballast .	624	407 076		—
tilsammen	2 815	1 715 049	5 005. 7. 7.	461 663*
Deraf Dampskibe 1 854 dr. 1 322 141 Tons.				
Overliggende til 1899 . . .	21	15 272		—
Solgt til Udlandet	2	2 604		—
Summa	2 838	1 732 925		—
Fartøier, som anløb Distriktets Havne for Ordre eller for at reparere	66	44 985		—

Der udfærdigedes i 1898 midlertidigt Nationalitetsbevis for

	90	norske	Skibe og 9	svenske	Skibe
mod i 1897	76	„	— - 16	„	—
og i 1896	66	„	— - 13	„	—

For de 73 indkjøbte norske og 10 indkjøbte svenske Skibe hidsættes forskjellige Data, angaaende Materiale, Bygningstid, Tonnage og Indkjøbspris.

Norske Fartøier.

Seilskibe	Materiale.	Naar bygget.	Drægtighed.	Angivet	Indkjøbspris.
—	Træ	1891	85 Tons	£	540
—	„	1862	575 „	„	725

* Heri indgaar ikke Bruttofragter for Dampskibe i Maanedsbefragtning.

Seilskibe.	Materiale.	Naar bygget.	Drægtighed.	Angivet Indkjøbspris.
—	Træ	1882	81	£ 400
—	„	1882	87	„ 500
—	„	1885	97	„ 550
—	„	1885	80	„ 550
—	„	1884	82	„ 550
—	„	1880	94	„ 550
—	„	1877	77	„ 550
—	„	1880	74	„ 400
—	„	1864	611	„ —
—	„	1877	548	„ 1 400
—	„	1855	32	„ 10
—	„	1870	391	„ 435
—	„	1878	1 316	„ 1 550
—	„	1875	783	„ 1 000
—	„	1866	312	„ 300
—	„	1879	547	„ 500
—	Jern	1864	1 247	„ 2 700
—	„	1862	964	„ 1 900
—	„	1868	638	„ 1 600
—	„	1868	1 199	„ 3 030
—	„	1864	1 319	„ 3 200
—	„	1875	1 079	„ 3 000
—	„	1868	670	„ 1 700
—	„	1876	1 606	„ 5 100
—	„	1869	1 134	„ 3 300
—	„	1865	1 058	„ 2 750
—	„	1872	754	„ 3 000
—	„	1877	1 257	„ 3 850
—	„	1869	1 469	„ 3 600
—	„	1866	1 360	„ 3 500
—	„	1868	726	„ 2 160
—	„	1866	1 267	„ 3 250
—	„	1870	1 017	„ 3 250
—	„	1869	797	„ 2 600
—	„	1874	1 680	„ 5 500
—	„	1863	1 180	„ 2 650
—	„	1869	1 339	„ 3 150
Dampskibe	„	1875	600	„ 3 999
—	„	1885	686	„ 8 000
—	„	1882	1 534	„ 8 500
—	„	1883	812	„ 7 700
—	„	1884	684	„ 9 400
—	„	1881	1 084	„ 7 500
—	„	1884	176	„ 4 500
—	„	1883	225	„ 4 200
—	„	1873	784	„ 1 610
—	„	1878	1 206	„ 7 550
—	„	1880	787	„ 6 900
—	„	1852	248	„ 1 150
—	„	1885	60	„ 2 500
—	„	1882	56	„ 2 500

Dampskibe	Materiale	Naar bygget	Drægtighed	Angivet Indkjøbspris.
—	„	1884	62	„ 2 500
—	„	1882	931	„ 10 275
—	„	1883	769	„ 8 100
—	„	1883	127	„ 3 270
—	„	1865	419	„ 2 000
—	Staal	1889	1 204	„ 13 500
—	Jern	1891	776	„ 14 000
—	„	1883	703	„ 8 000
—	„	1889	1 474	„ 14 000
—	„	1894	650	„ 12 250
—	„	1898	2 200	„ 34 000
—	„	1888	1 443	„ 12 500
—	„	1892	1 948	„ 23 500
—	„	1898	44	„ 2 000
—	„	1889	1 441	„ 12 000
—	„	1895	1 113	„ 19 000
—	„	1888	806	„ 10 900
—	„	1898	1 970	„ 29 300
—	„	1888	1 538	„ 16 000
—	„	1885	1 382	„ 13 820

Svenske Fartøier

Seilskibe	Træ	1879	78	
—	„	1870	896	„ 2 510
—	Jern	1864	774	„ 2 200
—	„	1864	1 300	
Dampskibe	„	1881	699	„ 7 100
—	„	1876	872	„ 8 500
—	„	1883	851	„ 8 000
—	Staal	1898	270	„ 8 600
—	„	1893	386	„ 14 175
—	„	1889	1 338	„ 16 650

Opgave over Drægtigheden af de i Havne i Storbritannien og Irland fra Udlandet med Ladning indklarerede udenlandske Fartøier i Aarene 1896, 1897 og 1898.

	1896.	1897.	1898.
Norske Skibe . .	2 448 311 Tons	2 565 513 Tons	2 624 125 Tons
Hollandske . . .	1 113 911 „	1 118 336 „	1 117 161 „
Tyske	1 057 112 „	1 087 818 „	1 273 885 „
Svenske	948 599 „	994 910 „	1 033 993 „
Danske	686 279 „	685 133 „	699 584 „
Spanske	612 157 „	682 989 „	630 447 „
Franske	576 904 „	672 294 „	614 553 „
Belgiske	458 792 „	474 155 „	494 622 „

	1896.		1897.		1898.	
De forenede Stater	381 792	Tons	340 608	Tons	150 168	Tons
Russiske og Finske	311 657	„	309 314	„	341 049	„
Italienske	95 096	„	108 659	„	135 450	„
Østerrigske . . .	70 660	„	86 152	„	65 587	„
Græske	37 243	„	80 565	„	33 581	„
Portugisiske . . .	33 680	„	42 804	„	35 504	„
Andre Landes . .	17 875	„	47 236	„	94 248	„

og udklarerede:

Norske Skibe . .	1 946 943	Tons	2 230 648	Tons	2 326 145	Tons
Tyske	1 811 691	„	1 954 225	„	2 134 805	„
Hollandske . . .	1 179 384	„	1 194 246	„	1 214 402	„
Danske	1 103 077	„	1 232 811	„	1 331 349	„
Svenske	1 002 943	„	1 183 321	„	1 271 775	„
Franske	799 778	„	922 256	„	882 464	„
Spanske	528 416	„	581 033	„	546 071	„
Belgiske	509 872	„	579 492	„	593 984	„
De forenede Stater	365 896	„	345 661	„	146 919	„
Russiske og Finske	274 768	„	274 455	„	316 109	„
Italienske . . .	126 562	„	244 947	„	304 968	„
Græske	122 934	„	159 608	„	111 201	„
Østerrigske . . .	122 950	„	140 348	„	118 894	„
Portugisiske . . .	50 009	„	57 135	„	38 944	„
Andre Landes . .	31 945	„	106 792	„	165 290	„

Sammenlægges de med Ladning ind- og udklarerede Fartøier udgjorde under Aarene

	1896.	1897.	1898.
De norske Fartøiers Tontal . . .	4 395 254	4 796 161	4 950 270
„ svenske — — . . .	1 951 542	2 178 231	2 305 768

altsaa en Stigning af 154 109 Tons for de norske Skibe og 127 537 Tons for de svenske Skibe.

Opgave over Antal og Drægtighed af norske og svenske Seil- og Dampskibe, der i 1898 er ind- og udklarerede med Last og i Ballast i Havne i England og Irland, hvor ingen svensk og norsk Vicekonsul er ansat.

	Norske.				Svenske.			
	Indklarerede.		Udklarerede.		Indklarerede.		Udklarerede.	
Havn i England.	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.
Aberystwith . . .	5	1 177	3	748	1	177	—	—
Barnstaple . . .	5	2 676	3	971	—	—	—	—
Beaumaris. . . .	6	2 583	4	1 432	—	—	—	—
Caernarvon . . .	4	1 633	3	1 460	—	—	—	—

Havn i England.	Norske. Indklarerede. Ant.	Tons.	Udklarerede. Ant.	Tons.	Svenske. Indklarerede. Ant.	Tons.	Udklarerede. Ant.	Tons.
Carlisle	5	3 593	5	3 198	1	1 000	1	915
Chester	14	4 786	11	3 031	1	168	—	—
Colchester	13	2 536	10	2 152	6	1 005	2	385
Faversham	14	2 468	9	1 647	6	1 100	4	748
Folkestone	15	2 937	7	1 406	9	1 543	9	1 600
Lancaster	8	3 536	7	3 215	—	—	—	—
Maryport	19	12 506	5	2 835	2	1 490	4	3 273
Preston	90	30 342	48	15 918	1	593	1	593
Runcorn	44	31 105	39	27 946	7	4 766	3	1 545
Stockton	25	15 230	6	3 939	13	8 220	—	—
Whitby	2	535	—	—	1	154	—	—
Whitehaven	7	3 936	8	3 979	—	—	—	—
i Irland.								
Galway	5	2 826	4	2 515	1	903	1	903
Skibbween	6	2 319	2	1 064	2	556	—	—
Sligo	6	2 431	3	929	1	1 084	—	—
Tralee	6	4 003	2	1 649	1	397	1	397
Waterford	13	6 867	8	4 768	1	309	—	—
Westford	1	261	1	970	—	—	—	—

Nedenstaaende Opgaver viser Skibsfarten og de oppebaarne Konsulatafgifter i Distriktets forskjellige Havne i Aaret 1898 for de udklarerede Skibes Vedkommende.

	Udklarede Fartøier. Norske. Antal.	Tons.	Svenske. Antal.	Tons.	Tilsammen. Antal.	Tons.
London	1 119	587 730	397	317 250	1 516	904 980
Amble	66	23 025	42	19 144	108	42 169
Barrow	28	21 506	5	2 896	33	24 402
Belfast	42	29 319	6	2 936	48	32 255
Berwick	10	3 205	—	—	10	3 205
Blyth	504	222 506	176	125 342	680	347 848
Boston	73	23 772	14	2 843	87	26 615
Bridgewater	19	5 286	10	2 875	29	8 161
Bristol	91	53 565	8	4 385	99	57 950
Cardiff	380	249 345	93	75 680	473	325 025
Cork	22	11 358	1	1 024	23	12 382
Cowes	3	816	7	1 736	10	2 552
Dartmouth	1	617	2	414	3	1 031
Douglas	5	1 220	—	—	5	1 220
Dover	13	5 249	8	3 410	21	8 659

Udklarede Fartøier.

	Norske.		Svenske.		Tilsammen.	
	Antal.	Tons.	Antal.	Tons.	Antal.	Tons.
Dublin . . .	38	23 746	2	1 543	40	25 289
Dundalk . .	3	1 347	—	—	3	1 347
Exeter . . .	5	669	1	329	6	998
Falmouth . .	7	2 648	4	1 401	11	4 049
Fleetwood . .	29	19 364	4	2 706	33	22 070
Fowey . . .	14	5 575	24	5 795	38	11 370
Gloucester .	37	27 920	3	1 477	40	29 397
Goole . . .	91	33 197	9	2 433	100	35 630
Grimsby . .	350	159 770	244	161 290	594	321 060
Hartlepool .	210	98 293	296	120 068	506	218 361
Harwich . .	18	6 724	4	2 603	22	9 327
Hayle . . .	1	355	—	—	1	355
Hull . . .	440	168 156	411	240 597	851	408 753
Jersey . . .	4	902	1	192	5	1 094
Ipswich . .	14	4 270	6	3 026	20	7 296
Limerick . .	12	9 087	—	—	12	9 087
Littlehampton	18	4 437	5	1 269	23	5 706
Liverpool . .	312	194 479	51	45 949	363	240 428
Llanelly . .	41	12 833	4	963	45	13 796
Londonderry .	14	7 606	1	354	15	7 960
Lowestoft . .	52	13 701	5	1 139	57	14 840
Lynn . . .	37	14 585	15	5 977	52	20 562
Manchester .	125	67 384	17	11 531	142	78 915
Middlesbro .	292	147 891	101	57 642	393	205 533
Millford . .	3	783	2	433	5	1 216
Newcastle . .	950	518 601	331	198 979	1 281	717 580
Newhaven .	36	12 384	5	1 469	41	13 853
Newport . . .	131	75 264	20	18 910	151	94 174
Newry . . .	8	6 041	2	537	10	6 578
Padstow . .	—	—	1	144	1	144
Penzance . .	13	4 023	3	685	16	4 708
Plymouth . .	92	43 991	15	6 268	107	50 259
Poole . . .	11	2 977	17	4 235	28	7 212
Portsmouth .	36	12 158	8	2 274	44	14 432
Ramsgate . .	34	6 877	9	1 739	43	8 616
Rochester .	45	12 893	12	4 381	57	17 274
Rye . . .	2	283	1	148	3	431
Scarborough .	15	2 500	6	972	21	3 472
Seaham . .	13	2 331	19	3 407	32	5 738
Shoreham . .	48	12 388	16	3 686	64	16 074
Southampton .	43	17 818	16	6 996	59	24 814
Sunderland .	167	90 954	267	187 240	434	278 194
Swansea . .	168	86 924	31	24 379	199	111 303
Teignmouth .	18	4 619	8	2 108	26	6 727
Weymouth .	7	1 366	3	768	10	2 134
Wisbeach . .	13	7 111	9	4 853	22	11 964
Yarmouth . .	69	19 276	37	12 219	106	31 495
tilsammen	6 462	3 205 020	2 815	1 715 039	9 277	4 920 059

	Konsulatafgifter af								
	norske Skibe.			svenske Skibe.			Tilsammen.		
	£	sh.	d	£	sh.	d	£	sh.	d
London	1 868	7	3	781	14	4	2 650	1	7
Amble	55	15	9	36	18	8	92	14	5
Barrow	74	9	11	10	2	5	84	12	4
Belfast	98	2	1	10	5	4	108	7	5
Berwick	10	14	11	—	—	—	10	14	11
Blyth	720	19	—	373	19	5	1 094	18	5
Boston	83	2	6	9	18	8	93	1	2
Bridgewater	18	9	9	10	1	1	28	10	10
Bristol	186	—	10	15	6	9	201	7	7
Cardiff	858	11	9	249	—	2	1 107	11	11
Cork	37	18	9	3	11	7	41	—	4
Cowes	2	17	—	6	1	4	8	18	4
Dartmouth	2	3	2	1	9	—	3	12	2
Douglas	4	5	4	—	—	—	4	5	4
Dover	18	7	1	11	18	5	30	5	6
Dublin	78	8	6	5	7	11	83	16	5
Dundalk	4	14	3	—	—	—	4	14	3
Exeter	2	6	9	1	3	—	3	9	9
Falmouth	13	13	3	4	8	—	18	1	3
Fleetwood	63	6	11	9	9	3	72	16	2
Fowey	19	9	10	20	5	2	39	15	—
Gloucester	97	12	7	5	3	3	102	15	10
Goole	114	1	3	8	10	2	122	11	5
Grimsby	490	19	1	502	19	5	993	18	6
Hartlepool	298	11	4	368	7	4	666	18	8
Harwich	22	9	1	9	2	—	31	11	1
Hayle	1	4	10	—	—	—	1	4	10
Hull	536	4	—	740	—	4	1 276	4	4
Jersey	3	3	1	—	13	5	3	16	6
Ipswich	14	18	6	10	11	8	25	10	2
Limerick	31	15	5	—	—	—	31	15	5
Littlehampton	15	10	4	4	8	9	19	19	1
Liverpool	660	1	11	127	15	10	787	17	9
Llanelly	30	2	3	3	7	4	33	9	7
Londonderry	26	11	11	1	4	9	27	16	8
Lowestoft	47	18	1	3	19	8	51	17	9
Lynn	51	—	1	20	7	8	71	7	9
Manchester	166	11	4	38	5	5	204	16	9
Middlesbro	444	—	5	187	19	7	632	—	—
Millford	2	14	9	1	10	3	4	5	—
Newcastle	1 344	17	5	554	2	10	1 899	—	3
Newhaven	43	6	—	5	2	9	48	8	9
Newport	255	5	5	57	—	5	312	5	10
Newry	21	2	5	1	17	6	23	19	11
Padstow	—	—	—	—	10	1	—	10	1
Penzance	14	1	6	2	7	10	16	9	4
Plymouth	144	14	11	21	18	4	166	13	3
Poole	10	8	3	14	16	1	25	4	4

	Konsulatafgifter af norske Skibe. £	sh.	d	svenske Skibe. £	sh.	d	Tilsammen. £	sh.	d.
Portsmouth	42	9	11	7	19	—	50	8	11
Ramsgate	23	19	2	6	1	7	30	—	9
Rochester	39	—	11	15	6	4	54	7	3
Rye	—	19	9	—	10	4	1	10	1
Scarborough	6	9	2	3	8	—	9	17	2
Seaham	8	3	1	11	18	2	20	1	3
Shoreham	41	9	3	12	17	9	54	7	—
Southampton	69	19	2	24	9	2	94	8	4
Sunderland	289	—	4	513	19	5	802	19	9
Swansea	295	8	8	85	4	9	380	13	5
Teignmouth	12	16	1	7	7	4	20	3	5
Weymouth	5	4	11	2	13	8	7	18	7
Wisbeach	24	17	3	16	19	4	41	16	7
Yarmouth.	67	18	7	43	9	7	111	8	2
tilsammen	10 039	7	—	5 005	7	7	15 044	14	7

Opgave over det samlede Beløb af de inden Londons Generalkonsulatdistrikt oppebaarne Afgifter under Aaret 1898.

	Konsulatafgifter. Ved Hovedstationen. £	sh.	d	Ved Vicekonsulaterne. Afgifternes Summa. £	sh.	d	Heraf tilfaldt Konsulskassen. £	sh.	d	Ialt tilfaldt Konsulskassen. £	sh.	d
Norske Fartøier	1 868	7	3	8 170	19	9	5 517	5	5	7 385	12	8
Svenske —	781	14	4	4 223	13	3	2 577	6	½	3 359	„	4½
Tilsammen	2 650	1	7	12 394	13	0	8 094	11	5½	10 744	13	½
mod i 1897	2 454	8	0	11 931	2	11	7 789	11	1	10 243	19	1
„ i 1896	2 343	19	11	10 249	6	1	6 637	1	6	8 981	1	4½

For	Expeditionsafgifter. Ved Hovedstationen. £	sh.	d	Ved lønnede Vicekonsulater. £	sh.	d	Ialt tilfaldt Konsulskassen. £	sh.	d
Norske Expeditioner . . .	161	14	4	199	19	0	289	6	8
Svenske — . . .	76	10	2	49	1	8	100	9	5
Fælles Anliggender . . .	1	2	6	„	18	0	1	12	5
Tilsammen	239	7	0	249	18	8	391	8	6
mod i 1897	205	12	2	248	1	4	362	18	10
„ i 1896	198	11	0	239	2	4	325	12	1

Vareomsætningen mellem Norge og Sverige og Storbritannien og Irland foregik med de forskjellige Nationers Skibe, saaledes som nedenstaaende Tabel udviser.

Norge.

Skibenes Nationalitet.		Ankomne fra Norge.	Afgaaede til Norge.	Tilsammen.
Norske . .	Tons	1 058 293	837 272	1 895 565
Britiske . .	„	217 613	199 918	417 531
Svenske . .	„	20 467	13 326	33 793
Danske . .	„	30 406	6 074	36 480
Tydske . .	„	7 233	11 857	19 090
Russiske . .	„	5 330	9 351	14 681
Hollandske .	„	1 182	1 681	2 863
Belgiske . .	„	687	746	1 433
Franske . .	„	159	—	159
	Tons	1 341 370	1 080 225	2 421 595
mod i 1897	„	1 400 877	1 060 627	2 461 504
„ i 1896	„	1 294 848	1 016 192	2 314 040
„ i 1895	„	1 176 770	1 018 032	2 197 822

Sverige.

		Ankomne fra Sverige.	Afgaaede til Sverige.	Tils.
Svenske . .	Tons	851 140	996 313	1 847 453
Britiske . .	„	455 537	369 741	825 278
Norske . .	„	286 641	186 298	472 939
Danske . .	„	53 664	19 533	73 197
Tydske . .	„	47 148	29 703	76 851
Russiske . .	„	22 393	17 962	40 355
Hollandske .	„	3 842	13 974	17 816
Spanske . .	„	11 343	28 178	39 521
Belgiske . .	„	759	2 625	3 384
Franske . .	„	—	2 822	2 822
Italienske . .	„	2 373	474	2 847
	Tons	1 734 840	1 667 623	3 402 463
mod i 1897	„	1 776 449	1 606 891	3 383 340
„ i 1896	„	1 771 171	1 468 781	3 239 952

Fragtmarkedet.

Med Hensyn til Fragtmarkedet i 1898 lyde fra de fleste Steder de samme gunstige Beretninger. Udbyttet af Skibsfarten har været usædvanlig godt, og man maa gaa tilbage mange Aar, før man kan paavise ligesaa gunstige Konjunkturer. Allerede i Slutningen af 1897 viste der sig et afgjort Opsving, efterfulgt af bedre Fragtsatser, eftersom heromhandlede Aarsperiode

skred fremad, og de forenede Rigers Handelsflaade har havt sin fulde Andel i Fortjenesten. Det er imidlertid selvsagt, at Dampskibene har gjort forholdsvis de mest lønnende Forretninger, men har ogsaa Seilskibsfragterne vist en betydelig Opgang paa næsten alle af disse Fartøier frekventerede Fartsteder, saavel Trælastfragterne paa Østersøen, Canada og Pitchpinehavnene som Isfragterne fra Norge, Kulfragterne fra Storbritannien og paa de fleste af de fjernere over søiske Havne.

Omtrent ligesaa favorabelt som Aaret 1898 sluttede, begyndte Nyaaret 1899, og alle Tegn synes at tyde paa, at Skibsrederne med største Haab om regningssvarende Befragtninger kan se den nærmeste Fremtid imøde, især dersom Streiker kan undgaaes og et godt Forhold vedligeholdes mellem Redere og Befragtere.

Gaar man dernæst over til særskilt at behandle Fragterne paa de fornemste Farvande, hvor vore Skibe have været beskjæftigede, vil følgende Noteringer kunne anføres:

Seilskibe.

Trælast fra det sydlige Norge til London:

		Vaaren.	Sommeren.	Høsten.
	Høvellast	16 sh.	22 sh. 6 d—24 sh.	25 sh.
	Rundlast	24 sh.	28 sh.	30 sh.
	Splitved	19 sh.	23 sh.	25 sh.
Do.	til Tyne for Høvlelast fra 15 sh. 6 d til 20 sh.			
Do.	- Hull - — -	15 sh. 6 d - 20 sh.		
Do.	- Dover - — -	15 sh. 6 d - 21 sh.		
Do.	- Kanalhavnene for Høvlelast fra 19 sh. 6 d til 21 sh. om Vaaren, senere 26 sh. til 28 sh.			
Do.	- Bristol for Høvlelast fra 22 sh. 6 d til 23 sh. om Vaaren og udover Sommeren 27 sh. 6 d til 30 sh.			
Do.	- Belfast			
Do.	- Dublin,	begyndte med 21 sh. 6 d til 25 sh. og steg til		
Do.	- Waterford	27 sh. à 28 sh.		
Do.	- Cork			

Pitprops fra det sydlige Norge til Kulhavn, Østkysten, aabnedes med 13 sh. a 16 sh. og steg til 19 sh. a 20 sh.

— — - Cardiff 18 sh. til 23 sh.

— — - Liverpool 24 sh. til 28 sh.

Splitvedfragterne fra Østersøen til U. K. var ved Fartens Aabning 27 sh. 6 d til 28 sh. Senere betaltes 30 sh. til 33 sh. fra Hudikswall og Hernøsand, 35 sh. til 40 sh. fra Øvrebotten og det samme fra Kotka.

Fra Nedrebotten obtineredes til Hull 27 sh. 6 d til 35 sh., Westhartlepool 30 sh. til 31 sh. 6 d, Yarmouth og Lowestoft 30 sh. til 35 sh., Dover 30 sh. til 32 sh. 6 d.

For Skurlast fra Nedrebotten til Hull og Grimsby 20 sh. til 22 sh. 6 d op til 30 sh, Goole 25 sh. a 26 sh., London 24 sh. a 25 sh., engelske

Kanalhavne 28 sh. til 30 sh, Gloucester 37 sh. 6 d, Cardiff 27 sh. 6 d til 30 sh., Dublin 32 sh. til 37 sh. 6 d, Cork 32 sh. til 34 sh.

Fra Kotka til London betaltes 25 sh. og 27 sh. 6 d, til Hull 32 sh. 6 d til 35 sh. Til Kulhavne paa Østkysten 22 sh. 6 d, 25 sh. og 27 sh. 6 d, Bristol 35 sh. til 37 sh. 6 d, Swansea 27 sh. 6 d til 30 sh.

Fra Kronstadt til Kulhavne paa Østkysten obtineredes 19 sh. 6 d til 25 sh., til Hull og Grimsby 20 sh. til 26 sh. 6 d, til Poole 30 sh. og 32 sh. 6 d.

Fra Archangel var Fragterne til Tyne 40 sh. til 42 sh. 6 d, Hull 35 sh. til 42 sh. 6 d, Grimsby 35 sh. til 42 sh. 6 d, Yarmouth 37 sh. 6 d til 45 sh., alt for Høvlelast.

For Skurlast betaltes fra Archangel til London 45 sh. til 50 sh. og det samme til engelske Kanalhavne. Til Bristol 45 sh, til Gloucester 45 sh. til 47 sh. 6 d, til Liverpool 40 sh.

For Stav fra Archangel til Garston Dock 42 sh. 6 d til 47 sh. 6 d, til Dublin 40 sh til 45 sh.

Canadafragterne begyndte med de samme Fragter som det foregaaende Aar, men steg ganske væsentligt i Aarets Løb og stillede sig omtrent saaledes:

Fra Kvebek til London 42 sh. 6 d,
— Plymouth 18 sh — 23 sh. 6 d, 42 sh. 6 d—55 sh.
— Bristol Kanal 19 sh.—20 sh., 42 sh. 6 d, 45 sh.
— Liverpool 18 sh. 6 d—32 sh.
— Irland 52 sh. 6 d.

„ Price Mills til Irlands Østkyst 40 sh.—45 sh. 6 d.
— Englands Vestkyst 40 sh.—42 sh .6 d.
— London 40 sh.—43 sh. 9 d.
— Yarmouth 43 sh. 9 d—45 sh.
— Southampton 43 sh. 9 d—45 sh.
— Cardiff
— Newport } 41 sh. 3 d—43 sh. 9 d.
— Londonderry 45 sh.—47 sh. 6 d.
— Limerick 47 sh. 6 d—48 sh. 9 d.

„ St. Laurence-floden til Irlands Østkyst
— Englands Vestkyst } 42 sh. 6 d—50 sh.
— London 42 sh. 6 d—45 sh.
— Hull
— Grimsby
— Hartlepool } 42 sh. 6 d—50 sh.
— Tyne

Fra St. Laurence-
floden til Bristolkanalen 41 sh 6 d—45 sh.
— Belfast 40 sh.—42 sh. 6 d.

Fra Miramichi til London 45 sh.—47 sh. 6 d, senere 60 sh.
— Englands Østkyst 43 sh. 9 d—47 sh. 6 d.

Fra Saguenay til Irlands Østkyst } 42 sh. 6 d—47 sh. 6 d.
— Englands Vestk }
— Fleetwood 43 sh. 9 d—45 sh.
— Glasson Dock 52 sh. 6 d.

Fra Miramichi til Tyne 60 sh
— Bristol 50 sh.
— Cardiff og Swansea 42 sh. 6 d—50 sh.
— Londonderry 43 sh. 9 d—47 sh. 6 d.
— Belfast og Dublin 42 sh. 6 d—50 sh.
— Cork og Waterford 50 sh.

Fra St. Johns til Irlands Østkyst 42 sh. 6 d—46 sh. 3 d.
— Belfast 41 sh. 3 d—52 sh. 6 d.
— Dublin og Waterford 42 sh. 6 d—47 sh. 6 d.
— Limerick 45 sh.
— Londonderry 45 sh.—47 sh. 6 d.
— Bristolkanalen 40 sh.—47 sh. 6 d.
— Tynefloden 55 sh.

Fra Halifax N. S. til Kulhavn, Østkysten 42 sh. 6 d—48 sh 9 d.
— Swansea 46 sh. 3 d.
— Tralee 46 sh. 3 d.
— Londonderry 50 sh.

Pitchpinefragterne:

Fra Sapelo Sound til U. K. f. O. 95 sh.—115 sh.
— Londonderry, Dublin og Waterford 95 sh.—96 sh. 3 d.
— Cardiff, Newport og Swansea 90 sh.—96 sh. 3 d.
— Hull 100 sh.—105 sh.

Fra Pensacola, Mobile, Sabine Pass til U.K. 95 sh., 125 sh., 130 sh., 132 sh. 6 d.
— London 97 sh. 6 d, 100 sh.
— Sunderland 101 sh. 3 d.
— Tyne 97 sh. 6 d, 102 sh. 6 d.
— Cardiff og Newport 98 sh.—102 sh.

Logwood og Mahogny.

Fra Jamaica, Belize, Laguna, Yucatan til	U. K.	27 sh. 6 d—35 sh.
„ Cap Hayti	—	40 sh.—47 sh. 6 d.
„ Minatitlan	—	41 sh. 3 d—47 sh. 6 d.
„ Tabasco	—	47 sh. 6 d—57 sh. 6 d.

Greenheart fra Demerara til U. K. 1 sh.—1 sh. 2 d.

Quebrachowood.

Fra River Plate, Buenos Ayres til	U. K.	16 sh.—18 sh.
„ Rosario til	—	18 sh.—21 sh.
„ Colastine -	—	22 sh. 6 d—25 sh.

Lumber.

Fra Puget Sound til U. K. 52 sh. 6 d—60 sh.

Redwood Planker.

Fra St. Francisco til London 55 sh.—60 sh.

Yellow Wood.

Fra San Salvador til U. K. 38 sh. 9 d—42 sh. 6 d.

Cedar.

Fra Mexicos Vestkyst til	U. K.	38 sh. 9 d—40 sh.
„ Costa Rica do. -	—	35 sh.—38 sh. 9 d.

Limawood.

Fra Mexicos Vestkyst til U. K. 58 sh. 9 d—60 sh.

Teaktræ.

Fra Bangkok til	U. K.	57 sh. 6 d—62 sh. 6 d.
„ Rangoon -	—	37 sh. 6 d.
„ Moulmein til	—	37 sh. 6 d.

Isfragterne vare ved Aarets Begyndelse de samme som i 1897, og mange Seilskibe bleve sluttede for flere Reiser til 6 sh., 6 sh. 3 d, 6 sh. 10½ d., 7 sh. 4½ d., 7 sh. 6 d., 7 sh. 9 d., 8 sh. og 8 sh. 3 d. De Skibe, der ikke havde sluttet for flere Reiser, tjente bedst, og erholdt indtil 10 sh. 6 d. for August og September Skibning.

Specialfragterne vare:

Til Sunderland . . .	Vaaren 5 sh.	Juli	7 sh. 9 sh.
„ Hull	Januar 7 sh.	Juli	8 sh. à 9 sh.
„ Grimsby	Juni 7 sh. 6 d à 7 sh. 9 d		
„ Yarmouth	Juni 7 sh. 6 d	August	9 sh.
„ Ramsgate	6 sh. til 9 sh.		
„ Folkestone . .	6 sh. 6 d til 7 sh. opadgaaende indtil 8 sh. 9 d à 9 sh.		
„ Newhaven . .			
„ Portsmouth . .			
„ Southampton . .			
„ Plymouth	Begyndelsen 6 sh. 6 d	Juli	10 sh.
„ Falmouth	7 sh. 6 d		
„ Penzance	7 sh. 3 d à 7 sh. 6 d		
„ Bristol	7 sh. 9 d		
„ Swansea og Newport	8 sh.	Juli	10 sh. à 11 sh.
„ Liverpool	7 sh. à 9 sh.	Angust	12 sh. à 13 sh.
„ Fleetwood	7 sh. 6 d a 8 sh.		
„ Belfast og Dublin .	6 sh. à 6 sh. 6 d		
„ Waterford	7 sh.		
„ Kinsale	6 sh.		
„ Cork Mai og senere	8 sh. 6 d à 9 sh. 6 d.		

Kulfragterne for Seilskibe fra Storbritanien vare udover Sommeren og Efteraaret ikke ubetydeligt høiere end tidligere. I Oktober Maaned betaltes saaledes fra Newcastle og Blyth til danske Havne for mindre Skibe 6 sh.

Til Aarhus . . . 5 sh. 6 d, Kjøbenhavn . . . 5 sh. 9 d
„ Stockholm . . 5 sh. 9 d, Swinemünde . . . 5 sh. 6 d
„ Stettin . . . 6 sh.

Forbruget af Cokes tiltager i ret betydelig Grad og Fragterne der under Sommeren holdt sig paa 5 sh. à 5 sh. 6 d, gik udover Høsten op til 7 sh. i enkelte Tilfælde.

Gaar man dernæst over til at behandle Dampskibsfragterne, vil disses Stilling under Aarets Løb fremgaa af følgende Oversigt.

Udfragter:

Til	Fra	Last.	Beregning	Høieste Fragt	Laveste Fragt
Kap	Wales	Kul	Ton	22 sh. 6 d	19 sh.
Singapore	„	„	„	20 sh.	13 sh. 6 d
Madras	U. K. Østkyst	„	„	20 sh.	15 sh. 6 d
Colombo	Wales	„	„	17 sh. 6 d	11 sh.
Bombay	„	„	„	17 sh. 6 d	11 sh.
Do.	U. K. Østkyst	„	„	15 sh. 6 d	11 sh.
Konstantinopel	„	„	„	11 sh.	7 sh. 9 d
Do.	Wales	„	„	11 sh. 9 d	6 sh. 6 d
Port Said	„	„	„	12 sh.	6 sh. 6 d
Alexandria	U. K. Østkyst	„	„	11 sh.	5 sh. 9 d
Do.	Wales	„	„	12 sh.	6 sh. 6 d

Til	Fra	Last.	Beregning.	Høieste Fragt.	Laveste Fragt.
Venedig	U. K. Østkyst	Kul	Ton	13 sh.	8 sh.
Do.	Wales	„	„	13 sh. 3 d	8 sh.
Genua	„	„	„	11 sh. 9 d.	5 sh. 9 d
Do.	U. K. Østkyst	„	„	12 sh.	5 sh. 9 d
Cape Verde	Wales	„	„	12 sh.	6 sh. 6 d
Rio Janeiro	Do.	„	„	22 sh.	12 sh. 3 d
River Plate	Do.	„	„	22 sh.	9 sh. 6 d
Do.	U. K. Østkyst	„	„	22 sh. 6 d.	9 sh. 3 d

Fra	Til	Hjemfragter:			
Australien	U. K.	Uld	40 Cub.fod	36 sh. 3 d	32 sh. 6 d
Sydamk. Vestkyst	„	Nitrate	20 Cwt.	35 sh.	32 sh. 6 d
China	London	The, Stykg.	40 Cub.fod	52 sh. 6 d	32 sh. 6 d
Filippinerne	U. K.	Sukker	Ton Dødvægt	42 sh. 6 d	25 sh.
Saigon	„	Ris	20 Cwt.	32 sh. 6 d	26 sh. 3 d
Bangkok	„	„	—	35 sh.	31 sh. 3 d
Java	„	Sukker	Ton Java Scale	37 sh. 6 d	27 sh. 6 d
Burmah	„	Ris	20 Cwt.	40 sh.	23 sh. 9 d
Calcutta	„	Hamp	Ton Calcutta Sc.	37 sh. 6 d	27 sh. 6 d
Madras Kyst	„	Rør	20 Cwt.	28 sh. 9 d	27 sh. 6 d
Bombay	„	Stykgods	Ton Bombay Sc.	35 sh.	15 sh.
Kurrachee	„	„	TonKurracheeSc.	34 sh. 6 d	16 sh. 6 d
River Parana	„	Korn	Ton	27 sh. 6 d	12 sh.
New Orleans	Liverpool	Bomuld	„	57 sh. 6 d	40 sh.
Galveston	„	„	„	57 sh. 6 d	38 sh.
Charleston	„	„	„	43 sh. 9 d	37 sh. 6 d
Savannah	„	„	„	46 sh. 3 d	35 sh.
New Orleans	U. K.	Korn	„	22 sh. 6 d	13 sh. 9 d
New York	„	„	480 ℔		
Baltimore	„	„	„		
Filadelfia	„	„	„	5 sh. 3 d	2 sh. 1½ d
Newport News	„	„	„		
Norfolk	„	„	„		
Pensacola	„	SagetVirke	Standard	135 sh.	110 sh.
Port Royal	„	Fosfate	20 Cwt.	19 sh.	12 sh.
Fernandina	„	„	20 Cwt.	24 sh.	15 sh.
Tampa	„	„	20 Cwt.	25 sh.	17 sh. 6 d
Kvebek	„	Planker	Standard	55 sh.	40 sh.
Novorossisk	„	Korn pr. unit	New Charter	13 sh. 6 d	9 sh.
Poti	„	Malm	Ton	18 sh.	10 sh. 6 d
Nicolaieff	„	Korn pr. unit	New Charter	14 sh. 6 d	9 sh.
Odessa	„	„	—	15 sh.	8 sh. 1½ d
Sebastopol	„	„	—		
Donau	„	„	—	17 sh. 6 d	9 sh. 6 d
Sulina	„	„	—	15 sh.	7 sh. 10½ d
Kustendje	„	„	—	15 sh.	8 sh. 6 d
Varna	„	„	—		
Alexandria	„	Bomuldsfrø	Ton	14 sh. 6 d	7 sh.

I den saakaldte Home-Trade vare Fragterne:

For Trælast:

Fra	Kronstadt	til	London	25 sh à 27 sh. 6 d
„	Harnäs	„	—	27 sh.
„	Gamleby	„	—	25 sh.
„	Søderhamn	„	—	24 sh. 22 sh. 6 d
„	Oscarshamn	„	—	21 sh. 6 d
„	Åbo	„	—	27 sh.
„	Sandarne	„	—	30 sh.
„	Neder Kalix	„	—	30 sh. 32 sh. 32 sh. 6 d
„	Mem	„	—	25 sh. 6 d
„	Hudiksvall	„	—	25 sh.
„	Verkebäck	„	—	32 sh.
„	Skutskär	„	—	27 sh. 6 d. 28 sh.
„	Wefsta Varf	„	—	30 sh.
„	Nyhamn	„	—	23 sh. 6 d
„	Gefle	„	—	30 sh.
„	Fredrikstad	„	—	22 sh. 20 sh. 19 sh. 23 sh.
„	Skien	„	—	24 sh.
„	Hommelvik	„	—	20 sh.
„	Trondhjem	„	—	20 sh. 22 sh. 6 d.
„	Drammen	„	—	23 sh.

Kul.

I Oktober betaltes fra

Newcastle	til danske Havne		6 sh. à 6 sh. 3 d
Blyth	- „ „		6 sh. à 6 sh. 3 d
Newcastle	- Aarhus		5 sh. 9 d à 6 sh. 3 d.
Blyth	- Swinemünde		5 sh. à 5 sh. 9 d
	- Stockholm		6 sh. à 6 sh. 3 d
	- Stettin		6 sh. à 6 sh. 3 d
Cardiff	- Kjøbenhavn		8 sh. 6 d
—	- Stettin		9 sh.
—	- Malmø		9 sh.
—	- Stockholm		9 sh. 3 d

og øvrige Havne i Forhold.

I December sluttedes fra

Tynen	til	Stettin	6 sh. 6 d
—	-	Libau	6 sh. 9 d
—	-	Reval	7 sh.
—	-	Riga	7 sh.
—	-	Kjøbenhavn	5 sh. 6 d
—	-	Aarhus	5 sh. 3 d
—	-	Memel	6 sh.
—	-	Wismar	6 sh. 6 d
—	-	Stockholm	7 sh.

Maanedsbefragtninger — timecharters — synes at have tiltaget i meget stærk Grad og især paa det amerikanske Fragtmarked. I disse Slags Forretninger optræder ikke saa faa Spekulanter, og det er derfor af største Vigtighed at paase, at Befragterne ere fuldt vederhæftige Folk; især gjælder dette, naar Befragteren er bosat paa fjernere liggende Sted, saaledes at Certepartiet undertegnes paa hans Vegne af en Agent, mod hvem man i Tilfælde intet retsligt Krav har. I det forløbne Aar med de stadig opadgaaende Fragtsatser fik ikke vedkommende Rederier fuld Fordel deraf, nemlig forsaavidt som Fartøiet var blevet sluttet for et længere Tidsrum (6 à 12 Maaneder). I de første Maaneder af Aaret opnaaedes 7 shilling à 8 shilling maanedlig pr. Brutto Register Tons, eftersom den Fart var, hvori Skibene skulde benyttes, Varigheden af Befragtningen, Fartøiets Alder etc etc. I Oktober Maaned betaltes 9 shillings til 9 shillings 6 pence pr. Brutto Register Ton. Ved disse Slags Befragtninger maa det ikke lades ude af Betragtning, at Fartøierne er udsat for adskillig større Slitage baade paa Skrog og Maskineri, hvorfra bliver presset alt det Arbeide, der paa nogen Maade kan præsteres.

Ved Aarets Slutning afsluttedes en hel Del Time-Charters for 6 à 12 Maaneder til 7 sh. 6 d à 8 sh. pr. Ton.

I Forbindelse med det heromhandlede Afsnit af Aarsberetningen turde det være af Interesse at hidsætte en herværende Skibsmæglers Udtalelse om de i Aarets Løb af alle i Trælastbefragtninger interesserede Forretningsfolk saa meget omtalte nye Trælastcertepartier.

„Det nye Trælastcerteparti, som Chamber of Shipping's Documentary Comittee med Sanktion af de engelske Assurance og Beskyttelsesforeninger har paalagt engelske Redere at benytte, under Fortabelse af Ret til Erstatning eller Beskyttelse i Henhold til Policerne, har vist sig alt andet end tilfredsstillende for den jævne Forretningsgang. Befragterne have i dette Tilfælde vist sig at være de stærkeste, og Certepartiet, selv hvor det benyttes, omgaaes ved, at Rederne give de saakaldte „back letters," skriftlige Tilstaaelser, at hvad det nye Certeparti indeholder i Strid med det tidligere benyttede, ikke skal komme til Anvendelse. Da „The Chamber of Shipping" formulerede det nye Certeparti, tog det ikke i Betragtning, at udenlandske Fartøier havde Overtaget i Østersøfarten, og det nye Certeparti — ønskeligt som det er i de engelske Skibsrederes Interesse — har vist sig at være en Farce".

Heller end at indgaa paa det nye Certeparti have Befragterne optaget Baade paa „Timecharter, omendskjøndt det kunde være et Spørgsmaal, om det har været fordelagtigt. Befragterne støttes af Afskiberne i Sverige og Finland, der i mange Tilfælde nægte at sælge sin Vare, dersom Laste-Betingelserne bestemmes ifølge det nye Certeparti. Fremmede Redere, der ikke havde nogen Forpligtelse til at slutte sig til engelske Rederier. have profiteret ved disse Uenigheder mellem engelske Redere og Befragtere og opnaaet høiere Fragter og villigere Anvendelse for deres Skibe paa de gamle Certepartivilkaar.

Til den norske Sømandskirke i London indkom ved Generalkonsulatet som frivillige Gaver i 1896 £ 57, i 1897 £ 54 og i 1898 £ 74.

Til den svenske Ulricæ Eleonoræ Kirke erlagdes foreskrevne Afgifter fra svenske Fartøier i 1896 £ 425, i 1897 £ 545 og i 1898 £ 530.

Til Sømandshospitalet i Greenwich indkom fra norske og svenske Skibsførere som frivillige Gaver i 1896 £ 39, i 1897 £ 34 og i 1898 £ 47.

I samme Hospital indlagdes af norske og svenske syge Sømænd resp. 112 og 118.

Antallet af skibbrudne og nødlidende Sømænd, der modtog Understøttelse af General-Konsulatet, udgjorde:

	1896	1897	1898
Norske Undersaatter	643	668	631
Svenske do.	177	110	151
Udlændinge	30	28	32

Antallet Paa- og Afmønstringer beløb sig til:

	Paamønstrede.		Afmønsrede.		Tilsammen	
	Norske Skibe	Svenske Skibe	Norske Skibe	Svenske Skibe	Norske Skibe	Svenske Skibe
I London . .	1 066	189	1 150	104	2 216	293
- andre Havne	3 846	542	5 097	1 471	8 943	2 013
Tilsammen . .	4 912	731	6 247	1 575	11 159	2 306
imod i 1897 .	5 490	653	5 942	487	11 432	1 140

I Aarets Løb rømte:

	Fra Norske Skibe.	Fra Svenske Skibe.	Tilsammen
I London . . .	59	8	67
- andre Havne .	333	167	500
Tilsammen . . .	392	175	567
imod i 1897 . .	332	111	443
„ - 1896 . .	416	161	577
„ - 1895 . .	333	111	444

I Det Skandinaviske Sømandshjem indlogeredes:

	Norske Sømænd.	Svenske Sømænd.
1896 . .	656	1 307
1897 . .	665	1 514
1898 . .	674	1 492

og i Sailors Home, Dock Street, London.

1896 . .	298	282
1897 . .	284	310
1898 . .	275	239

Af Sømandsandragender indsendtes fra Distriktet:

	1896	1897	1898
Fra Norske Sømænd . .	£ 290 0 0	£ 516 12 sh. 0	£ 218 0 0
„ Svenske — . . .	- 134 15 7	- 25 0 0	- 94. 10 0

Generalkonsulatet hjemsendte Arvemidler til Beløb:

	1896	1897	1898
Til Norge . . .	£ 636 3 sh. 11 d	£ 639 18 sh. 2 d	£ 588 13 sh. 3 d
„ Sverige . .	- 950 0 - 0 -	- 568 16 - 1 -	- 1 042 9 - 5 -

Fra Generalkonsulatet afsendtes af Skrivelser:

	1896	1897	1898
Til Udenrigsdepartementet	115	110	110
„ Indredepartementet .	921	927	891
„ Kommerse Kollegium .	458	419	413
Tilsammen . . .	1 494	1 456	1 414

De modtagne Expeditioners Antal beløb sig til:

1896	1897	1898
5 883	5 508	6 174

Breve til norske og svenske Sømænd modtoges og afleveredes i et Antal af:

1896	1897	1898
27 494	27 309	29 796

De forskjellige Kursnoteringer paa Londons Børs i Aaret 1898 for de norske og svenske Statsobligationer vare:

Norske Statsobligationer

$3\frac{1}{2}$ %. 1886 reduceret til 3 %.

4. Januar	99 %—101 %
reduceret til 3 %	
18. Marts . . .	97—99
23. Juni . . .	97—98
27. Juli	97—99
3. November . .	96—98
22. do. . .	95—97
5. December . .	94—96
22. December . .	95—97

3 % 1888.

4. Januar	99 %—101 %
1. Februar . .	98—100
5. do. . .	99—101
17. do. . .	98—100
8. Marts . .	97—99
21. Mai . . .	96—98
10. Juni . . .	97—99
23. Juni . . .	98—100
2. August . .	96—98
27. September .	95—97
22. November .	94—96
5. December .	93—95

$3\frac{1}{2}$ % 1894.

4. Januar	102 %—104 %.
18. Marts	103—105
16. April	101—103
23. Juni	102—104
18. Juli	103—105
15. Octbr.	101—103
22. Novbr.	100—102
6. Decbr.	99—101
8. Decbr.	100—102

Svenske Statsobligationer.

$3^1/_2$ % 1880.

1. Januar 102 %—104 %.
2. April . . 101—103
24. Juni . . . 102—104
13. Juli . . . 101—103
21. Juli . . . 102—104
1. Octbr. . . 101—103
19. Novbr. . . 100—102

3 % 1888.

1. Januar 98 %—100 %.
10. Januar . . 99—101
20. do. . . 100—102
1. Febr. . . 99—100
17. Febr. . . 98—101
8. Marts . . 97—99
4. Juni . . . 96—98
10. Juni . . . 97—99
23. Juni . . . 98—100
2. August . . 97—99
18. Novbr. . . 96—98
22. Novbr. . . 95—97
16. Decbr. . . 94—96
30. Decbr. . . 95—97

3 % 1894.

1. Januar 99 %—101 %.
19. Januar . . . . . 100—102
8. Marts . . . . . 99—101
31. Marts . . . . . 98—100
16. April . . . . . 97—99
23. Juni . . . . . 98—100
27. Septbr. . . . . 98—100
15. Oktbr. . . . . 97—99
26. Oktbr. . . . . 96—98
22. Novbr. . . . . 95—97
16. Decbr. . . . . 94—96

Træ last. I de tre sidste Aar indførtes til Storbritannien og Irland

Hugget Virke		1896.	1897.	1898.
fra Norge	Loads	267 782	323 341	267 597
„ Sverige	„	416 291	408 892	398 411
„ Rusland	„	428 283	508 805	489 895
„ Tyskland	„	272 935	351 085	278 214
„ Britisk Nordamerika	„	151 102	157 432	108 554
„ andre Lande . . .	„	896 397	1 076 110	791 827
Tilsammen	Loads	2 432 790	2 825 665	2 334 498
Saget Virke, Høvlelast				
fra Norge	Loads	501 220	532 289	510 849
„ Sverige	„	1 843 797	1 986 024	1 907 192
„ Rusland	„	1 693 864	1 768 817	1 658 702
„ Britisk Nordamerika .	„	1 456 179	1 979 155	1 644 830
„ andre Lande . . .	„	536 432	758 207	639 069
Tilsammen	Loads	6 031 492	7 024 492	6 360 642
Stav fra alle Lande . .	Loads	138 393	126 745	139 129

Heraf vil fremgaa, at Trælastindførselen i de seneste Aar har tiltaget betydeligt. Aaret 1897 fremviser den største Import, og dernæst kommer 1898, omend med en Nedgang af $9^1/_2$ Procent. Dette synes at være en stor Tilbagegang, men tager man Hensyn til den usædvanlig store Forøgelse i 1897, bliver 1898 Aars Indførsel meget betydelig, og denne store Forøgelse i Indførselen af Trælast saavel fra Udlandet som Kolonierne, staar i nøie Forbindelse med den enorme Tilvæxt i Udgifterne for Hæren og Flaaden, samt med den usædvanlig forøgede Skibsbygning for almindelig Fragtfart. Da disse Faktorer fremdeles absorberer store Kvantiteter Trælast, er der Grund til at forudsige, at Virksomheden vil fortsættes.

De store Oplag fra 1897 foranledigede en Slags Usikkerhed blandt Kjøberne, og det blev meget snart temmelig klart, at det var lettere at gjøre store Indkjøb end at sælge med rimelig Fordel, og dette Forhold viste sig senere at have en meget velgjørende Indflydelse paa Markedet. Vinterforsyningerne bleve udsatte, og dette gav igjen Adgang til at reducere Oplagene. Den andetsteds i denne Indberetning omhandlede Disput om Trælastcertepartierne bidrog ogsaa sit til at forhale Tilførselen af nyt Virke.

Forretningerue i 1898 var imidlertid i det hele taget tilfredsstillende, omend ikke fuldt saa lønnende som i 1897. Priserne paa Afskibningsstederne vare høiere og Fragterne gik op, saaledes at store Kvanta bleve forhandlede af Frygt for en Nedgang i Priserne, hvilket ogsaa senere indtraf, saavidt Battens angaar. Ved Sommerens Begyndelse ankom betydelige Mængder af Battens til Dokkerne, der stimulerede Prisernes Nedgang end mere. Oplagene i Surrey Commercial Dock i August Maaned viste en Forøgelse af en Million Stykker i Forhold til 1897; følgelig faldt Priserne end mere.

Indførselen til London udgjorde:

	1896.	1897.	1898.
Fra Norge.			
	Stykker.	Stykker.	Stykker.
Battens . . .	654 000	1 027 000	1 350 000
Bord . . .	6 535 000	6 007 000	8 211 000
Planker . . .	121 000	60 000	139 000
Spirer . . .	42 000	51 000	22 000
Bjælker . . .	500	—	2 200
	Favne.	Favne.	Favne.
Ved	5 500	7 300	6 100
Fra Sverige.			
Planker . . .	2 193 000	2 825 000	2 879 000
Battens . . .	5 636 000	7 200 000	8 902 000
Bord . . .	14 919 000	17 097 000	16 545 000
Bjælker . . .	800	—	20 000
	Favne.	Favne.	Favne.
Ved	41 000	38 000	49 000
Fra Rusland.			
Planker . . .	2 219 000	2 515 000	1 655 000
Battens . . .	2 361 000	1 621 000	2 293 000
Bord	1 888 000	2 743 000	2 222 000
Wainscot Logs	933	1 385	630

Fra Rusland.			
	Favne.	Favne.	Favne.
Lathwood . .	3 438	4 295	2 869
	Loads.	Loads.	Loads.
Stav	3 630	3 265	2 640
Fra Finland.			
Planker . . .	110 000	186 000	365 000
Battens . . .	2 396 000	2 884 000	4 424 000
Bord	1 103 000	1 200 000	1 599 000
	Favne.	Favne.	Favne.
Ved	15 000	12 000	14 000
Fra Preussen.			
	Loads.	Loads.	Loads.
Furutømmer .	26 000	24 000	13 500
Egetømmer .	4 000	2 500	2 600
Stav	13 700	8 400	10 500
	Stykker.	Stykker.	Stykker.
Planker . . .	2 000	24 000	13 000
Fra Pitchpine Havnene.			
	Stykker.	Stykker.	Stykker.
Hugget Tømmer	182	910	901
Saget Tømmer	54 600	84 000	68 000
Planker . . .	699 000	795 000	884 000
	Loads.	Loads.	Loads.
Stav	692	697	1 295
Fra Canada.			
	Stykker.	Stykker.	Stykker.
Furuplanker fra St. Lawrence .	2 629 000	2 567 000	2 331 000
Spruce-Planker fra do. . .	2 593 000	4 145 000	3 866 000
Spruce-Planker fra New Brunswick	648 000	1 037 000	699 000

Under Sommerens Løb blev kun faa Transactioner afsluttede. Den feberagtige Virksomhed, der udmærkede 1897, havde efterhaanden lagt sig, og heldigvis vare Oplagene i de Baltiske Havne ikke usædvanlig store, hvortil kom, at en livlig Efterspørgsel paa Kontinentet hjalp til at forebygge en Krise. Havde Afskiberne alene havt det britiske Marked at falde tilbage paa, vilde udentvivl et betydeligt Prisnedfald have været Følgen, da Oplagene i London vare betydelige til høie Priser og ikke Halvdelen af den dyrt indkjøbte Vare endnu realiseret.

Høsttrafiken var den forholdsvis mest virksomme, saavidt Indførselen angik. Et Mærkepunkt i Sæsonen var den store Nedgang i Priserne paa Whitewood. Afskiberne gjorde først alvorlig Modstand mod nogen Prisafstaaelse, men bleve efterhaanden nødte til at give efter før Sæsonens Slutning,

omendskjønt mange af de betydelige Sagværk foretrak at tilbageholde Varen indtil næste Sæson i Haab om bedre Priser.

Ligesom i Aaret 1897 indtraf ogsaa i det heromhandlede Aar i Surrey Commercial Dock en for Trafiken meget hindrende Overfyldning af Gods og paafølgende Ophold for Skibsfarten. Ladningerne ankom saa talrige paa samme Tid, at Oplagskaierne bleve altfor belemrede, Omstændigheder, der synes aarligen at gjentage sig, og som kræver hurtige Forføininger til Undgaaelse deraf.

Ikke faa af de ankomne Ladninger vare beskadigede paa Grund af den regnfulde Sommer i Skandinavien, og der har været mange Klagemaal over Udseendet paafulgt af Fordringer om Nedslag i Priserne. Flere Tvistigheder end sædvanligt har forekommet vedrørende Overliggedagspenge og for kort Udlosning. London er en dyr Havn, og Importørerne finde, at de behandles uretfærdigen i Forhold til deres Konkurrenter i Provinsbyerne, men vistnok i mange Henseender uden tilstrækkelig Grund, naar Hensyn tages til Forretningernes enorme Tilvæxt og de store Vanskeligheder, under hvilke de udføres. Fragterne vare tidligere i Sæsonen 5/ høiere end til de nordligere Kulhavne, men ere nu kun ubetydeligt forskjellige, og Dampskibe foretrække i mange Tilfælde London som Losseplads fremfor en af de mindre Kulhavne, hvor Losningsbekvemmelighederne ere mere brydsomme. Tiltrods for den stedse voxende Consumtion, især i de to seneste Aar, ere Kjøberne alligevel tilstede i stort Antal ved Auktionssalgene, der finde Sted ligesaa hyppig som før, og de bedste Kvaliteter opnaa som Regel gode lønnende Priser for Importørerne.

Den usædvanlig store Tilførsel fra Norge af høvlede Bord viser tydeligt, hvor udstrakt Efterspørgselen er for denne Slags Gods paa Londons Marked. Mange Sagbrug paa Englands Østkyst, der tidligere forædlede Lasten selv, indfører nu høvlet Last fra Norge. Forbruget er for nærværende stort og synes heldigvis at skulle vedblive saaledes; men Dokoplagene ere ogsaa usædvanlig store.

De svenske Afskibere have gjort meget gode Forretninger paa London Marked, og har for Redwood opnaaet noget høiere Priser end i 1897, som tildels neutraliserede Nedgangen i Priserne paa Whitewood.

Priserne paa N o r s k Trælast vare:

G u l v b o r d, Gran. Aabnede med £ 11 og £ 10. 15.0 for 1ste Sort cif god Havn — og £ 9 og £ 8.15. 0 pr. Mixed. Faldt under Juni ned til respective £ 10. 15. 0 og £ 10. 10. 0 og £ 8. 15. 0 og £ 8. 12. 6.

I September gik Priserne yderligere ned til £ 8. 10. 0 for Mixed og i December til £ 8. 5. 0. For 1ste Sort erholdtes da kun £ 10. 5. 0, alt pr. Standard.

S t a v betaltes med £ 4 a £ 4. 10. 0 f. o. b.

V e d opnaaede 60/ for Plank- og Battens Ender.
50/ „ Bordender pr. Favn.

For firkantede	Bjælker,	Gran	20/ a 26/	pr.	Load.
„ —	—	Furu	24/ a 34/	„	„
„ —	Spirer,	Gran	33/ til 48/	„	„
„ —	—	Furu	35/ „ 50/	„	„

Priserne paa s v e n s k Trælast vare

Planker, Gran £ 7—£ 6. 15. 0.
Furu Mixed £ 13. 3die £ 11. 4de £ 8.10. 5te £ 7.10.
Battens, Gran £ 6.10. £ 5.15. £ 5.10.
Furu Mixed £ 10.15. 3die £ 8.15. 4de £ 7.10. 5te £ 6.15.
Bord, Gran £ 6.12.6. £ 5.15.0. £ 5.12.6.
Furu Mixed £ 11.15. 3die £ 9.15. 4de £ 7.10. 5te £ 6.15.
Gulvbord, Gran £ 7.10. £ 7.5. £ 7.10. £ 7.5.
Bjælker, firkantede, Gran 23/ til 28/ pr. Load.
— — Furu 25/ til 35/ „ „
Ved, 60/ for Plank- og Battens Ender
„ 50/ for Bordender.

F i s k e r i e r n e. Mængden og Værdien af Fisk, ilandbragt paa Storbritannien og Irlands Kyster i de 5 sidste Aar, udgjorde:

	(Skalfisk undtagen).	(Skalfisk medregnet).
1894 . . .	14 049 000 Cwts,	Værdi £ 7 261 000
1895 . . .	14 069 000 —	— £ 7 600 000
1896 . . .	14 711 000 —	— £ 7 529 000
1897 . . .	13 898 000 —	— £ 7 993 000
1898 . . .	15 566 000 —	— £ 8 400 000

hvoraf fremgaar, at der stadig har været en Stigning saavel i Kvantitet som som i Værdi, sidstnævnte beregnet ved Fiskens Landing.

Inden Generalkonsulatdistrikt eller England, Wales og Irland stillede Forholdet sig saaledes i de 3 sidste Aar:

	(Undtagen Skalfisk). Cwts.	(Undtagen Skalfisk). Værdi £.	Skalfisk. Værdi £.	Tilsammen. Værdi £.
1896:	8 565 000	5 486 000	393 000	5 879 000
1897:	8 896 000	5 886 000	396 000	6 282 000
1898:	9 021 000	6 065 000	382 000	6 446 000

Gjennemsnitspriserne vare i 1898 noget høiere end i 1897, og for alle Slags var Prisen i førstnævnte Aar 14 sh. 3 d pr. Cwt. mod 14 sh. $^1/_4$ d i 1897. For de forskjellige Slags Fisk vare Priserne ved Landingen:

	1897.	1898.
Soles . .	£ 7. 0. $9^1/_2$ pr. Cwt.	£ 7. 2. $7^1/_2$ pr. Cwt.
Pigvar .	- 3. 13. 3 - „	- 3. 17. 2 - „
Hyse . .	- 0. 11. $1^1/_2$ - „	- 0. 11. $8^1/_4$ - „
Torsk . .	- 0. 13. 4 - „	- 0. 14. $1^1/_2$ - „
Makrel .	- 0. 13. $6^3/_4$ - „	- 0. 14. $1^1/_4$ - „
Rødspætte	- 1. 2. $10^1/_4$ - „	- 1. 4. 5 - „
Sild . .	- 0. 5. 10 - „	- 0. 4. $8^3/_4$ - „

Som allerede anført er de angivne Priser Fiskens Værdi ved Ilandbringelsen. Intet er tillagt for Transport til Consumtionsstedet, Saltning, Røgning,

Isning, Mellemmandens Fortjeneste o. s. v., og kan man vistnok anslaa Totalværdien af Fiskebedriften i England, Wales og Irland, naar alle Omkostninger, Provisioner etc. medregnes, til henved 12 Millioner Pund Sterling.

Følgende Tabel viser Indførselen af Fisk til Storbritannien og Irland i de to seneste Aar:

	1897.		1898.	
	Mængde.	Værdi.	Mængde.	Værdi.
Tilberedt eller saltet	Cwts.	£	Cwts.	£
Fisk. Fra Norge . .	357 198	392 926	278 001	311 453
„ Frankrig .	74 014	339 929	74 859	336 863
Britisk Nordamerika. . . .	385 721	857 408	496 466	990 640
De foren. Stater	271 825	606 250	272 113	515 946
Andre Lande .	274 653	393 652	318 294	482 553
Tilsammen	1 363 411	2 590 165	1 439 733	2 637 455
Fersk Fisk . .	1 086 319	831 149	1 540 091	924 938
Tilsammen	2 449 730	3 421 314	2 979 824	3 562 393

I samme Tidsrum udgjorde Udførselen:

Sild.	Tønder.	£	Tønder.	£
Til Rusland	180 770	195 016	310 585	360 080
„ Tydskland. . . .	692 141	881 800	1 175 395	1 232 363
„ andre Lande . . .	245 050	285 484	256 468	304 097
Tilsammen Sild	1 117 961	1 362 300	1 742 448	1 896 540
Anden Slags		673 514		690 212
Tilsammen		2 035 814		2 586 752

Sammenligner man Fiskeristatistiken for Storbritannien og Irland med de øvrige fornemste fiskeproducerende Lande stiller Forholdet sig saaledes med Hensyn til Værdierne:

Storbritannien og Irland	1898. . . .	£ 8 400 000
Norge	1897. . . .	- 1 400 000
Danmark	1896. . . .	- 367 000
Frankrig	1895. . . .	- 4 689 000
Canada	1896. . . .	- 4 251 000

For Hollands Vedkommende forefindes ingen fuldstændig Opgave, men dette Lands Fiskerier ansees ikke at være af saadan Betydning som de norske.

Almindelig Oversigt. Det forløbne Aar var, hvad de ledende Industrigrene angaar, fremadskridende, og den Bedring i Konjunkturerne, der

begyndte 2 à 3 Aar tidligere, fremtraadte saa meget fyldigere og vandt en saa stor Udvikling, at Aaret 1898 udviser et virkeligt industrielt Opsving, der vedrører saagodtsom alle Forholde saavel i Indlandet som Udlandet. Værdien af Vareomsætningen i Aarene 1897 og 1898 fremgaar af følgende Tal:

	1897. £	1898. £	Forøgelse eller Formindskelse. £	
Indførsel	451 029 000	470 604 000	+ 19 575 000	4¾ %
Udførsel af indenlandske Produkter	234 220 000	233 391 000	÷ 829 000	0.35 %
Transitudførsel af udenlandske og koloniale Produkter	59 954 000	60 619 000	+ 665 000	1.11 %
Total Omsætning .	745 203 000	774 614 000	+ 19 411 000	2.60 %

Som det vil sees, var Omsætningen med Udlandet noget nedadgaaende, men tillige fandt en betydelig Forøgelse i Indførselsværdien Sted.

Sammenstilles Vareomsætningens Omfang i de sidste 5 Aar, finder man, at den udgjorde:

i 1894	£ 682 131 000
- 1895	- 702 522 600
- 1896	- 736 195 000
- 1897	- 745 203 000
- 1898	- 774 614 000

Det var hovedsagelig Fødeartikler og raa Bomuld, der bidrog til Forøgelsen i Handelsomsætningens Omfang. Den udmærkede Bomuldshøst i Amerika skaffede Raamaterial til de britiske Fabrikanter til forholdsvis lave Priser, hvorved Bomuldsindustrien fremmedes i betydelig Grad. Indførselen tiltog under hele Aaret, dog i noget mindre Grad i det sidste Halvaar. Udførselen derimod viste i det første Halvaar en Nedgang af 4.17 % sammenlignet med 1897, men i det andet Halvaar en Forøgelse af 3.49 %, og denne Forbedring fortsættes i den nuværende Sæson. Det er vistnok lidet tvivlsomt, at den spansk-amerikanske Krig og senere det spændte Forhold mellem Storbritannien og Frankrig havde en uheldig Indflydelse paa Handelsomsætningen, men det varede kun et kortere Tidsrum og var ikke i særlig Grad fremtrædende. I de første 6 Maaneder var Udførselen til de Forenede Stater $6^1/_2$ Millioner Pund Sterling mindre end i samme Tidsrum af 1897, men viste i det sidste Halvaar en liden Forøgelse. Kulstreiken i South Wales havde selvfølgelig ogaaa Indvirkning paa Udførselens Kvantitet og Værdi. — Hovedinteressen ligger imidlertid deri, at der viste sig en Opgang under hele Aaret, naar man bortser fra den betydelige Nedgang i Udførselen til de forenede Stater, hvilket væsentlig hidrørte fra Dingby Tariffens forstyrrende Virkninger; da disse nu er ophørt, synes der at være god Grund til at antage, at Handelsomsætningens Forøgelse vil vedblive og maaske i end stærkere Grad. Med Hensyn til Udenlandshandelen har der været fremsat forskjellige Meninger betræffende Følgerne af, at Indførselsværdien langt overskrider Udførselsværdien, men

uden at man er kommet til nogen Enighed. Fra den ene Side anføres, at Følgen er, at endel af den opsamlede Kapital maa til for at udjevne Handelsbalancen, men fra den anden Side at denne Udjævning foregaar helt naturlig gjennem Indbetalinger fra Udlandet dels i Form af Renter for Laan eller anderledes anbragte Midler, dels som Fragtkommission o. s. v. Der er dog ingen bedre Maalestok til Bestemmelse af National-Rigdommen end Dødsbo-Skatten (death duties). Værdien af de Efterladenskaber, hvoraf saadan erlagdes, steg fra £ 219 489 000 i Budgetaaret 1895—1896 til £ 248 690 000 i Terminen 1897—1898. Saaledes ogsaa med Hensyn til Indtægtsskatten, der i Aaret 1892—1893 erlagdes af £ 413 507 000 og i Terminen 1896—1897 af £ 429 253 000, og det tiltrods for, at der i Mellemtiden var givet nogle Lettelser og mere udstrakte Fritagelser. I Sparebankerne stiger Pengeindsætningerne mange Millioner aarlig. Statsindtægterne have steget betydeligt, og der er mange andre Beviser paa Kapitalens Forøgelse. Alt det saaledes anførte synes at tyde paa, at den tiltagende Indførsel har sin Grund deri, at forøgede Midler har tilladt større Forsyninger af Luxusartikler og Bekvemmeligheder.

I den indenlandske Handel viser 1898 en exceptionel Aktivitet, og Fabrikanterne kan se tilbage med Tilfredshed ikke blot med Hensyn til Omsætningens Omfang, men ogsaa med Hensyn til Priserne. Dog fremtræder nogle Undtagelser. Uldindustrien led under en Depression formedelst den ringe Efterspørgsel fra Amerika, og Linnedfabrikerne led samme Skjæbne af samme Grund. Paa den anden Side var Skibsbyggerierne fuldt sysselsatte under hele Aaret, og Jernindustrien florerede; alle Metal- og mekaniske Industrigrene var beskjæftigede uden Stands, og Bomuldsfabrikaterne gav bedre Resultater end paa mange Aar. Ogsaa Jernbanetrafiken viser et stort Opsving, saaledes som det fremgaar af følgende Statistik for 15 af de vigtigste engelske Jernbanekompanier.

	Passagerer og Pakker.		Gods.	
	1897.	1898.	1897.	1898.
	£	£	£	£
Total . . .	31 809 200	32 876 500	21 147 600	21 878 700
Forøgelse . .		1 067 300		731 100
		eller 3.4 %		eller 3.5 %

	Mineralier.	
	1897.	1898.
	£	£
Total	14 767 200	15 195 300
Forøgelse		428 100
		eller 2.9 %.

Den saaledes paaviste Forøgelse i Jernbanetrafiken er et uomstødeligt Bevis for det store Opsving i den indenlandske Vareomsætning. Yderligere Bevis herfor fremgaar af følgende Tabel fra Bankernes Clearing Houses:

	1897.	1898.	Forøgelse eller Formindskelse.
London	6 014 989 000	6 462 583 000	+ 447 594 000
Manchester	193 005 000	202 972 000	+ 9 069 000
Liverpool	122 110 000	128 961 000	+ 6 851 000
Newcastle	60 254 000	66 204 000	+ 5 950 000

og i lignende Forhold ved de øvrige Clearinghouses.

Pengemarkedet. Politisk Usikkerhed og stadig Ængstelse for, at de Forenede Stater skulde tiltrænge større Guldtilførsler, var de bestemmende Faktorer paa Pengemarkedet. Ved Aarets Begyndelse var Bankdiskontoen 3 %, men gik op til 4 % i April Maaned, da Krig mellem Spanien og Amerika syntes uundgaaelig. Kort Tid efter faldt den ned til $3^1/_2$ % og i Begyndelsen af Juni til 3 % og $2^1/_2$ %. I Juli Maaned blev Bank of Englands Guldbeholdning reduceret med £ 1 000 000, og Discontoen forhøiedes til 3 %, og i Oktober Maaned, da Tvistigheder mellem England og Frankrig opstod betræffende Fashodaspørgsmaalet, fandt en yderligere Forhøielse Sted til 4 %, som vedvarede til Aarets Udgang.

Nedenstaaende Statistik viser Forandringerne i Diskontoen og Bankernes Gevinst:

Forandringer i Bankdiskontoen.	1895. Ingen.	1896. tre.	1897. sex.	1898. fire.
Høieste Diskonto	2 pCt.	4 pCt.	4 pCt.	4 pCt.
Laveste do.	2 „	2 „	2 „	$2^1/_2$ „
Diskonto for 1 Kl:				
3 Mdrs. Vexler	£ 0. 15. 11	£ 1. 8. 7	£ 1. 15. 10	£ 2. 11. 10
Gjennemsnitsrente for deponerede Midler . . .	- 0. 10. 0	- 0. 19. 6	- 1. 1. 10	- 1. 13. 0
Bank-Gevinst	£ 0. 5. 11	£ 0. 9. 1	£ 0. 14. 0	£ 0. 18. 10

I de fem sidste Aar tegnedes Kapitaler til industrielle og andre Formaal til følgende Beløb:

	£		£
1894 . .	91 835 000,	hvoraf indkaldtes	74 222 000
1895 . .	104 690 000,	„ —	84 500 000
1896 . .	152 677 000,	„ —	84 393 000
1897 . .	157 299 000,	„ —	81 694 000
1898 . .	150 173 000,	„ —	101 201 000

Bryggeri- og Distilleri-Aktieforetagender var de mest søgte og absorberede tilsammen ikke mindre end 18 Millioner Pund. Det maa ogsaa medgives, at disse Foretagender hidindtil har givet de bedste Resultater.

Skibsfarten.

Drægtigheden af de Fartøier, der ind- og udklarerede i britiske Havne, angives saaledes:

	1896.		1897.	
	Indklarerede. Tons.	Udklarerede. Tons.	Indklarerede. Tons.	Udklarerede. Tons.
I udenrigsk Fart	33 479 592	37 703 217	34 636 151	39 308 276
I Kystfart. . .	31 330 950	30 693 128	32 071 370	30 961 543
Tilsammen	64 810 542	68 396 345	66 707 521	70 269 819

	1898. Indklarerede. Tons.	Udklarerede. Tons.
I udenrigsk Fart . . .	34 515 804	39 462 642
I Kystfart	31 983 334	30 632 127
Tilsammen	66 499 138	70 094 769

Af Kul, Koks etc. udførtes fra Storbritannien og Irland ialt:

	1896. Tons.	Værdi. £	1897. Tons.	Værdi. £
	34 262 056	15 156 313	37 096 918	16 654 955
og deraf til				
Norge	1 072 996	451 847	1 174 416	497 994
Sverige	2 047 872	898 445	2 286 558	1 014 059
Rusland	1 858 442	819 328	2 015 522	921 719
Danmark	1 691 851	693 758	1 879 082	773 725
Tyskland	4 522 073	1 784 921	5 642 781	2 021 444
Holland	778 716	340 877	947 235	411 222
Frankrig	5 282 593	2 137 209	5 607 292	2 360 721
Italien	4 143 939	1 681 885	4 834 054	2 045 723

	1898. Tons.	Værdi. £
	36 546 152	18 134 690
og deraf til		
Norge	1 203 924	548 357
Sverige	2 408 521	1 126 981
Rusland	2 196 433	1 096 587
Danmark	2 046 191	927 780
Tyskland	4 691 494	1 979 697
Holland	931 827	418 188
Frankrige	5 713 890	2 644 301
Italien	4 665 050	2 255 234

Hertil kommer Forbruget af britiske Kul i Dampskibe (Bunkerkul), der udgjorde:

1896	1897	1898
9 937 305 Tons.	10 457 758 Tons.	11 264 204 Tons.

Bortseet fra den langvarige Kulstrike i Wales har Kulindustrien været drevet under særdeles gunstige Vilkaar. Efterspørgselen var meget livlig den hele Tid og Priserne stigende. I Northumberland betaltes i Begyndelsen for bedste Sort Kul 8 sh. 6 d pr. Ton, men Prisen steg efterhaanden til 15 a 16 sh. Gaskul steg ligeledes fra 8 sh. 6 d a 8 sh. 9 d. til 12 sh. pr. Ton og Bunkerkul fra 7 sh. 6 d i Januar til 10 sh. ud paa Høsten. Efter Ophøret

*

af Streiken i Wales faldt Priserne ned til mere normale Satser; dog ere de endnu meget gode. Bedste Dampskibskul koster nu 9 sh. 9 d a 10 sh. pr. Ton. Smaa Kul 4 sh., Gaskul 9 sh., Husholdningskul 10 sh. 6 d til 12 sh. 6 d og uharpede Bunkerkul 8 sh. a 8 sh. 3 d. Koks blev ogsaa dyrere og steg fra 13 sh. til 16 sh. for bedste Slags til Brug i Smelteovne og fra 16 sh. til 20 sh. for Støberikoks. For nærværende er Prisen 17 sh. 6 d.

Den nye Lov om „Workmen's Compensation," der traadte i Kraft den 1ste Juli, gav Anledning til megen Strid, og for den derved for Kulgrubeeierne foraarsagede Resiko blev truffet forskjellige Slags Forføininger til Beskyttelse mod altfor store Tab. Det antages, at 1 Penny pr. Ton Kul over hele Landet vil være tilstrækkelig til Dækning af indtræffende Erstatningskrav.

Skibsbyggeriet i Storbritannien og Irland antog i 1898 større Maalestok end nogensinde tidligere. Der bygges ialt — Krigsskibe undtagne — 761 Fartøier drægtig 1 367 570 Tons Gross, hvoraf 17 Skibe drægtig 4 252 Tons vare Seilfartøier. Af tidligere Perioder staa Aaret 1889 som det fornemste i det britiske Skibsbyggeris Annaler, men i 1898 byggedes henimod 150 000 Tons mere. I Aarene 1896 og 1897 byggedes henholdsvis 208 000 Tons og 415 000 Tons mindre end i 1898. En Mærkelighed er det, at det sidste Aars Skibsbygning næsten udelukkende omfatter Dampfartøier.

I 1889 var Seilskibstonnagen 10 pCt. af Totalbygningen og steg til 19 pCt. i 1893, siden hvilket Aar Seilskibsbyggeriet stadig har aftaget og udgjorde sidste Aar kun 0.3 pCt. Betræffende Bygningsmaterialet bemærkes, at 99 pCt. af den hele Tonnage byggedes i 1898 af Staal og Resten af Jern, og Jernskibstonnagen er væsentlig Fiskefartøier og omfatter intet Fartøi større end 225 Tons.

Omtrent 22 pCt. af den nybyggede Tonnage var for fremmed Regning og væsentligst for Danmark . . . . med 22 Skibe drægtig 44 691 Tons
„ Norge . . . . . „ 16 — — 44 338 „
„ Rusland . . . . „ 38 330 „
„ Tydskland . . . . „ 37 045 „

Det største i 1898 nybyggede Dampskib var 11 850 Tons Gross.

Af den nybyggede Tonnage udførtes i:

Sunderland	258 754 Tons
Glasgow	242 256 „
Newcastle	238 551 „
Greenock	149 049 „
Middelsborough . . .	140 729 „
Hartlepool	125 791 „
Belfast	119 526 „

Der er i 1898 tillagt den britiske Handelsmarine

	729	Dampskibe	drægtig 1 111 768	Tons
	350	Seilskibe	— 29 053	„
Tilsammen	1 079	Fartøier	drægtig 1 140 821	Tons
og afgaaet	1 178	—	— 931 528	„

og saaledes er de britiske Fartøiers Antal aftaget med 99 Skibe og Drægtigheden forøget med 209 293 Tons.

Den hele britiske Handelsmarine udgjorde den 31te December 1898:

8 835	Dampskibe	drægtig	10 816 310 Tons
11 567	Seilskibe	—	2 552 543 „
Tilsammen 20 402	Fartøier	drægtig	13 368 853 Tons.

Af de 1 178 Skibe, drægtig 931 528 Tons, der i Aaret 1898 udgik af den britiske Handelsmarine, var Tabet af 643 Skibe drægtig 302 446 Tons foranlediget ved Stranding, Sammenstød, Opbrækning, Forsvinden og af 535 Skibe drægtig 629 082 ved Salg eller andre Grunde.

Grundene til Fartøiernes Tab stille sig omtrent i saadan Rækkefølge: Stranding, Kondemnation, Opbrækning, Sammenstød, Abandonnering, Synkning og Forsvinden.

I 1897 udgjorde Tabene, naar Hensyn tages til Storbritannien og Irland, de britiske Kolonier og Norge:

for	Norge	7 pCt.
„	Storbritannien . . .	2.7 „
„	Kolonierne	2.9 „

Dampskibene vise en mindre Procent Tab end Seilskibene. Bortseet fra Spørgsmaal vedrørende Sømandskab og Manøvrering, er det uden Tvivl Tilfælde, naar Fartøier forlades i Søen, synker eller savnes, der giver mest Opfordring til Undersøgelse og mulig Bestemmelse af, hvorvidt Tabet var uundgaaeligt.

Den textile Industri.

Siden 1890 var forrige Aar den mest fordelagtige Periode for Spinderierne. Bomuldspriserne vare lave og Bomulden af fortrinlig Kvalitet, Omstændigheder, der selvfølgelig havde sin store Indflydelse paa de heldige Konjunkturer, og den Efterspørgsel, der i Slutningen af 1897 fandt Sted efter Garn fra amerikansk Bomuld, fortsattes i end stærkere Grad under Løbet af forrige Aar. Garnfabrikationen fra ægyptisk Bomuld har derimod ikke arbeidet under meget heldige Konjunkturer.

Exporten af Bomuldsgarn i 1898 var mindre end i 1897, men omtrent ligestor som i 1896, saaledes som det fremgaar af følgende Tabel:

	December Maaned	Hele Aaret
1896 . .	19 845 200 ℔	246 432 500 ℔
1897 . .	23 340 700 „	252 546 500 „
1898 . .	20 800 200 „	246 720 300 „

Ogsaa Fabrikationen af Bomuldstøier foregik ved Sæsonens Aabning under gunstige Betingelser. Betydelige Ordre indløb saavel fra Indien og de øvrige britiske Kolonier som ogsaa fra China og det fjerne Østen.

**

Afskibningerne af Bomuldstøier i de sidst forløbne tolv Maaneder og de tvende næstforegaaende Aar stillede sig saaledes:

	December Maaned.	hele Aaret.
1896 . .	431 839 400 Yards	5 218 491 300 Yards
1897 . .	408 944 200 „	4 792 268 600 „
1898 . .	499 561 300 „	5 216 491 300 „

Man regner, at i det forløbne Aar bleve ved Nybygning af Bomuldsspinderier Væve- og Spindestolenes Antal forøget med 405 000 Stykker, medens et Antal af 90 000 bleve nedlagt eller opbrændt.

Følgende Tabel udviser Fabrikation og Udførsel af Bomuldstøier og Garn, det indenlandske Forbrug, og hvad der blev oplagt, beregnet i Tusinder af ℔:

	1896	1897	1898
Bomuld forbrugt . . ℔	1 644 651	1 612 025	1 735 500
Med Fradrag af Svinding under Fabrikationen „	90 456	88 000	105 500
Garn fabrikeret . . ℔	1 554 195	1 524 025	1 630 500
Udført Tøier og Garn „	1 293 000	1 222 000	1 285 000
Hjemmeforbrug og Oplag ℔	261 195	302 025	344 500

Priserne paa raa Bomuld vare i 1898:

	Amerikansk ℔	Ægyptisk ℔
1ste Kvartal . . .	$3^1/_4$ d $-3^7/_{16}$ d	$4^1/_{16}$ d $-4^3/_{16}$ d
2det Kvartal . . .	$3^7/_{16}$ d $-3^9/_{16}$ d	$4^1/_8$ d $-4^9/_{16}$ d
3die Kvartal . . .	$3^{13}/_{32}$ d $-3^{15}/_{32}$ d	$4^1/_4$ d $-4^3/_8$ d
4de Kvartal . . .	3 d $-3^1/_8$ d	$4^3/_8$ d $-4^{15}/_{16}$ d

Totalværdien af den udførte Kvantitet Bomuldstøier og Garn udgjorde omtrent

1896 . . .	£ 69 Millioner	og Vægten	1 293 000 000 ℔
1897 . . .	£ 63 —	—	1 222 000 000 „
1898 . . .	£ 64 —	—	1 285 000 000 „

Den irske Lærredsindustri arbeidede i 1898 ikke under meget favorable Vilkaar og med Undtagelse af nogle faa søgte Artikler var Produktionen større end Efterspørgselen.

Priserne fluktuerede forholdsvis lidet, og Aaret sluttede med lidt billigere Priser end Aarets høieste. Den forventede Efterspørgsel fra de forenede Stater udeblev, og Cubas og Filipinernes Markeder lukkedes. Den indenlandske og kontinentale Omsætning og de koloniale Markeder holdt sig nogenlunde ens med tidligere Aar.

Heller ikke Uldindustrien var i det store Hele taget meget lønnende, især hvad den udenlandske Handel angaar. Grundene hertil vare forskjellige.

Uldpriserne vare temmelig stive; Behovet fra Amerika og flere af de kontinentale Markeder faldt af i mange Tilfælde, fordi de fremmede Lande mere og mere optræde som Konkurrenter med den britiske Fabrikant. I en lang Række af Aar har der i Storbritanien været employeret et stort Antal Udlændinge, især Tydskere, der efterat have lært Fabrikationsmethoderne i de forskjellige Brancher i de britiske Fabrikker, have returneret til sit Hjemland og der fortsat sin Beskjæftigelse, under hvilken deres Lærdom og Iagttagelser hertillands udnyttes mest muligt. Hertil kommer, at man i de fremmede Lande ialfald ikke i lige høi Grad har at kjæmpe mod høie Arbeidslønninger og andre dyre Udgifter samt Streiker eller Arbeidsstandsninger som i dette Land. For det indenlandske Markeds Vedkommende har Konjunkturerne været bedre og omtrent de samme som under de nærmest foregaaende Aar.

Følgende Tabel angiver Kvantiteterne af den indenlandske Produktion af Uld, Indførselsmængderne, Udførselsmængderne samt de gjenværende Oplag:

	Indenlandsk Produktion.	Indførsel.	Tilsammen.	Udførsel.	Igjen til Hjemmeforbrug.
	℔	℔	℔	℔	℔
1896	136 000 000	736 000 000	872 000 000	352 000 000	520 000 000
1897	139 000 000	767 000 000	906 000 000	411 000 000	495 000 000
1898	139 000 000	718 000 000	857 000 000	295 000 000	562 000 000

Oplagene i britiske Havne ved Udgangen af

1896	udgjorde omtrent	58	Millioner	℔
1897	— —	63	—	„
1898	— —	63	—	„

Landbruget. Væsentligst paa Grund af det gode Veir under Afgrødens Indhøstning var det forløbne Aar gunstigt for Agerbruget.

Agerarealet for Storbritannien og Irland angives at have været:

	1897	1898.	Forøgelse.	Formindsk.
	Acres.	Acres.	Acres.	Acres.
Hvede	1 938 956	2 158 479	219 523	
Byg	2 213 529	2 068 746	—	144 783
Havre	4 226 231	4 097 791	—	128 440
Rug	89 621	81 285	—	8 336
Bønner	230 429	233 870	3 441	—
Erter	191 326	176 585	—	14 741
Tilsammen	8 890 092	8 816 756	—	73 336
Kløver og anden kunstig Eng	2 285 965	2 381 551	95 586	—
Naturlig Eng	4 510 333	4 536 425	26 092	—
tilsammen	6 796 298	6 917 976	121 679	—

	1897. Acres.	1898. Acres.	Forøgelse. Acres.	Formindsk. Acres.
Poteter	1 194 194	1 201 417	7 223	—
Turnips	2 150 289	2 087 469	—	62 820
tilsammen	3 344 483	3 288 886	—	55 597

I Aaret 1898 indhøstedes pr. Acre:

Af Hvede	34.74	Bushels,
- Byg	35.75	—
- Havre	40.76	—

og Gjennemsnitsgrøden for de sidste 10 Aar var:

for Hvede	29.19	Bushels,
- Byg	32.97	—
- Havre	38.51	—

I det hele indhøstedes i Storbritannien og Irland i:

	1897. Bushels.	1898. Bushels.
af Hvede	54 940 535	73 028 856
- Byg	66 814 066	68 051 918
- Havre	116 847 179	118 920 917

og Priserne var i 1898:

	1ste Kvartal. Pr. Kvarter 480 ℔.	2det Kvartal. Pr. Kvarter 480 ℔.
Hvede	34 sh. 6 d—35 sh. 10 d	35 sh. 2 d—48 sh. 1 d
Byg	27 sh. 3 d—28 sh. 6 d	24 sh. 3 d—28 sh. 3 d
Havre	16 sh. 10 d—17 sh. 11 d	17 sh. 1¦ d—21 sh. 5 d

	3die Kvartal. Pr. Kvarter 480 ℔.	4de Kvartal Pr. Kvarter 480 ℔.
Hvede	25 sh. 5 d—38 sh. 3 d	25 sh. 9 d—28 sh. 4 d
Byg	23 sh. 4 d—27 sh. 9 d	27 sh.— 28 sh. 8 d
Havre	16 sh. 10 d—20 sh. 11 d	16 sh. 6 d—17 sh. 5 d

samtlige Noteringer ikke ubetydeligt høiere end Aaret før.

For de tre seneste Aar var Gjennemsnitspriserne:

	1896. Pr. Kvarter 480 ℔.	1897. Pr. Kvarter 480 ℔.	1898. Pr. Kvarter 480 ℔.
Hvede . . .	26 sh. 2 d	30 sh. 2 d	34 sh.
Byg	22 sh. 11 d	23 sh. 6 d	27 sh. 2 d
Havre . . .	14 sh. 9 d	16 sh. 11 d	18 sh. 5 d

I samme Tidsrum indførtes af:

	1896. Cwts.	1897. Cwts.	1898. Cwts.
Hvede .	70 025 980	62 740 180	65 228 330
Byg . .	22 477 322	18 958 720	24 457 004
Havre .	17 586 730	16 116 810	15 577 900
Mais . .	51 772 100	53 785 880	57 169 292
Erter. .	3 018 657	2 820 135	2 179 062
Bønner .	3 102 990	2 840 050	2 293 346
Hvedemel	21 320 200	18 680 669	21 017 109
Maismel	368 100	1 019 301	1 453 800
tilsammen	189 672 079	176 961 745	189 375 843

Antallet af levende Dyr tiltog i 1898 for Kvæg, Faar og Svins Vedkommende og har ikke været saa stort siden 1893.

Der forefandtes i

	1897. Stykker.	1898. Stykker.	Forskjel.
Heste . .	2 069 852	2 040 330	− 29 522
Kvæg . .	11 004 034	11 149 212	+ 145 178
Faar . .	30 567 061	31 102 359	+ 535 298
Svin . .	3 682 819	3 719 219	+ 36 400

Kjødpriserne, der var lave i 1897, faldt end mere ned i 1898 og var gjennemgaaende skuffende for Kvæghandlerne, og det er antageligt, at den enorme Tilførsel af Kjød fra Udlandet og Kolonierne og Fritagelse for Kvægsygdomme vil være til Hinder for nogen synderlig Stigning i Værdien. Priserne stillede sig saaledes for „8 ℔ Oxekjød“:

	Britisk.	Amerikansk.
1ste Kvartal	4 sh. 2 d—4 sh. 7 d	3 sh. 8 d—3 sh. 10 d
2det —	4 sh. 2 d—4 sh. 4 d	3 sh. 9 d—4 sh. 1 d
3die —	4 sh. 1 d—4 sh. 4 d	3 sh. 8 d—4 sh. 1 d
4de —	4 sh. 5 d—4 sh. 10 d	3 sh. 10 d—4 sh. 2 d

	Kanadisk.	Sydamerikansk.
1ste Kvartal	—	3 sh.—3 sh. 6 d
2det —	3 sh. 6 d—3 sh. 11 d	3 sh. 2 d—3 sh. 8 d
3die —	3 sh. 6 d—3 sh. 11 d	3 sh. 2 d—3 sh. 8 d
4de —	3 sh. 6 d—3 sh. 10 d	3 sh. 2 d—3 sh. 8 d

For Faarekjød erholdtes:

1ste Kvartal 5 sh. 6 d—5 sh. 10 d, 2det Kvartal 5 sh.—5 sh. 10 d, 3die Kvartal 5 sh. 2 d—5 sh. 6 d, 4de Kvartal 5 sh. 6 d—5 sh. 10 d.

Af Kjød af alle Slags importeredes i

	1897.		1898.	
Levende Dyr.	Stykker.	Værdi.	Stykker.	Værdi.
Kvæg	618 321	£ 10 460 996	569 066	£ 9 399 793
Faar og Lam . .	611 504	- 919 096	563 749	- 984 863
Svin	—	—	450	- 1 020
Tilsammen	—	£ 11 380 092	—	£ 10 385 676

	Cwts.	Værdi.	Cwts.	Værdi.
Saltet Kjød . .	174 936	£ 215 901	208 945	£ 273 004
Ferskt — . .	3 010 387	- 5 783 667	3 100 921	- 5 915 615
Hermetisk nedlagt Kjød	669 684	- 1 702 315	573 947	- 1 801 276
Anderledes preserveret Kjød . .	364 882	- 727 283	414 977	- 812 767
Ferskt Faarekjød	3 192 276	- 4 827 868	3 314 003	- 4 902 183
Skinker	5 004 915	- 8 867 846	5 711 322	- 10 321 674
Saltet Flesk . .	237 206	- 253 693	276 044	- 319 858
Ferskt — . .	347 617	- 765 128	557 511	- 1 165 300
Sideflesk . . .	1 725 875	- 3 681 958	1 972 052	- 3 894 839
Tilsammen	14 727 778	£ 26 825 659	16 129 022	£ 29 406 516

Af frosset Faare- og Lammekjød indførtes fra:

	Australien. Skrotter.	New Zealand. Skrotter.	Riverplate. Skrotter.	Falkland Islands. Skrotter.	Total. Skrotter.
1896:	1 643 243	2 211 895	245 573 London 1 522 633 Liverpool		5 647 418
1897:	1 407 417	2 703 845	161 744 London 1 933 452 Liverpool	24 275	6 232 733
1898:	1 643 243	2 818 289	275 152 London 2 065 290 Liverpool	24 074	6 422 153

Af frosset Oxekjød indførtes:

1896 . . .	2 659 700 Cwts.
1897 . . .	3 011 377 —
1898 . . .	3 128 000 —

Arbeidsstandsninger. Den i Aaret 1897 begyndte Streik blandt Maskinarbeiderne fortsattes ind i det følgende Aar og endte med, at Arbeiderne i Slutningen af Januar maatte gjenoptage Arbeidet paa de af Arbeidsgiverne stillede Vilkaar. Den 1ste April 1898 nedlagde Kulgrubearbeiderne i Wales Arbeidet, som ikke blev paabegyndt igjen før den 1ste September samme Aar, og hidsættes, hvad herom anføres i en til Generalkonsulatet velvilligen afgivet Rapport: „Denne Streik var i høieste Grad ødelæggende ikke

alene ved de umaadelige direkte Tab den paaførte de stridende Parter, men ogsaa ved de store og uberegnelige indirekte Tab og den Forstyrrelse, den paaførte Englands Handel og Skibsfart. For nærmere at belyse det omtvistede Spørgsmaal, maa man gaa tilbage til Aaret 1875, fra hvilket Tidspunkt „The sliding scale" skriver sig, og ifølge hvilken Arbeidslønnen skulde reguleres i Forhold til den Pris, der opnaaedes for Produktet. I flere Aar dreves en ihærdig Agitation for at paavirke Arbeiderne imod Fortsættelse af dette System, idet der udbredtes falske økonomiske Lærdomme om, at Arbeidslønnen regulerer Prisen, og at Prisen ikke regulerer Arbeidslønnen, endvidere om Nødvendigheden af at indskrænke Produktionen og lignende, idet man enten forglemte eller forsætlig ignorerede den ufravigelige Grundsætning, at Efterspørgsel og Tilbud regulerer Priserne af Kul saavelsom af enhver anden Vare.

Den kontraktsmæssige 6 Maaneders Notice at standse Arbeidet indgaves af Arbeiderkomiteen den 30te September 1897. Grubeeierne, under Ledelse af Sir William Thomas Lewis, søgte gjentagne Gange ved Konference med Folkenes Ledere at komme til en Forstaaelse, men uden Resultat nærmest som Følge af Mangel paa autoriserede og med Fuldmagt udrustede Repræsentanter for Arbeiderne.

Streiken begyndte den 1ste April og varede i 6 Maaneder, da Arbeidet gjenoptoges efter det tidligere Sliding Scale's Betalingssystem plus 5 pCt. samt Afskaffelse af den saakaldte Mabons Dag — en Fridag den 1ste Mandag i hver Maaned —, som tidligere havde foraarsaget Arbeidsgiverne et stort Tab og store Ulemper i Driften. I dette lange Tidsrum tabte Arbeiderne circa 3 Millioner Pund Sterling i Arbeidsløn, medens Arbeidsgivernes Tab ikke kan beregnes. De enkelte Kulgruber, der stode udenfor Streiken, idet de ikke var Medlemmer af vedkommende Federation, havde frie Hænder. Disse indrømmede de forlangte Lønningsforbedringer og høstede meget store Fordele ved de indtil 100 Procent forhøiede Priser. Efter Streikens Ophør gik Grubearbeiderne tilværks med Energi og Kraft og producerede et større Kvantum Kul end nogensinde før i samme Tidsrum. Selvfølgelig vare Udskibningerne efter 1ste September usædvanlig omfangsrige. Der vil imidlertid hengaa en lang Tid, inden det Tabte er gjenvundet og Følgerne af den store Streik udslettede".

Immigration. Af Udlændinge ankom til Riget i

	1897.	1898.
	81 834	85 225
hvoraf bestemt til Amerika eller andre Steder udenfor Storbritannien og Irland . . .	32 221	32 196
Over Tyskland ankom	19 187	23 087
Holland og Belgien	5 702	8 049
Norge og Sverige	22 293	19 660
Frankrig	8 547	8 142
Andre Lande	26 105	26 287

Af dem, der ikke var bestemt til Amerika eller andre Steder udenfor Riget var Sømænd i

1897.	1898.
10 762.	12 313.

og de Havne, hvortil Udlændingerne ankomme, ere Aberdeen, Bristol, Dover, Dublin, Folkestone, Glasgow, Goole, Grangemouth, Granton, Greenock, Grimsby, Harwich, Hull, Kirkcaldy, Liverpool, Leith, London, Middlesborough, Newcastle, Newhaven, Shields, Southampton, Sunderland og Hartlepool.

Love og Forordninger.

For bedre Trafikering af Thamesfloden promulgeredes „Thames Consenancy Byelaws", som det er af største Vigtighed for Skibsførerne at kjende til. Havneautoriteterne ere meget skarpseende med Hensyn til Benyttelse af Dampfløiten til Signaler og er Forsømmelser af Fløitens Benyttelse eller utilbørlig Fløiten belagt med en Mulkt af indtil £ 10 foruden Sagens Omkostninger. Paa Grund af den uhyre Trafik er det selvfølgelig af største Vigtighed, at Fløitesignaler gives efter bestemte Regler.

Endvidere gives Bestemmelser vedrørende Lyssignaler, Styre- og Seilregler, Bugsering, Opankring, Taagesignaler etc.

The Mercantile Shipping (Mercantile Marine Fund) Act 1898 giver nye Regler om Erlæggelse og Opkrævning af Fyrafgifter (Light-dues), som træder i Kraft 1ste April 1899, og som skal tjene som en Løsning — efter manges Formening en foreløbig — af den Strid, Polemik og de mange Underhandlinger, der havde fundet Sted mellem Rederne indbyrdes og mellem disse og Regjeringen. Loven synes ikke at være modtaget med synderlig Velvillie, og antages den under visse Omstændigheder at ville tynge endnu haardere paa Skibsfarten end Tilfældet var under den gamle Lov. Fra et praktisk Synspunkt er Princípet for Afgiftens Beregning ikke heldigt. Afgiftsyderne — Rederierne — ere udelukkede fra enhver Representation eller Kontrol.

Orlogsskibe og Fiskerfartøier betale intet. Skibe, der passere Kysterne med værdifulde Ladninger og Tusinder af Passagerer, ere fritagne for Fyrafgift som det synes af den Grund, at Opkrævelse ikke kan finde Sted; de have imidlertid samme Nytte af Fyrene som Skibe, der lade og losse i Havnene.

Fyrafgifterne beregnes saaledes:

1 Penny pr. Ton for hver Reise for Seilskibe i udenrigsk Fart.
$2^1/_4$ Pence pr. Ton for hver Reise for Seilskibe i udenrigsk Fart.
$1^1/_2$ Penny pr. Ton for hver Reise for Dampskibe i indenrigsk Fart.
$2^3/_4$ Pence pr. Ton for hver Reise for Dampskibe i udenrigsk Fart.
1 Shilling pr. Ton aarlig af Bugser- og Lystfartøier.

I indenrigsk Fart gaaende Fartøier betale Afgift 10 Gange aarlig og Fartøier i udenrigsk Fart 6 Gange.

For Skibe, der gaa baade i inden- og udenrigsk Fart, betales Fyrafgift 10 Reiser aarlig, saaledes at hver Reise i udenrigsk Fart regnes for $1^1/_2$ Reise.

Seilskibe betaler ikke mere end 1 Shilling $1^1/_2$ Penny pr. Ton aarlig og Dampskibe 1 Shilling $4^1/_2$ Pence.

Intet Fartøi betaler for samme Reise Fyrafgift baade for udenrigs og indenrigs Fart. Ankommer saaledes Skibet fra Udlandet og losser i flere indenrigske Havne, betales Afgiften kun en Gang for udenrigsk Fart, og Reisen ansees endt, hvor det sidste fra Udlandet bragte Parti Varer udlosses. Tilsvarende Bestemmelser gjælder, naar Skibet indtager Last bestemt til Udlandet i forskjellige Indlandshavne.

En indenrigsk Reise regnes fra Havn til Havn, men Fyrafgift betales kun for 3 Reiser maanedlig.

En udenrigsk Reise regnes fra den første indenrigske Havn eller Isle of Man, hvor Ladning indtages bestemt til Udlandet.

Reisen for et ankommende Skib i udenrigsk Fart regnes fra dets sidste Lastehavn i Udlandet til den sidste indenrigske Havn eller Isle of Man, hvor Godset fra Udlandet losses.

Afgiften beregnet for hver Reise opkræves alene i Havn, hvor Gods lastes eller losses, eller hvor Passagerer eller Post indtages eller landsættes. Afgifter, der erlægges aarlig, forfalder ved Aarets Begyndelse. Et nyt Fartøi betaler kun 1 Penny pr. Ton maanedlig fra Begyndelsen af dets første Reise til Finantsaarets Begyndelse den 1ste April.

Tonnagen regnes efter Reglerne i Shippingacten af 1894.

Fritagelse for Fyrafgifter tilstaaes:

Britiske Krigsskibe.
Skibe tilhørende fremmede Regjeringer.
Seilskibe under 100 Tons og alle Fartøier under 20 Tons (dog ikke Lystfartøier).

Skibe, der alene gaa i Ballast og ikke have Passagerer ombord (dog ikke Bugser- og Lystfartøier);

Skibe, der søge Havn for Bunkerkul, Proviant eller andre Requisiter.
Skibe i Fiskerifarten.

Skibe, der anløbe Nødhavn, forudsat at, om en Del af Lasten losses, denne atter indtages.
Lystfartøier under 5 Tons.

Ved den nye Lov indrømmes britiske Redere 20 pCt. Reduction af Fyrafgiften, naar de employerer ombord i deres Fartøier Drenge og oplærer dem i Sømandsskab, saa at de senere kan overgaa til Orlogsmarinen. Antallet af saadanne Lærlinge reguleres efter Skibets Register-Tonnage efter Regler udfærdigede af Board of Trade. Det antages imidlertid ikke, at Rederierne vil benytte sig af Tilbudet i nogen større Grad, da den Godtgjørelse, der erholdes, er uforholdsmæssig liden.

„The Merchant Shipping (Undermanning) Act" af 6te August 1897. I Februar 1898 publiceredes af Board of Trade specielle Regler og Instructioner vedrørende Anvendelse af Loven. For norske og svenske Fartøiers

Vedkommende er det kun i yderst faa Tilfælde, at Board of Trades Funktionærer har paaklaget, at Mandskabet har været utilstrækkeligt, og i de Tilfælde, man kjender til, er Vedkommende bleven tilfredsstillet ved en Omklassificering af de allerede ombordværende. The Workmen's Compensation Act af 1897 traadte i Kraft den 1ste Juli 1898 og har allerede givet Anledning til mange Tvistigheder, som kun ere blevne afgjorte ved Domstolenes Hjælp. Ifølge Loven er Arbeidsgiveren erstatningspligtig uden Hensyn til Skadens Aarsag, kun maa ikke Arbeideren have været skyldig i forsætlig og grov Forseelse. Arbeidsherren er desuden fri for Ansvar, dersom Arbeideren kan gjenoptage Arbeidet efter 2 Ugers Forløb.

„The Criminal Evidence Act" bestemmer, at enhver Tiltalt, saavel som Tiltaltes Ægtefælle skal ansees som gyldigt Vidne for Forsvaret naarsomhelst under Sagens Gang; denne Rettighed er imidlertid begrændset ved flere Modificationer, ligesom en Tiltalts Vidneangivelse ikke i enhver Henseende kan undergives samme Behandling som en andens Vidneprov.

Ny Vaccinationslov, hvis vigtigste Bestemmelse er omtrent saalydende:

Forældre eller andre, som har Myndighed over et Barn, skal ikke drages til Ansvar for Undladelse af at have Barnet vaccineret, naar han eller hun 4 Maaneder efter Barnets Fødsel for vedkommende judicielle Myndighed paa Tro og Love afgiver en Erklæring om, at Vaccination vil være skadelig for Barnets Helbred, og 7 Dage efter Afgivelsen af en saadan Erklæring skal han aflevere til vedkommende Vaccinations-Inspektør i Distriktet en Attest om Erklæringens Afgivelse udfærdiget af den judicielle Myndighed, som har Ret til at bedømme, om Erklæringen skal ansees som afgivet bona fide.

Storbritannien og Irlands Vareomsætning i Aarene 1897 og 1898.

Indførsel

fra fremmede Lande og britiske Besiddelser.

	1897. £	1898. £	Forøgelse. £	Formindsk. £
Levende Dyr (til Føde) .	11 380 092	10 385 676		994 416
Føde og Drikkevarer: (Toldfri)	151 543 901	166 894 715	15 350 814	—
Do. Do. Toldbare . .	26 697 681	27 028 560	330 879	—
Tobak, toldbar	4 066 354	3 877 038	—	189 316
Metaller	21 277 294	21 850 656	573 362	—
Kemikalier, Farve . . .	5 998 549	5 483 230	—	515 319
Olier	7 624 915	8 357 177	732 262	—
Raamaterialer for Vævning	70 065 745	71 268 397	1 202 652	—
Do. for forskjellige Industrigrene	52 094 641	52 228 035	133 394	—
Forarbeidede Varer . . .	85 134 440	87 119 504	1 985 064	—
Forskjellige Slags Do. . .	14 140 398	14 797 902	657 504	—
Pakkepost	1 004 950	1 313 308	308 358	—
Tilsammen	451 028 960	470 604 198	19 575 238	—

Udførsel
af britiske og irske Produkter, Manufakturer.

	1897. £	1898. £	Forøgelse. £	Formindskelse. £
Levende Dyr	1 131 952	1 105 170	—	26 782
Føde- og Drikkevarer	12 129 644	12 106 962	—	22 682
Raamaterialer	20 133 679	21 084 326	950 647	—
Forarbeidede Varer, Garn og vævede Tøier	96 578 102	94 512 109	—	2 065 993
Metaller, raa og forarbeidede (undt. Maskinerier)	34 472 077	32 791 044	—	1 681 033
Maskinerier	16 255 602	18 380 076	2 124 474	—
Klædningsstykker etc. for Personer	9 874 585	9 573 380	—	301 205
Kemikalier, medicinske Præparater	8 698 688	8 373 099	—	325 589
Alle andre Artikler	32 888 193	33 324 966	436 773	—
Pakkepost	2 057 186	2 139 660	82 474	—
Tilsammen	234 219 708	233 390 792	—	828 916
Udførsel af udenlandske og koloniale Produkter	59 954 410	60 619 199	—	164 127
Tilsammen	294 174 118	294 010 991	—	993 043

Britisk Handel med Udlandet i Aarene 1896—1898.

Indførsel.

Lande	1896. £	1897. £	1898. £
Rusland	22 677 000	22 284 000	19 477 000
Sverige	9 524 000	9 839 000	9 730 000
Norge	4 312 000	4 995 000	4 989 000
Danmark	10 641 000	10 968 000	11 702 000
Tydskland	27 585 000	26 189 000	28 586 000
Holland	29 261 000	28 971 000	28 529 000
Belgien	19 221 000	20 886 000	21 544 000
Frankrig	50 105 000	53 347 000	51 436 000
Portugal	2 617 000	2 653 000	3 441 000
Spanien	11 998 000	13 126 000	13 196 000
Italien	3 193 000	3 317 000	3 334 000
Østerrige	1 233 000	1 [illegible]77 000	1 126 000
Grækenland	1 247 000	1 639 000	1 465 000
Tyrkiet	5 317 000	6 253 000	5 074 000
Ægypten	9 659 000	9 294 000	8 861 000
India	2 306 000	1 612 000	1 920 000
China	2 991 000	2 699 000	2 668 000
De forenede Stater	106 347 000	113 042 000	126 048 000
Mexico	593 000	594 000	264 000

	1896. £	1897. £	1898. £
Central Amerika . .	949 000	1 014 000	1 194 000
Chili	3 606 000	3 192 000	3 620 000
Brazilien	4 054 000	3 736 000	4 591 000
Uruguay	316 000	340 000	392 000
Argentinske Republik .	8 974 000	5 754 000	7 798 000
Andre Lande . . .	10 875 000	9 989 000	10 074 000
Tilsammen	348 601 000	357 010 000	371 068 000

Udførsel.

	1896. £	1897. £	1898. £
Rusland	7 185 000	7 513 000	9 196 000
Sverige	3 206 000	3 565 000	4 003 000
Norge	1 988 000	2 251 000	2 435 000
Danmark	2 866 000	3 085 000	3 345 000
Tydskland	22 244 000	21 602 000	22 511 000
Holland	8 334 000	8 855 000	8 610 000
Belgien	7 816 000	8 232 000	8 847 000
Frankrig	14 152 000	13 819 000	13 825 000
Portugal	1 536 000	1 417 000	1 525 000
Spanien	3 456 000	3 331 000	2 825 000
Italien	5 357 000	5 597 000	5 639 000
Østerige	1 508 000	1 553 000	1 680 000
Grækenland	842 000	833 000	1 134 000
Tyrkiet	5 034 000	6 538 000	6 193 000
Ægypten	3 778 000	4 435 000	4 102 000
Indien	2 624 000	2 481 000	2 369 000
China	6 717 000	5 142 000	5 044 000
De forenede Stater . .	20 242 000	20 994 000	14 722 000
Mexico	1 520 000	1 602 000	1 751 000
Central Amerika . .	1 267 000	845 000	548 000
Chili	2 553 000	2 227 000	1 697 000
Brazilien	6 664 000	5 431 000	6 195 000
Uruguay	1 435 000	796 000	1 258 000
Argentinske Republik .	6 621 000	4 801 000	5 586 000
Andre Lande . . .	17 882 000	16 600 000	14 653 000
Tilsammen	156 009 000	153 545 000	149 993 000

Indførsel
til Storbritannien og Irland
fra Norge.

		1896.	1897.	1898.	1896. £	1897. £	1898. £
Faar og Lam	Antal	11 874	—	—	16 550	—	—
Smør	Cwts.	17 075	28 212	27 138	82 263	138 199	135 794
Margarin	„	10 158	10 827	8 477	28 102	29 785	22 799
Kobbermalm	Tons	1 813	1 703	986	12 873	13 702	7 755
Kobber-Regulus	„	450	43	—	8 700	410	—
Gammelt Kobber	„	294	203	286	8 797	6 196	8 467
Uvalset Kobber	„	75	118	23	3 784	6 164	1 216
Apothekervarer	„	—	—	—	41 808	26 169	18 988
Fisk, alle Slags	Cwts.	731 865	855 386	1 113 966	475 467	618 622	613 490
Glasvarer	„	3 426	3 859	3 202	6 097	6 890	5 582
Hø	Tons	3 926	3 481	32	15 926	13 810	123
Raa Huder	Cwts.	4 728	2 746	5 240	10 674	7 007	12 715
Is	Tons	467 333	456 011	443 897	262 298	248 671	328 561
Jernmalm	„	1 019	407	2 462	966	1 190	1 962
Takjern	„	955	—	626	4 808	—	3 247
Gammelt Jern	„	1 034	915	867	5 001	3 587	3 295
Forarbeidet Jern	Cwts.	66 234	62 180	77 266	53 263	50 251	62 340
Guano	Tons	583	324	563	3 142	1 618	2 773
Fyrstikker	„	—	—	—	30 034	21 977	14 324
Kjød, preserv. ikke saltet	Cwts.	851	544	612	1 805	1 214	1 297
Condenseret Melk	„	46 667	77 072	106 898	103 446	159 396	191 720
Olie og Tran	Tons	6 810	6 259	5 937	116 684	107 510	107 357
Oliekager	Tons	445	—	101	2 665	—	709
Malm, uangivet Slags	„	21	158	325	53	1 176	234
Papir	Cwts.	432 500	576 353	597 624	337 876	429 802	437 353

		1896.	1897.	1898.	1896. £	1897. £	1898. £
Træmasse, Millbord . .	Cwts.	20 668	21 316	23 256	9 465	9 879	10 587
Papir, anden Slags . .	„	1 657	9 374	1 534	848	3 442	810
Træmasse, chemisk . .	Tons	205 677	239 133	91 165	894 264	983 473	586 544
— mekanisk .	„			141 455			359 647
Poteter	Cwts.	—	530	29 301	—	126	5 928
Fjærkræ og Vildt . .	„	—	—	—	6 555	3 043	2 720
Jern- og Kobberkis . .	Tons	12 929	25 882	28 880	12 628	35 029	38 532
Sælskind	Antal	25 779	124 716	52 372	4 530	25 191	8 160
Andre Slags Skind . .	„	29 883	12 225	26 003	5 454	3 271	4 324
Sten	Tons	47 921	59 763	89 393	67 541	82 284	128 942
Trælast, Hugget . . .	Loads	267 782	323 341	267 597	353 435	441 542	383 537
„ Saget . . .	„	501 220	532 289	510 849	1 190 783	1 365 725	1 320 784
Stav	„	25 513	24 128	24 398	58 958	55 537	62 432
Snedkeriarbeide . . .	„	—	—	—	4 331	3 746	4 467
Uldfiller	Tons	503	330	196	12 593	8 560	4 481
Pakkepost . . .	Antal Pakker	6 098	4 839	4 867	10 535	7 360	7 188
Andre Artikler .	—	—	—	—	44 446	69 009	72 594
	Tilsammen	—	—	—	4 312 106	4 995 461	4 986 500

Fra Sverige.

		1896.	1897.	1898.	1896.	1897.	1898.
Vaaben		—	—	—	14 672	9 476	3 942
Sideflesk	Cwts.	76 317	48 879	40 456	207 556	138 600	118 152
Ferskt Kjød	„	—	—	2 443	—	—	5 624
Smør	„	323 829	299 214	294 962	1 664 685	1 515 705	1 501 668
Chemikalier	„	—	—	—	3 012	5 703	10 107

		1896.	1897.	1898.	1896.	1897.	1898.
					£	£	£
Kobber	Tons	84	393	1 065	2 786	11 300	40 838
Byg	Cwts.	900	—	—	247	—	—
Havre	„	806 400	172 500	288 180	222 823	51 406	86 637
Andre Kornsorter	„	20 790	12 550	15 333	5 890	3 338	4 401
Bomuldstøier		—	—	—	309	2 466	4 939
Æg	Store Hundreder	19 445	11 827	6 616	6 006	3 559	2 151
Fersk Fisk	Cwts.	384 053	70 705	176 480	49 706	22 403	41 551
Preserveret Fisk	„	4 017	1 382	3 348	7 840	5 260	7 167
Glasflasker	Gros	100 367	111 908	104 693	48 741	53 099	49 926
Andre Glasvarer	Cwts.	29 913	28 401	28 717	61 970	57 306	57 083
Raa Huder	„	4 891	7 455	22 109	11 279	15 330	37 344
Jernmalm	Tons	82 429	89 963	92 546	60 365	64 924	69 733
Pigjern	„	64 233	58 862	60 759	323 473	288 324	291 548
Stangjern	„	61 854	55 799	57 278	510 511	464 195	478 937
Gammelt Jern og Staal	„	5 577	3 898	3 342	31 202	22 861	16 695
Staal, uvalset	„	12 166	10 128	6 904	118 863	108 835	63 460
Maskiner	„	—	—	—	—	73 863	47 029
Andre Jern- og Staalarbeider	Cwts.	334 700	339 251	246 555	253 500	239 721	180 699
Bly	Tons	290	422	104	2 954	4 002	1 208
Manganese Malm	„	8	—	—	32	—	—
Guano	„	531	102	7	2 555	612	28
Fyrstikker	„	—	—	—	204 999	223 834	245 906
Metaller, uangivet Slags	„	23	40	50	2 606	3 806	6 787
		Gallons.	Cwts.	Cwts.			
Frisk Melk og Fløde		16 047	1 310	1 204	5 046	4 187	4 901
* Tran og Olie	Tons	734	—	22	10 974	—	315
Oliekager	„	625	—	190	3 377	—	1 235
Utrykt Papir	Cwts.	498 278	491 201	540 586	371 538	357 970	387 762
Millboard	„	37 527	80 527	58 550	17 527	38 222	28 307

		1896.	1897.	1898.	1896.	1897.	1898.
					£	£	£
Andre Slags Papir . .	„	5 954	6 595	9 934	3 245	6 535	5 425
Træmasse, kemisk . .	Tons	94 917	93 620	63 332	591 497	604 333	459 846
— mekanisk . .	„			24 043			94 412
Andre Slags Papir-Materiale	„	131	266	181	1 119	2 353	1 584
Jern- og Kobber-Kis . .	„	5 044	5 890	900	5 598	8 000	1 800
Sten	„	8 139	15 503	26 364	12 201	24 094	40 946
Trælast, hugget . .	Loads	416 291	408 892	398 411	527 483	538 485	536 593
— saget	„	1 843 797	1 986 024	1 907 192	3 811 639	4 511 081	4 359 369
— Stav	„	15 422	16 525	10 813	26 672	35 094	21 219
— Snedkeriarbeide	„	—	—	—	122 587	140 318	138 332
Uldfiller	Tons	311	135	171	5 713	2 528	3 163
Pakkepost	Antal Pakker	3 595	3 864	4 548	3 696	4 496	3 988
Andre Artikler . . .		—	—	—	185 643	171 262	274 174
	Tilsammen	—	—	—	9 524 137	9 839 146	9 736 931

Udførsel.

Varer og Fabrikater fra Storbritannien og Irland.

Til Norge.

		1896.	1897.	1898.	1896.	1897.	1898.
					£	£	£
Alkalier	Cwts.	37 800	32 800	39 900	6 566	5 983	8 075
Klæder og Kortevarer .	„	—	—	—	31 869	37 198	41 899

		1896.	1897.	1898.	1896.	1897.	1898.
					£	£	£
Tomsække	Dusin	14 800	22 900	19 800	2 824	3 907	3 979
Brød og Kjæx	Cwts.	4 052	4 834	4 229	9 508	10 587	9 487
Blegningsstof	„	22 800	23 300	25 400	7 478	6 969	7 279
Gummivarer	„	—	—	—	13 192	11 351	14 890
Velocipeder og Dele deraf	„	—	—	—	8 344	5 237	4 713
Chemikalier	„	—	—	—	34 051	32 888	42 252
Kul	Ton	1 072 996	1 174 416	1 203 924	451 847	497 994	548 357
Petroleum, Nafta, Tjære etc.	„	—	—	—	12 451	11 975	13 118
Tougværk	Cwts.	6 846	7 932	8 604	11 784	13 216	14 614
Uldgarn	℔	1 810 000	2 009 500	1 905 100	60 120	64 670	55 112
Bomuldsvarer pr. Yard	Yards	13 431 200	16 127 600	17 211 700	172 991	204 548	207 253
Do. andet Maal		—	—	—	47 120	54 748	64 057
Porcelænsvarer		—	—	—	8 271	8 149	13 817
Jern- og Staalvarer	Cwts.	3 569	3 995	3 913	20 987	21 105	22 899
Knivsager	„	—	—	—	—	—	2 670
Værktøi		—	—	—	17 941	19 054	20 643
Jutetøier	Yards	2 002 500	3 401 400	7 236 000	13 131	21 922	40 809
Læder		—	—	—	12 133	12 496	15 720
Lingarn	℔	126 400	224 500	143 200	6 874	8 552	5 562
Lærredstøier	Yards	882 900	810 700	846 100	31 959	28 670	30 417
Do. andet Maal		—	—	—	7 804	7 618	8 784
Dampmaskiner		—	—	—	23 298	14 053	26 643
Andre Slags Maskinerier		—	—	—	99 123	114 089	135 507
Gjødningsstoffe	Tons.	4 388	6 192	9 758	9 624	11 184	16 650
Jern	„	49 963	63 069	69 458	280 829	371 800	425 346
Kobber	Cwts.	9 994	14 455	15 454	29 249	45 785	47 618
** Tin	„	2 313	2 673	2 721	7 401	8 744	9 824
Linolie	Tons	2 364	2 751	1 142	42 862	47 870	20 233
Malerfarver		—	—	—	12 349	10 888	12 719
Papir	Cwts.	3 974	3 826	1 842	5 517	5 503	3 701

		1896.	1897.	1898.	1896.	1897.	1898.
					£	£	£
Salt	Tons	16 781	11 160	12 829	9 232	6 285	6 771
Spirituosa	Gallons	33 816	44 735	61 789	12 097	16 135	23 408
Sukker	Cwts.	137 465	105 396	105 700	85 517	61 710	63 000
Sirup	„	57 696	57 136	59 144	22 188	20 762	22 470
Uld, raa	℔	150 200	112 300	98 800	8 009	5 703	4 776
„ Flocks, Filler	„	534 700	520 100	357 600	11 635	12 005	9 232
Uldaffald	„	383 900	391 700	334 600	16 173	16 962	14 913
Uldgarn	„	847 200	1 062 700	1 255 000	71 835	86 299	96 594
Uldtøier	Yards	1 129 600	1 216 500	1 240 400	68 378	70 331	78 011
Do.,	andet Maal	—	—	—	7 134	11 542	19 986
Pakkepost	Antal Pakker	—	11 538	13 800	13 738	14 907	18 680
Alle andre Artikler		—	—	—	151 521	209 340	188 241
Tilsammen		—	—	—	1 988 554	2 250 734	2 440 729

Til Sverige.

		1896.	1897.	1898.	1896.	1897.	1898.
					£	£	£
Alkalier	Cwts.	85 100	64 700	92 900	18 288	14 278	21 904
Klæder og Kortevarer	„	—	—	—	16 977	12 448	10 616
Krigsmateriel	„	—	—	—	5 550	8 158	15 223
Tomme Sække	Dusin	22 900	22 200	37 200	3 629	3 824	5 745
Blegningsstoffe	Cwts.	26 400	19 700	29 100	3 739	6 140	8 059
Kautschukarbeider		—	—	—	17 915	17 441	23 448
Velocipeder, Dele deraf		—	—	—	21 817	20 451	25 125
Chemikalier, Farvestoffe		—	—	—	52 051	53 143	53 151

		1896.	1897.	1898.	1896.	1897.	1898.
					£	£	£
Kul	Tons	2 047 872	2 286 558	2 408 521	898 445	1 014 056	1 126 981
Produkter af Kul, Nafta, Parafin		—	—	—	30 186	31 374	31 692
Bomuldsgarn	℔	4 639 100	5 922 200	9 303 300	146 540	181 732	251 277
Bomuldstøier	Yards	5 534 900	6 726 800	10 639 900	93 868	112 084	141 057
Do. andet	Maal	—	—	—	123 737	94 470	111 048
Talg og Fedt	Cwts.	11 898	15 110	7 579	13 497	19 102	9 692
Forarbeidede Jernvarer		5 293	5 005	5 117	34 431	33 312	33 139
Knivarbeider							1 026
Jutetøier	Yards	976 500	986 300	3 081 300	7 785	8 532	20 799
Læder		—	—	—	32 234	44 529	56 860
Lærredstøier		—	—	—	24 176	24 523	29 810
Dampmaskiner		—	—	—	18 586	23 729	49 256
Andre Maskinerier		—	—	—	192 788	272 974	283 049
Gjødning	Tons	21 463	22 234	35 741	45 075	43 498	70 199
Jern, valset og uvalset	„	83 883	103 828	111 837	370 932	491 058	521 683
Messingarbeider	Cwts.	4 648	4 431	4 278	15 895	17 138	16 460
Kobber, valset og uvalset	„	29 067	23 646	33 250	82 189	71 302	101 102
Bly, Stænger, Rør etc.	Tons	1 402	1 557	1 445	17 274	20 427	20 146
Tin	Cwts.	5 994	5 284	6 935	19 055	16 901	25 033
Linolie		1 160	1 146	1 089	19 411	18 237	17 180
Malerfarve, Malermateriaaler		—	—	—	16 038	15 304	20 115
Silketøier		—	—	—	5 824	6 279	6 413
Spirituosa . . . Proof	Gallons	53 378	59 493	64 211	21 465	23 855	26 056
Sukker og Sirup	Cwts.	163 455	127 940	105 853	62 309	44 607	42 675
Uld, Uldaffald etc.	℔	3 944 400	4 508 500	5 225 000	145 072	179 345	215 099
Uldgarn	„	3 959 000	3 480 400	2 616 600	323 477	267 574	198 535

		1896.	1897.	1898.	1896. £	1897. £	1898. £
Uldtøier	Yards	1 298 600	1 147 800	1 106 200	73 486	68 584	75 964
Do.	andet Maal	—	—	—	16 424	18 935	20 133
Pakkepost . . .	Antal Pakker	—	12 567	13 796	12 737	20 034	19 062
Andre Artikler . . .		—	—	—	198 131	246 044	293 658
Tilsammen		—	—	—	3 206 033	3 565 422	3 988 470

Udførsel

af udenlandske og koloniale Varer fra Storbritannien og Irland.

Til Norge.

		1896.	1897.	1898.	1896. £	1897. £	1898. £
Flesk og Skinker . .	Cwts.	157 741	51 534	112 285	225 422	76 239	173 640
Saltet Kjød og Flesk .	„	28 439	14 573	26 224	35 213	17 326	32 084
Kaffe	„	13 965	8 062	5 688	63 758	33 939	18 807
Hvedemel	„	106 764	67 653	79 766	42 067	27 100	39 237
Havremel	„	5 985	19 891	14 659	3 662	14 293	11 195
Bomuld	„	12 299	21 398	20 308	24 981	41 650	36 060
Appelsiner og Citroner	Bushels	62 453	78 008	67 837	17 421	18 753	21 095
Hamp	Tons	339	230	260	8 412	5 418	7 207
Huder, raa	Cwts.	1 868	1 355	1 748	4 507	3 956	4 373
Jute	Tons	1 358	1 186	469	16 401	12 948	4 627
Lard	Cwts.	29 632	21 643	28 454	44 440	26 146	37 021
Læder	„	12 108	8 417	22 300	56 485	39 571	105 732
Preserveret Kjød (usaltet)	„	3 150	2 222	3 226	4 665	2 651	4 484
Kobber, forarbeidet .		—	—	—	4 230	32	8

		1896.	1897.	1898.	1896.	1897.	1898.
					£	£	£
Maskinerier		—	—	—	—	7 403	18 662
Metaller, andre Slags .	Cwts.	2 571	1 807	8 102	4 936	2 577	10 847
Olivenolie	Tons	94	43	72	3 170	1 442	2 271
Linolje	„	280	377	158	5 406	6 763	2 958
Oleo Margarine . . .	Cwts.	17 183	14 928	23 033	40 421	28 242	34 802
Sukker	„	8 591	4 057	1 318	5 292	2 126	854
Sirup	„	121 824	150 149	139 778	30 977	52 400	42 569
Talg og Stearin . . .	„	3 245	3 039	7 910	3 913	2 873	7 911
Tobak	℔	146 983	340 827	86 853	3 905	10 454	2 144
Vin	Gallons	16 019	15 547	14 458	4 411	4 330	4 488
Uld	℔	80 505	59 500	71 500	2 983	2 242	3 178
Andre Artikler . . .		—	—	—	76 726	88 450	126 447
Tilsammen		—	—	—	763 804	529 324	752 701

Til Sverige.

		1896.	1897.	1898.	1896.	1897.	1898.
					£	£	£
Flesk og Skinker . .	Cwts.	66 227	35 985	85 730	106 345	50 837	129 821
Saltet Kjød	„	6 222	5 534	5 571	7 610	6 737	6 701
Smør	„	1 368	872	312	4 614	2 981	1 388
Kautschuk	„	3 258	4 287	4 163	37 021	49 129	53 892
Kaffe	„	31 127	23 191	14 855	144 597	95 391	43 803
Hvede	„	14 260	14 020	44 380	4 322	4 973	15 234
Hvedemel	„	46 853	14 457	8 963	19 214	5 730	4 049
Bomuld	„	101 947	166 088	108 206	209 637	335 092	200 258
Apothekervarer . . .	„	—	—	—	10 753	11 344	14 210

		1896.	1897.	1898.	1896.	1897.	1898.
					£	£	£
Farvestoffe	Cwts.	166	179	94	3 523	3 940	2 020
Fisk, saltet	„	2 291	2 779	3 133	9 473	3 732	12 930
Mandler	„	1 124	1 524	1 030	3 191	4 375	3 181
Appelsiner	Bushels	19 473	24 068	17 961	6 381	6 638	6 122
Lin	Cwts.	3 467	3 981	3 592	13 175	13 741	12 015
Hamp	Tons.	192	198	161	4 020	3 548	3 514
Raa Huder	Cwts.	3 431	5 491	5 192	9 212	14 985	15 312
Jute	Tons	2 662	2 683	1 242	32 724	31 767	13 903
Læder	Cwts.	29 978	34 829	41 043	138 862	161 021	191 902
Kjød, konserveret (ikke saltet)	„	1 656	3 739	3 669	2 393	5 859	5 763
Kobber	Tons.	25	384	130	1 240	19 685	6 738
Velocipeder og Dele deraf		—	—	—	—	22 082	92 118
Maskinerier		—	—	—	—	31 344	57 079
Metal, uangivet Slags .	Cwts.	8 913	4 175	16 291	25 101	5 008	13 157
Cocosnødolie	„	1 602	1 740	873	1 793	2 098	992
Olivenolie	Tons	100	264	49	3 375	7 882	1 524
Palmeolie	Cwts.	8 860	2 793	4 208	9 024	2 901	4 412
Linolie	Tons	1 581	2 766	1 786	30 817	51 012	32 750
Linfrø	Qvarters	9 776	2 280	12 856	15 574	3 627	23 086
Specerier	℔	667 136	584 988	396 816	8 790	9 451	9 003
Sukker	Cwts.	9 955	4 231	4 223	6 518	2 587	2 554
Sirup	„	70 089	81 347	131 427	18 446	28 135	40 022
Talg og Stearin . . .	„	25 102	27 501	63 551	27 428	26 261	65 489
The	℔	178 564	183 887	161 172	7 986	9 355	8 072
Vin	Gallons	8 744	9 396	11 088	3 937	3 832	4 214
Faar- og Lammeuld .	℔	332 500	131 000	270 400	12 644	5 546	7 987
Uldtøier		—	—	—	3 924	2 870	1 165
Andre Artikler . . .		—	—	—	97 171	151 236	206 441
Tilsammen		—	—	—	1 040 835	1 201 732	1 312 821

Blyth. Under Aaret 1898 ankom 2 250 Skibe, drægtig 1 551 652 Tons mod 2 242 Skibe, drægtig 1 378 178 Tons Aaret før, og disse fordeler sig saaledes paa de forskjellige Nationer:

	1897.		1898.	
	Antal.	Tons.	Anlal.	Tons.
Britiske Fartøier . .	1 046	732 253	1 106	872 756
Fremmede — . .	1 196	645 925	1 144	678 896
Tilsammen	2 242	1 378 178	2 250	1 551 652
Deraf Dampskibe	1 895	1 303 550	1 952	1 488 285
„ Seilfartøier	347	741 628	298	63 367

Af de fremmede Skibe, der besøgte Blyth, var omtrent 62 pCt. hjemmehørende i de forenede Riger.

Af norske Fartøier ankom:

1894 . .	494	drægtig	181 943,	hvoraf	Dampskibe	311	drægtig	140 290
1895 . .	473	—	186 021,	—	—	318	—	148 422
1896 . .	514	—	205 430,	—	—	369	—	167 055
1897 . .	556	—	246 133,	—	—	424	—	211 500
1898 . .	506	—	224 153,	—	—	390	—	190 430

og af svenske Fartøier ankom:

1894 . . .	239	drægtig	121 187,	hvoraf	Dampskibe	160	drægtig	103 584
1895 . . .	174	—	84 711,	—	—	109	—	70 500
1896 . . .	204	—	104 291,	—	—	147	—	92 122
1897 . . .	214	—	131 077,	—	—	160	—	118 735
1898 . . .	176	—	125 342,	—	—	144	—	117 613

I Forhold til 1897 var saaledes den norske Skibsfart i 1898 aftaget med 9 pCt. i Antal Fartøier samt 8 pCt. i Drægtighed, medens den svenske Skibsfart aftog med omtrent 16 pCt. i Antal Skibe samt 3 pCt. i Drægtighed.

Med Trælast ankom i 1898:

4	norske Fartøier	med	498 Std.
19	svenske —	„	2 414 „

Med Kul afgik 504 norske Fartøier og 174 svenske Fartøier for største Dælen til norske, svenske, danske, tydske og russiske Havne.

Bruttofragterne udgjorde for

	Norske Skibe.	Svenske Skibe.
1894	£ 77 437	£ 42 293
1895	- 78 129	- 30 088
1896	- 85 110	- 36 813
1897	- 110 435	- 47 230
1898	- 104 400	- 51 115

Trælastfragterne var:

	Seilfartøier.	Dampskibe.
Fra Stockholm . .	25 sh.	21 sh.
„ Gøteborg . .	14 sh.—17 sh. 6 d	16 sh.
„ Norrkøping .	22 sh.	
„ Gefle . . .	26 sh.	
„ Udevallå . .	14 sh.—16 sh.	
„ Sundsvall . .	23 sh. 6 d—27 sh. 6 d	
„ Søderhamn. .	24 sh.	
„ Skellefteå . .	28 sh.	
„ Bjørneborg. .	28 sh.	
„ Trondhjem . .	20 sh.	

Kulfragterne stillede sig saaledes:

Til norske Havne	Jan.—Septbr.	3 sh. 6 d—7 sh. 6 d
- svenske Vest- og Sydkysthavne . . .	—	3 sh. 6 d—6 sh.
- svenske Østkysthavne . .	—	3 sh. 10½ d—7 sh. 3 d
- danske Havne	—	4 sh.—7 sh. 6 d
- finske —	—	4 sh. 4½ d—6 sh. 3 d
- russiske —	—	4 sh.—7 sh.
- tydske —	—	4 sh.—6 sh. 6 d
- engelske —	—	4 sh.—4 sh. 7 d
- franske —	—	3 sh. 10½ d—5 sh. 6 d
- spanske —	—	7 sh. 6 d—8 sh. 6 d
- portugisiske Havne	—	5 sh. 3 d—5 sh. 6 d
- italienske —	—	8 sh. 3 d—9 sh. 9 d
- ægyptiske —	—	8 sh. 9 d—11 sh.
- brasilianske —	—	16 sh.—16 sh. 6 d

Til norske Havne	Oktbr.—Decbr.	4 sh.—7 sh. 6 d
- svenske Vest- og Sydkysthavne . . .	—	3 sh.—7 sh. 6 d
- svenske Østkysthavne . .	—	4 sh. 1½ d—8 sh.
- danske Havne	—	5 sh. 9 d—8 sh. 6 d
- finske Havne	—	6 sh. 3 d
- russiske —	—	7 sh. 9 d
- tyske —	—	5 sh. 6 d—7 sh. 3 d
- franske —	—	5 sh. 6 d
- italienske Havne	—	9 sh. 6 d—11 sh.
- islandske —	—	15 sh.
- ægyptiske —	—	9 sh. 3 d—11 sh.

Paa norske Fartøier paamønstredes i 1898 78 Nordmænd, 21 Svenske og 36 Udlændinge og fra norske Fartøier afmønstredes 52 Nordmænd, 13 Svenske og 19 Udlændinge.

Der rømte fra norske Skibe 7 Nordmænd og 2 Udlændinge.

Paa svenske Fartøier paamønstredes 6 Svenske, 4 Nordmænd og 2 Udlændinge og afmønstredes 4 Svenske og 1 Udlænding; der rømte 4 Mand.

Til Vicekonsulatet ankom 3 453 Breve og Postsager til norske og svenske Sømænd.

Kuludførselen fra denne Havn har i en forholdsvis kort Tid tiltaget saa sterkt, at Blyth nu indtager en af de vidtigste Pladse blandt de engelske Kulhavne. Exporten, der for 15 Aar siden udgjorde 150 000 Tons, gik i 1898 op til 3 124 391 Tons.

Af Kul og Koks udførtes fra Blyth i

1883	146 000
1993	2 366 943
1898	3 124 391

Priserne varierede ret meget under Aarets Løb og stillede sig omtrent saaledes:

1ste Kvartal,	bedste Slags	8 sh.—9 sh. 6 d,	Smaakul	3 sh.—3 sh. 6 d
2det —	—	9 sh. 6 d—18 sh. 6 d	—	3 sh. 6 d—5 sh. 6d
3die —	—	13 sh. 6 d—15 sh. 6 d	—	5 sh. 6 d—7 sh. 6 d
4de —	—	9 sh. 6 d—10 sh. 6 d	—	4 sh. —6 sh.

Ogsaa under det heromhandlede Aar er der foretaget betydelige Forandringer og Forbedringer med Hensyn til Havnevæsenet. Opmudringsarbeidet ved Indløbet fortsættes, og Indseilingsrenden har nu en Dybde af 13½ Fod ved Lavvande. Det nye saakaldte Importbassin er næsten færdigt, og langs Kaien af denne Del af Havnen skal der blive en Dybde af 38½ Fod ved Høivande. Begge Havnepirene bliver forlængede. Dybden ved de 22 Kulrender angives at være 29 à 38½ Fod ved Høivande. Med Havnens nuværende Anordninger og Bekvemmeligheder kan udskibes 4 000 000 Tons Kul aarlig, og der er alle Tegn til, at en saa stor Afskibning virkelig vil finde Sted i en nær Fremtid. Havneudgifterne er fremdeles mindre end ved Tyne, Wear og Tees Floderne, og der er en anseelig Tilvæxt i Kulgrubedriften dels ved Aabningen af nye Gruber, dels ved Udvidelse af de gamle.

Cardiff.

Aarsberetning for 1898.

De statistiske Opgaver for Havnen, hvilke Aar efter Aar have udvist en betydelig Forøgelse i Kulskibningen fremfor det nærmest foregaaende Aars, vilde uden Tvivl ogsaa for 1898 have udvist en „record export" havde det ikke været for den bekjendte Streik under April—August Maaneder ved de saakaldte „Associated Collieries," paa Grund af hvilken det forløbne Aar længe vil komme til at mindes i South Wales. Den totale Skibning af Kul, Cokes, Patent-fuel m. m, deri indberegnede Brændematerialier

af alle Slags for Skibsbrug fra Havnen i Løbet af 1897, udgjorde ikke mindre end 17 194 730 Tons, hvorimod de modsvarende Ciffre for 1898 sammenlagte udgjøre 12 227 111 Tons, altsaa en Formindskelse for Aaret af 5 000 000 Tons rundt Tal. Da endog den øvrige Export ligesom ogsaa al Slags Import, med Undtagelse af Kornvarer og Mel, hvoraf ifølge „Dock returns" indførtes 3 236 Tons mere end i 1897, under 1898 udviser en Formindskelse, kan man, naar behørigt Hensyn tages til den Forøgelse, som under normale Forholde havde kunnet paaregnes, med Tryghed paastaa, at Havnen paa Grund af nævnte Streik i Løbet af Aaret har gaaet tabt af en Export- og Import-Trafik af sex Millioner Tons. At dette Forhold har medført uberegnelige Tab for saagodtsom alle i Distriktets „Trade" direkte eller indirekte interesserede Kompagnier saavelsom enkelte Personer, ligesom det ogsaa har foraarsaget megen Nød og Elendighed iblandt den fattigere Befolkning, behøver vist ikke at paapeges. De eneste, der havde Aarsag til at „rose Markedet," vare Eierne af de ikke-associerede Gruber (ved hvilke Arbeidet fortsattes), som under Streiken erholdt fænomenale Priser for sine Kul.

Kulproduktionen for Glamorgan og Monmouth under 1898 var 9 219 604 Tons mindre end under det nærmest foregaaende Aar.

Aaret begyndte brav og ved Slutten af dets første Kvartal kunde en Forøgelse i Kulexporten af 2.92 pCt, paavises fremfor Exporten under det modsvarende Tidsrum af det nærmest foregaaende Aar. I Løbet af April og de paafølgende Maaneder til og med September udviser derimod Exporten for hver Maaned en betydelig Formindskelse, fra 72.80 pCt. i April til 18.95 pCt. i September, sammenlignet med Exporten under de samme Maaneder 1897. Aarets tre sidste Maaneder udvise atter, sammenlignet med de modsvarende Perioder af det nærmest foregaaende Aar, en Forøgelse i Kulexporten med resp. 1.52, 27.27, og 10.68 pCt. Arbeidet i Gruberne gjenoptoges ved Indgangen af September Maaned, men paa Grund af den Tilstand, hvori Gruberne befandt sig efter den lange Stilstand, tog det naturligvis lang Tid, inden den normale Produktion atter opnaaades.

Nedenstaaende Tabel udviser Kvantiteten af Kul, med Undtagelse af Bunkers, skibet (udenrigsk og i Kystfart) fra Havnen for hver Maaned i Aarene 1897 og 1898.

	1897			1898		
Maaned	Udenrigsk.	Kystfart.	Sum.	Udenrigsk.	Kystfart.	Sum.
Januar .	1 101 004	203 906	1 304 910	1 085 005	206 728	1 291 733
Februar	965 661	208 392	1 174 053	1 053 240	160 577	1 213 817
Marts .	1 107 535	213 306	1 320 841	1 128 650	177 580	1 306 230
April .	1 056 401	163 259	1 219 660	287 296	38 712	326 008
Mai . .	1 116 215	202 086	1 318 301	318 497	52 070	370 567
Juni . .	932 590	202 850	1 135 440	300 223	31 538	331 761
Juli . .	1 137 835	195 904	1 333 739	314 079	46 935	361 014
August .	886 397	185 958	1 072 355	319 850	43 098	362 948
September	889 721	171 584	1 061 305	721 062	133 728	854 790
Oktober .	1 007 696	184 888	1 192 584	1 023 066	190 591	1 213 657
November	884 988	166 424	1 051 412	1 127 336	192 283	1 319 619
December	1 030 057	144 624	1 174 681	1 140 129	194 040	1 334 169
	12 116 100	2 243 181	14 359 281	8 818 433	1 467 880	10 286 313

For Skibsbrug paa de i udenrigsk Fart gaaende Fartøier skibedes under 1898 1 525 811 Tons Kul og Cokes imod 1 955 411 Tons nnder 1897, samt paa Bugserbaade og Fartøier i Kystfart 113 851 Tons Kul imod 247 520 Tons under nærmest foregaaende Aar.

Uagtet det ugunstige Resultat af Aarets Skibning indtager alligevel, som efterfølgende Tabel over Exporten under de sidste fem Aar fra Storbritanniens fornemste Kulhavne udviser, Cardiff fremdeles første Rang blandt nævnte Havne.

Havn.	1894	1895	1896	1897	1898
Cardiff . .	11 187 861	11 067 503	11 605 314	12 116 100	8 818 433
Tynehavnene	5 614 870	5 206 399	5 332 256	5 813 761	6 439 538
Blyth . . .	2 170 447	2 050 997	2 127 007	2 266 206	2 593 409
Sunderland .	1 830 986	1 669 627	1 754 982	1 835 931	1 909 102
Newport . .	2 562 889	2 428 308	2 574 416	2 783 804	1 714 368
Hull . . .	992 891	947 296	1 054 594	1 143 882	1 505 697
Swansea . .	1 023 556	1 175 419	1 177 886	1 354 868	1 423 780
Glasgow . .	516 684	754 807	701 290	830 248	1 185 930
Methil . .	450 703	690 734	769 309	979 742	1 145 375
Grangemouth	748 040	1 002,538	1 069 661	1 224 398	1 132 302
Grimsby . .	851 100	786 043	660 485	800 328	966 877
Kirkcaldy .	509 650	764 468	797 103	903 663	914 263

Totalværdierne af Havnens toldregistrerede Export og Import under Aaret angives til resp. £ 5 521 350 og £ 2 591 119, imod resp. £ 6 449 730 og £ 3 273 291 under 1897. Til Norge exporteredes 33 574 Tons Kul vurderede til £17 134 og til Sverige 26 998 Tons vurderede til £ 16 198, imod respektive 48 825 Tons (værd £ 21 520) og 67 375 Tons (værd £ 34 429) under 1897.

Blandt Importartiklerne fortjene at nævnes:

Kornvarer og Mel 2 458 530 Cwts. til en sammenlagt Værdi af £ 905 297;

Jernmalm 477 664 Tons, værd £ 322 424 (hvoraf fra Sverige 7 970 Tons vurderede til £ 5 584) imod 722 974 Tons (værd £ 483 715) under 1897, da 2 890 Tons vurderede til £ 2 022 indførtes fra Sverige;

Papirmasse: kemisk 4 846 Tons (værd £ 34 050) og
— mekanisk 29 637 „ („ „ 60 523), hvoraf indførtes fra Norge 4 228 Tons af det førstnævnte og 20 236 Tons af det sidstnævnte Slags, vurderede til resp. £ 29 189 og £ 43 835;

Trævarer: hugget, Furu 458 692 loads (værd £ 402 961)
— saget „ 116 907 „ („ „ 273 276);
heraf indførtes fra Norge:
resp. 21 182 loads (værdt £31 221) og 9 414 loads (værd £ 25 431), samt fra Sverige:
resp. 22 013 og 17 404 loads (vurderede til resp. £ 36 065 og £ 48 175).

Den sammenlagte Værdi af Importen fra Norge opgives til £ 129 897 og fra Sverige til £ 91 503.

Priserne paa Kul, Cokes og Patent Fuel varierede naturligvis betydelig i Løbet af forrige Aar og vare under Streiken umulige at bestemme. Ved Aarets Begyndelse var der stor Efterspørgsel paa Kul. For „best steam coals" noteredes paa Cardiff Børs i Begyndelsen af Januar 10 sh. 9 d—11 sh. for „seconds" 9 sh. 6 d—10 sh. samt for „dries" 9 sh. 9 d—10 sh. 3 d. Priserne forbleve med ubetydelige Forandringer de samme til Marts, da Frygten for den forestaaende Tvist mellem „the associated collieries" og deres Arbeidere betydeligt paavirkede Efterspørgselen paa Kul og da Tilgangen derved hurtig formindskedes, vare Noteringerne altid stigende. Da man imidlertid med Grund ansaa sig at kunne forudse en lykkelig Løsning af Tvistepunkterne, opnaaedes alligevel ikke de Priser, som erholdtes efter det ganske uforudseede Udbrud af Streiken den 1ste April, hvilket forvoldte en formelig Panik i Kulmarkedet. Under Streiken vare Priserne praktiskt talt ganske beroende paa Arrangement mellem Kjøber og Sælger. I Slutten af Marts, da der endnu var Haab om, at Tvisten mellem Arbeidsgivere og Arbeidere skulle kunne bilægges og Streik undgaaes, noteredes for ovennævnte Kulsorter resp 13 sh. 6 d — 14 sh., 12 sh. — 12 sh. 6 d, 10 sh.—11 sh. Under Streiken opnaaedes endog indtil 25 sh. pr. Ton for „best steam coals." Efterat Arbeidet ved September Maaneds Indgang blev gjenoptaget, faldt Priserne cirka 9 sh. pr. Ton og en Maaned senere stode Noteringerne ikke meget over de ved Aarets Slutning raadende Priser, som da noteredes med 13 sh. — 13 sh. 6 d for „best steam."

Kulfragterne vare ved Aarets Begyndelse noget lave og under Januar—Februar befragtedes Seilfartøier til Bahia og Pernambuco for 14 sh. og 14 sh. 6 d, Para 15 sh. og 15 sh. 6 d, Sta. Catharina 18 sh. 6 d, Kapstaden 19 sh., Rio Janeiro 17 sh., Kingston 10 sh. 6 d, Maranham 14 sh., Maceio 14 sh. 9 d, Paysandu 21 sh. 6 d, Rosario 19 sh. Ved Streikens Udbrud den 1ste April var Markedet meget flaut, men forbedredes betydeligt, efter at Streiken havde varet i nogle Uger, og i Løbet af Mai stege Fragterne cirka 1 sh. a 2 sh. pr. Ton; disse Fragter forbleve siden gjældende næsten til Slutningen af Aaret, under hvis sidste to Maaneder de vare noget lavere.

Efterspørgselen paa Minetømmer har under 1898 været god og Priserne ganske lønnende. Skibningen under den første Del af Aaret var noget liden, og i Løbet af Sommeren ankom kun en og anden Last, hvorfor paa Høsten Efterspørgselen var meget livlig. Mange Fartøier befragtedes fra Norge med en Fragt af 24 sh. pr. Standard, og henimod Slutningen af Aaret var Tilførselen stærk. I Begyndelsen af Aaret var Prisen for Minetømmer 28 sh. pr. load cif, hvilken Pris lidt efter lidt steg til 28 sh. 6 d i April og 30 sh. i Juni. Nogle Laster til 30 sh. importeredes mellem Juli og Oktober, og for Skibning under Oktober—December kjøbtes et stort Antal Laster til 31 sh. a 31 sh. 6 d, saa at Tilgangen ved Slutningen af Aaret var tilstrækkelig til at tilfredsstille Behovet.

Props importeredes ikke fra Norge i større Kvantiteter, og Prisen derpaa fluktuerede ikke saa meget som paa Minetømmer. Den Pris, som betaltes under Aaret, varierede mellem 28 sh. og 29 sh. pr. load cif.

Store Kvantiteter af Props importeredes derimod fra svenske Østersøhavne ligesom ogsaa fra Gøteborg og Uddevalla.

Priserne varierede ikke meget; de staaende Noteringer vare 3 sh. pr. 72 løbende Fod for 3″, 3 sh. 6 d pr. 72′ for $3^1/_2$″ og 4 sh. pr. 72′ for 4″ med sædvanlig Forhøielse for større Dimensioner.

Pitchpine Fragterne til Cardiff vare under Aarets første Maaneder 97 sh. 6 d—100 sh., men ved Udbruddet af den spansk-amerikanske Krig i Mai stege de betydeligt, saa at der endog betaltes indtil 110 sh. a 112 sh. 6 d; henimod Slutningen af Aaret faldt de atter til cirka 102 sh. 6 d a 105 sh.

Fra billige Nova Scotia Havne til Cardiff, Newport og Swansea var den staaende Fragt 45 sh. og fra Miramichi 50 sh.

Østersøfragterne vare under hele Saisonen faste med en Middelfragt af 32 sh. 6 d a 35 sh, fra den nedre Del af den Botniske Bugt til Cardiff og Newport.

Nedenstaaende Tabel turde være af Interesse for Sammenligning af Skibsfarten paa Havnen i Aarene 1898 og 1897:

	1898.			
	Indklarerede.		Udklarerede.	
	Antal Fartøier	Tons	Antal Fartøier	Tons
Udenrigsk.				
Med Last . . .	1 198	847 242	4 530	4 837 762
I Ballast . . .	2 121	2 341 357	457	761 744
Sum	3 319	3 188 599	4 987	5 599 506
Indenrigsk.				
Med Last . . .	3 678	385 942	5 113	886 844
I Ballast . . .	5 139	2 803 648	2 079	251 471
Sum	8 817	3 189 590	7 192	1 138 315
Tilsammen	12 136	6 378 189	12 179	6 737 821

	1897.			
Udenrigsk.				
Med Last . . .	1 653	1 239 975	6 312	6 625 852
I Ballast . . .	2 645	3 245 807	552	879 075
Sum	4 298	4 485 782	6 864	7 504 927
Indenrigsk.				
Med Last . . .	3 666	415 529	6 330	1 315 150
I Ballast . . .	7 527	3 835 501	2 515	268 041
Sum	11 193	4 251 030	8 845	1 583 191
Tilsammen	15 491	8 736 812	15 709	9 088 118

Antallet af norske Fartøier, som besøgte Havnen i Aarets Løb, var 411, hvilke havde en samlet Drægtighed af 277 235 Reg. Tons, hvoraf 212 vare Dampskibe af tilsammen 154 706 Tons. I Sammenligning med det nærmest foregaaende Aar, da Havnen besøgtes af 564 norske Fartøier af 329 251 Reg. Tons, hvoraf 262 Dampskibe af 155 172 Tons, foreligger visselig en meget betydelig Formindskelse i den norske Skibsfart paa Havnen, men denne Formindskelse er dog udentvivl kun temporær og turde helt og holdent tilskrives de abnorme Forholde, som have været raadende her under det forløbne Aar.

Den svenske Skibsfart paa Cardiff under Aaret udviser en betydelig Forøgelse fremfor den i 1897, en Forøgelse, som bliver desto mere bemærkelig, naar Hensyn tages til den almindelige Nedgang i Trafiken paa Havnen under 1898, af hvilken Grund man turde være berettiget til at antage, at Tilvæxten under normale Forholde vilde være bleven endnu større. Havnen besøgtes nemlig i Aarets Løb af 97 svenske Fartøier af en sammenlagt Drægtighed af 79 528 Reg. Tons, hvoraf 68 Dampskibe af tilsammen 66 611 Tons, imod 88 Fartøier af tilsammen 49 703 Tons, hvoraf 48 Dampskibe af 35 376 Tons under 1897.

Tilvæxten falder helt og holdent paa Dampskibene.

En ny Dok af cirka 40 Acres Areal aabnedes under Høsten i Barry og betydelig Trafik finder nu Sted der. Omfattende Arbeider til Fordel for Importen ere nu igang ved den nye Dok. Arbeidet med Cardiff Railway Company's nye Dok (i Cardiff) fortsættes. Parlamentet har under Aaret (delvis) godkjendt introducerede „Bills“ for et Par lokale Jernbaner, hvis Anlæggelse saaledes er bemyndiget.

Henimod Slutningen af Aaret truede atter en Streik, som, følgende saa hurtigt paa den langvarige Kulstreik, ikke skulde kunnet undgaa at medføre de alvorligste Følger for Distriktets „trade“.

Under den sidste Halvdel af November Maaned sattes igang her, i Lighed med, hvad omtrent samtidig fandt Sted i det nordlige England og Skotland, af „Seamens and Firemens Union“ en Agitation blandt Sømænd og Fyrbødere for at opnaa høiere Hyrer, og instruerede ovennævnte „Union“ sine Medlemmer til at fordre £ 5 pr. Maaned. Hyrerne, som før havde været £ 3 for Matroser og £ 3.5.0 for Fyrbødere, vare da allerede, paa Grund af de gode Fragter efter Kulstreikens Ophør, stegne til resp. £ 4 og £ 4.5.0. Et andet Øiemed med Agitationen var ogsaa Afskaffelsen af den saakaldte „Federation Ticket“, hvis Indehavende af Skibsredernes Forening („Shipowner's Association“) var gjort til Vilkaar for Opnaaelse af Ansættelse paa deres Fartøier.

Rederne, der paa intet Vilkaar vilde opgive sin Fordring paa „Federation Ticket“, gaves af sin Forening frie Hænder med Hensyn til Hyrerne, hvilke i nogle Tilfælder muligens betaltes med det af „Seamens Union“ forlangte Beløb, og da de erklærede sig fuldt beredte til at optage Striden ved i Nødsfald at anskaffe Søfolk fra Kontinentet, samt da noget større Samhold ei syntes at existere iblandt Sømændene, uddøde snart Agitationen og Streiken undgikkes.

Denne Agitation maatte naturligvis endog udøve stor Indflydelse paa Hyrerne ombord i andre Nationers Skibe.

Maanedshyrerne for Matroser og Fyrbødere paa norske og svenske Skibe stege fra tidligere gjældende resp. Kr. 45 og Kr. 54 til Kr. 50 à 54, og stundom mere, for Matroser, og til Kr. 65 à 72 for Fyrbødere, og var det alligevel stundom vanskeligt at anskaffe Folk for disse Hyrer, hvilke holdtes ved Magt til Begyndelsen af indeværende Aar.

Grimsby.

Trælast. Sæsonen begyndte paa samme Tid som i tidligere Aar, men Tilførslerne var ikke saa store. Imidlertid er Grimsby endnu det tredje største Importsted paa Østkysten for saget Virkes Vedkommende.

De vigtigste Importører ere:

Messrs. Bennetts & Co.	65 458	Loads
„ Hewson Chapman & Co. Ltd.	52 631	„
„ G. A. Carr & Co. Ltd . . .	47 495	„
„ Wintringham & Son . . .	38 756	„
„ I. W. Shepherd & Co. . . .	16 716	„
„ Knott & Barker	14 771	„
Samuel Ellis	10 775	„
W. R. Marshall & Co. . . .	8 672	„
Andre	82 683	„
Planker, Battens og Bord tilsammen	337 957	Loads
imod i 1897	390 966	„
Formindskelse 1898	53 000	Loads

Af Tømmer af alle Slags indførtes:

i 1897	5 411	Loads
i 1898	5 590	„
Forøgelse i 1898	179	Loads

Fragterne vare:

Fra Archangel . .	37 sh. 6 d	—42 sh. 6 d	pr. Std.
„ Onega . . .	37 sh.	—42 sh. 6 d	—
„ Soroka . . .	40 sh.		—
„ Gefle . . .	23 sh.		—
„ Cronstadt . .	27 sh. 6 d		—
„ Kotka & Wiborg . . .	23 sh. 6 d	—30 sh.	—
„ Øvre Botten .	25 sh.	—30 sh.	—
„ Nedre Botten	22 sh.	—27 sh.	—
„ Riga . . .	21 sh.	—24 sh.	—

*

Jern og Staal tilføres fremdeles som Ballast under Træladningen fra Gefle og Stockholm, og i 1898 tilførtes af Jern 12 960 Tons, af Staal 359 Tons, tilsammen 13 319 Tons imod 12 658 Tons i 1897 eller en Forøgelse af 661 Tons. Af Jernmalm indførtes 4 940 Tons.

Af Kul exporteredes fra Grimsby større Kvantiteter end nogensinde før paa Grund af Streiken i South Wales. Kullene kommer til Grimsby fra South Yorkshire, Derbyshire og Nottinghamshire, og ere Kulleierne i disse Distrikter komne i direkte Forbindelse med Great Central Jernbanekompagniets nye Linie.

Totaludførselen udgjorde i 1898 . .	993 261	Tons
i 1897 . .	834 355	„
en Forøgelse af	158 906	Tons
hvoraf gik til Norge i 1898	66 929	„
i 1897	70 046	„
Formindskelse	3 117	Tons
og til Sverige i 1898	339 512	„
i 1897	317 288	„
Forøgelse	22 224	Tons
Dampfiskefartøierne forbrugte . . .	400 000	Tons.

Priserne vare:

Bedste Yorkshire .	10 sh.	—14 sh. 3 d	pr. Ton
Steam Kul . . .	9 sh. 6 d	—12 sh. 6 d	—
Steam Cobbles. .	8 sh. 6 d	—11 sh. 6 d	—
Nødde-Kul . . .	8 sh. 6 d	—11 sh. 6 d	—

alt f. o. b. Grimsby.

Fragterne vare:

Til Kristiania . . .	4 sh.	—6 sh.	pr. Ton
„ Stockholm . .	4 sh.	—6 sh. 9 d	—
„ Norrkøping . .	4 sh. 6 d	—6 sh. 9 d	—
„ Ystad	4 sh. 6 d	—6 sh. 9 d	—
„ Trelleborg . .	4 sh. 6 d	—6 sh. 9 d	—
„ Ahus	4 sh. 6 d	—6 sh. 9 d	—
„ Cronstadt . . .	4 sh. 2 d	—8 sh. 3 d	—
„ Malmø	4 sh. 6 d	—6 sh. 6 d	—

Af Is indførtes i 1898	76 498	Tons
mod i 1897	75 691	„
Forøgelse	807	Tons

Den i forrige Rapport nævnte nye Isfabrik har arbeidet under hele Aaret og er nu udvidet saaledes, at der produceres 300 Tons daglig. De tvende her-

værende Iscompagnier have ogsaa begyndt at bygge Isfabriker med alle mest moderne Forbedringer, og vil disse være færdige næste Aar.

Priserne vare for:

Norsk Is fra Indsøen f. o. b. . . 1 sh.— 3 sh. pr. Ton
For Sommerlevering fra Ishus f. o. b. 7 sh.—18 sh. —

Cif. Priserne efter gamle Kontrakter vare 8 sh. til 9 sh. pr. Ton. Enkelte Ladninger solgtes for 12 sh. à 27 sh. pr. Ton. Fragterne vare fra 6 sh. til 8 sh. 6 d pr. Ton.

Fiskeriindustrien er Stedets vigtigste Næringsvei. I 1898 anskaffedes omtrent 100 nye Dampfiskefartøier; Fartøierne tiltage i Størrelse og er nu i Almindelighed 100 Fod lange og indrettede saavel til Trawl som Linefiske. Seilfiskefartøierne forsvinde hurtigt; de bedre Slags er blevne solgte til Udlændinge, de ældre Fartøier brækkes op, og ingen nye bygges. Endnu er intet udrettet fra det Offentliges Side for at ophjælpe Fiskerierne ved at beskytte Fiskebestanden eller deslige. Tre norske Fiskesmakker har losset Torsk og Kveite fra Island, og 5 smaa norske Seilfartøier og 2 Dampskibe have losset Makrel og fersk Fisk fra Norge. Et betydeligt Kvantum fersk Sild er ogsaa kommet fra Norge og Sverige via Hull.

I 1898 lossedes i Grimsby . .	103 771	Tons	Fisk.
i 1897 — - — . .	97 921	—	
Forøgelse	5 850	Tons	Fisk.

Grimsby og Distriktet omkring har været ganske fri for smitsomme Sygdomme.

Hull. I det forløbne Aar er der en betydelig Bedring i de fleste af de vigtigere Forretningsgrene, og Skibsfarten og Kuludførselen har været større end noget tidligere Aar. En Del af denne Forøgelse i Handelen maa visselig tilskrives Kularbeiderstreiken i Wales, men paa samme Tid er der ingen Tvivl om, at der var mere Aktivitet i Almindelighed og der er Grund til at tro, at Bedringen vil vedblive. I den travleste Tid var det næsten umuligt tilfredsstillende at faa expederet Forretningerne, og flere Losse- og Lade-Bekvemmeligheder vil blive etablerede til Brug for den kommende Sæson. En ny Dok østenfor Alexandra Dok er under Arbeide. Imidlertid har man meget følt Savnet af tilstrækkelig dybe Dokker, Savn der hurtigst muligt maa afhjælpes. De tvende konkurrerende Jernbane og Dokkompanier søger Koncession til for fælles Regning at bygge en ny Dok, hvor de største Fartøier kan gaa ind.

I alt ankom i Aarets Løb:

1897	1898
3 516 020 Tons	3 934 002 Tons

Der ankom i

1897

Norske Skibe.		Svenske Skibe.	
Antal	Tons	Antal	Tons
352	146 513	353	213 686.

1898

Norske Skibe		Svenske Skibe.	
Antal	Tons	Antal	Tons
442	170 807	411	242 586

hvoraf

Dampskibe	188	84 645	229	174 074	285	110 298	264	195 630.

Til Trods for at Totaldrægtigheden af alle Nationers Fartøier, der besøgte Hull i 1898 viser en betydelig Forøgelse mod tidligere Aar, vil det bemærkes, at Procenttallet af de norske og svenske Skibe vedbliver at tiltage, saaledes som følgende Opgave udviser:

	1896	1897	1898
Norske	3.60 pCt.	4.16 pCt.	4.34 pCt.
Svenske	5.80 „	6.08 „	6.16 „

Af alle Nationers Skibe ankom fra

	1897		1898	
Norge . . .	377 Skibe	187 057 Tons	451 Skibe	202 235 Tons
Sverige . . .	447 „	274 425 „	465 „	300 195 „

Af Kul udførtes til

	1897	1898
Norge	36 644 Tons	56 551 Tons
Sverige	349 248 „	337 466 „

Til Hull frembragtes i

1897 . . 2 655 744 Tons Kul
1898 . . 3 459 488 „ „

hvoraf udførtes

1897 . . 1 161 345 Tons Kul
1898 . . 1 674 197 „ „

og Merudførselen gik fornemmelig til Sydamerika, Ægypten, Middelhavet samt Danmark, Frankrig og Tydskland.

For nærværende er der stærk Efterspørgsel efter Kul, og Priserne ere betydelig høiere, lige op til 11 sh. forlangtes at the Pit's mouth for „best South Yorkshire hard Steamcoal" eller 14 sh. 6 d f. o. b. Hull. Det er vistnok ikke tvilsomt, at Streiken i Wales har givet disse Kul Anledning til at blive bedre kjendt paa det kontinentale Marked, og man antager, at den

saaledes erhvervede Fordel vil vedvare. I Syd og Vest Yorkshire er der 170 Kulgruber, hvis Produktion sendes til Hull, hvoriblandt de vigtigste er Denaby og Cadeby Main, Kilnhurst and Thrybergh, Aldwarke Mauvers, Carlton, Peckfield, Hickleton, Allerton, Bywater, Wombwell, Garforth & Monk-Bretton.

Import.

De vigtigste Indførselsartikler til Hull fra alle Lande ere:

	1897	1898
Hvede	2 456 359 Quarters	2 717 905 Quarters
Byg	410 537 „	1 000 782 „
Mais	749 108 „	805 406 „
Havre	335 052 „	254 587 „
Flesk	506 688 cwt.	708 569 cwt.
Smør og Margarine	828 554 „	813 140 „
Jern	93 855 „	109 971 „
Trælast	197 310 Loads	185 114 Loads
Planker	605 593 „	563 321 „

De vigtigste Artikler fra Norge vare:

	1897	1898
Huggen Trælast	44 880 Loads	30 165 Loads
Saget —	13 025 „	10 435 „
Træmasse	12 115 Tons	15 823 Tons
Fisk	714 096 cwt.	937 453 cwt.
Is	18 600 Tons	24 725 Tons
Smør	2 168 cwt.	3 120 cwt.
Margarine	2 846 „	2 514 „
Papir	63 396 „	80 281 „
Fyrstikker	8 642 Kasser	4 839 Kasser

desuden i 1898:

Flesk	7 cwt.	Cigarer	12 ℔	Tare	567 Bushels
Øl	1 116 Kasser	Kemikalier	18 Fad	Drogerier	27 Pakker
Kjød	336 cwt.	Ost	56 cwt.	Eg	2 Kasser
Fløde	36 Spand	Toug	43 Pak.	Frugt&Grønt	82 Pakker
Messing & Kobber	777 cwt.	Havre	10 cwt.	Mel	506 cwt.
Vildt	332 Kasser	Lim	376 „	Huder	4 913 „
Glas	449 cwt.	Horn	876 „	Heste	2
Jern	2 088 Tons	Skrabjern	371 Tons	Læder	69 Pakker
Gjødning	31 „	Sirup	120 cwt.	Millboards	2630 cwt.
Malm	485 „	Tran	1 840 Tons	Poteter	16 399 „
Høns & Gjæs	9 Pakker	Filler	737 Ball.	Skind	1 352 Baller
				—	9 275 Pakker
Spirituosa	28 Gall.	Halm	46 Bdt.	Sten	1 396 Tons
Talg	533 cwt.	Uld	83 „	Yellowmetal	1 981 cwt.

og fra

Sverige.

	1897	1898
Saget Trælast . . .	233 950 Loads	218 354 Loads
Huggen — . .	56 427 „	56 877 „
Træmasse	4 101 Tons	2 027 Tons
Jern og Staal . .	43 967 „	43 795 „
Pig- og Skrabjern .	33 727 „	32 777 „
Papir	50 463 cwt.	70 972 cwt.
Smør	166 836 „	149 618 „
Flesk	3 986 „	2 370 „
Havre	50 594 „	28 027 „
Fisk	74 538 „	134 356 „
Fyrstikker . . .	29 028 Kasser	30 566 Kasser

og endvidere i 1898:

Asbestos 27 Pakker, Bark 82 Tons, Kjød 270 cwt., Fløde 670 Spand, Messing og Kobber 1 306 cwt., Kridt 298 Pakker, Kemikalier 41 Tønder, Toug 151 Pakker, Tare 890 Bushels, Drogerier 3 Pakker, Eg 18 Kasser, Frugt & Grønt 156 Pakker, Preserved Frugt 20 Fad, Hvedemel 82 cwt, Vildt 340 cwt. Læder 17 Pakker, Gjødning 10 Tons, Margarine 187 cwt., Millboards 7 623 cwt., Malm 2 153 Tons, Beg 200 cwt., Pasteboard 34 cwt., Poteter 1 020 cwt., Salt Flesk 272 cwt., Filler 2 698 Baller, Spirituosa 54 Gallons Tjære 684 Tønder, Uld 10 Baller, Zink 14 cwt., Yellowmetal 5 620 cwt.

Af ovenstaaende Statistik fremgaar, at Trælastimporten har aftaget. Ved Sæsonens Aabning vare Oplagene store, og dette i Forbindelse med det forandrede Trælastcerteparti, der søgtes indført, foraarsagede en Stands i Importen, som først ved Aarets Slutning tog sig op igjen.

Indførselen af Papir har tiltaget betydeligt, ligesaa af Fisk især fra Norge. Den indeværende Sildesæson 1898—1899 begyndte først med Kraft i Januar 1899. Der er ankommet omtrent det samme Antal Dampskibe med Sildelast som den foregaaende Sæson, men Tilførselen har været noget mindre, da Fartøierne ikke altid havde fuld Last, og mindre Kvantiteter ankom med de regulære Linier end før. Det mislykkede svenske Sildefiske var uden Tvivl delvis Aarsag dertil. I denne Sæson har ikke Markedet saa ofte været overfyldt som tidligere, men det fremholdes stadigt, at det vilde været ønskeligt, at Tilførslerne bleve regulerede paa en bedre Maade. Salgspriserne har været høiere, og Forretningerne maa vistnok have været fordelagtige, omend kanske ikke saameget for Exportørerne, da Indkjøbspriserne vare høiere. Røgerierne antages ikke at have havt saa stort Udbytte som den foregaaende Sæson. Før Sæsonens Begyndelse kom en Overenskomst istand, hvorved det tidligere brugte System at optage Kjøbernes Ordre, før Auktionssalgene begyndte, blev afskaffet, og som antagelig var til Fordel for Afsenderne. Idethelctaget ere Sildeladningerne fremkomne i bedre Tilstand, og mindre Kvanta ere blevne condemnerede end før.

Den langvarige varme Sommer i 1898 foranledigede en stærk Efterspørgsel efter Is, og da Oplagene i Norge desuden vare moderate, opnaaedes i nogle Maaneder meget høie Priser. Den stadig tiltagende Fiskeriflaade fordrer store Mængder af Is og The Hull Ice Co. Lmd. har truffet Forføi-

ninger til en forøget Produktion af kunstig Is, og derfor er der lidet Haab om, at Markedet igjen vil stille sig saa gunstigt som forrige Sæson.

Fragterne stillede sig saaledes:

For Kul.			Seilskibe.			Dampskibe.			
April .	Gefle	£	4.	5. 0	pr. Keel	Malmø	4 sh.	3	d pr. Ton
	Wisby	-	5.	0. 0	—	Kjøbenhavn	4 sh.	9	d -
	Landskrona	-	4.	5. 0	—	Plymouth	6 sh.	6	d -
	Halmstad	-	4.	5. 0	—	Bergen	4 sh.	0	d -
	Capstaden	-	19.	6. 0	pr. Ton				
Mai . .	Warberg	-	4.	5. 0	pr. Keel	Norrsund	4 sh.	3	d -
	Harg	-	4.	5. 0	—	Kronstadt	4 sh.	6	d -
	Fredriksstad	-	3.	10. 0	—	Gefle	3 sh.	10½	d -
	Landskrona	-	4.	10. 0	—	Stavanger	4 sh.	0	d -
Juni . .	Gefle	-	4.	0. 0	—	Gefle	4 sh.	0	d -
	Hasle	-	6.	10. 0	—	Kronstadt	4 sh.	9	d -
Juli . .	Åhus	-	5.	0. 0		Kronstadt	4 sh.	3	d -
	Harnäs	-	4.	0. 0		Oxeløsund	4 sh.	3	d -
	Gefle	-	4.	5. 0		Malmø	4 sh.	6	d -
	Christiansand	-	3.	15. 0		Smyrna	9 sh.	6	d -
	Fredericia	-	5.	0. 0		Christiania	4 sh.	6	d -
	Moss	-	4.	10. 0		Danzig	4 sh.	6	d -
August .						Helsingborg	4 sh.	3	d -
						Wiborg	5 sh.	6	d -
September	Ystad	-	5.	10. 0		Skutskär	5 sh.	3	d -
						Trelleborg	6 sh.	6	d -
October	Åhus	-	6.	10. 0	pr. Keel	Stockholm	6 sh.—6 sh.	6	d -
	Christiania	-	5.	15. 0		Gefle	6 sh.	6	d -
	—	-	6.	0. 0		Malmø	6 sh.	6	d -
	—					Trelleborg	7 sh.	3	d -
	—					Cronstadt	7 sh.	0	d -
	—					Bandholm	7 sh.	6	d -
November	Arendal	-	4.	10. 0		Oxeløsund	6 sh	9	d -
	Skien	-	5.	10. 0		Norrkøping	6 sh.	0	d -
December	Halmstad	-	6.	10. 0		Malmø	6 sh.	9	d -
	Malmø	-	6.	0. 0					
	Christiania	-	5.	5. 0					

Trælastfragterne har været gode og stillede sig saaledes:

For Planker Juni Gefle 22 sh. 6 d, Søderhamn 21 sh. Trångsund 22 sh. 6 d Luleå 28 sh. 9 d.

Juli Torneå 32 sh. 9 d, Sundsvall 26 sh., Montreal 42 sh. 6 d.

August Haparanda 30 sh., Søderhamn 20 sh. 6 d—21 sh. Skutskär 21 sh., Mobile 112 sh. 6 d.

September Luleå 25 sh., Nederkalix 31 sh., Piteå 31 sh., Søderhamn 24 sh., 29 sh., Hallsta 25 sh., Hudiksvall 30 sh.

October Uleåborg 36 sh. 6 d, Hernøsand 26 sh., Hudiksvall 32 sh., Nyhamn 29 sh., Borgå 27 sh. 6 d.

November Hernøsand 28 sh.

Skibsbyggerierne have havt det meget travelt, og have fuldført 33 890 Tons. De fleste nye Skibe vare Dampfiskefartøier, men der blev ogsaa bygget flere af stor Drægtighed saasom Krigsskibet Prometheus af 2 235 Tons og 7 000 H. P. tvende Torpedo Destroyers hver af 300 Tons og 6 000 H. P., to Passagerskibe af 2 040 Tons hver.

Middlesborough. I Sammenligning med de nærmest tidligere Aar maa Jernindustrien og dermed i Forbindelse staaende Industrigrene siges i 1898 at have havt et usædvanlig heldigt Aar; Priserne have været lønnende og Hjemmeforbruget stadigt og stort. Cleveland Pigjern har været efterspurgt gjennem hele Aaret, og No. 3 g. m. b. Foundry Kvalitet varierede i Pris mellem 40 sh. 6 d i Januar og 44 sh. 6 d. i December. Tilvirkerne af Staal og fabrikeret Jerngods har ogsaa havt fuldt op af Arbeide til meget lønnende Priser. I November Maaned blev der gjort nogle Spekulations-Transaktioner, der disorganiserede bona-fide Forretningen, men i det store Hele taget var Aaret 1898 temmelig frit for Spekulation. Angaaende Udsigterne for det løbende Aar formene nogle, at der ligger foran os en Periode af uforstyrrede heldige Konjunkturer med forøget Consumption og stigende Priser, medens andre mene, at spekulativ Indflydelse vil virke forstyrrende derhen, at Priserne vil drives op i unaturlig Grad, hvorefter en Reaktion vil indtræde. Fuldstændig statistiske Opgaver af Produktion og Oplag af Pigjern foreligger ikke, men Afskibningerne herfra udgjorde i 1898 1 116 501 Tons imod 1 249 775 Tons i 1897 og af fabrikeret Jern og Staal 428 870 Tons mod 558 721 Tons i 1897.

Kul- og Koksafskibningerne til Sverige viser en betragtelig Forøgelse i Forhold til 1897, men Exporten til Norge har aftaget noget. Bortseet fra de alvorlige Følger, som den langvarige Kulgrubearbeiderstreik i Wales havde, var Handelen med Kul og Koks meget god og til mere end almindelig lønnende Priser. Efterspørgselen synes at skulle vedvare og Priserne vil vistnok holde sig lige gode og maaske stige.

Saltexporten har været mindre end før, nærmest foranlediget ved Vanskeligheden ved at finde passende Skibsrum. Priserne vare de samme som i Aaret 1897.

Udførselsartiklerne til Norge og Sverige vare:

		Til Norge.	Til Sverige.
Pigjern	1897	16 590 Tons	44 155 Tons
	1898	17 049 „	44 112 „
Fabrikerede Jern- og Staalvarer	1897	3 333 „	7 788 „
	1898	9 049 „	9 877 „
Kul	1897	3 549 „	4 108 „
	1898	1 678 „	8 308 „
Koks	1897	1 319 „	6 019 „
	1898	693 „	8 128 „

		Til Norge.	Til Sverige.
Thomas Phosphate	1897	6 035 Tons	9 150 Tons
	1898	6 537 „	17 454 „
Salt	1897	4 317 „	4 696 „
	1898	5 475 „	2 055 „

Trælastimporten har været større end i det foregaaende Aar, især for russisk Vare. Priserne holdt sig vel oppe under hele Sæsonen, væsentlig fordi Kontinentet havde et meget stort Behov for det billigere Whitewood. Dette Forhold vil dog ikke vare meget længe, da de amerikanske Trælastexportører sælger Spruce billigere.

Plymouth. Skibsfarten i 1898 udviser en Forøgelse. Der ankom 771 Fartøier drægtig 238 280 Tons. De vigtigste Indførselsartikler var Korn og Trælast og Udførselsartiklerne Kridt og ildfast Sten. Great Western Jernbanekompagni har paabegyndt betydelige Forbedringer i Dokkerne ved Millbay og 2 nye Dokporte er under Arbeide, som vil lette Adgangen for Fartøier, formindske Resikoen og forebygge Ophold. Nye Varehuse opføres, og der reises en 25 Tons hydraulisk Kran inden Flydebassinet. Der er en Tørdok, som kan rumme den største Postbaad. Passager- og Posttrafiken har aftaget, efterat Hamburg American og North German Lloyd Dampskibsselskaber ophørte at anløbe Stedet. Paa andre Steder af Havnen bygges nye Kaier, væsentlig for Kul og Petroleumstrafiken. Under Aarets Løb ankom 123 norske og svenske Fartøier.

Sheffield. De Forretningshuse, der ere engagerede i tunge Varer, har havt et meget gunstigt Aar. Ogsaa andre Firmaer have havt et nogenlunde godt Aar, tiltrods for den aftagende Export til Amerika, Krigen mellem Spanien og de Forenede Stater og de politiske Forviklinger paa andre Steder i Verden.

Forfærdigelse af Krigsmateriel har sysselsat vedkommende Værksteder fuldt ud, og det var nødvendigt at anskaffe forøget Maskineri. Skibsbyggerierne paa Tyne og Clyden har været meget aktive og forbrugt store Mængder af Staal. Jernbanebygninger inden Landet har paagaaet med stort Liv under hele Aaret, men udenlandske Ordre er aftaget formedelst den stærke Konkurrance. Staal til Knive og Sage har ikke været synderlig efterspurgt, men Forbruget af File, Værktøi etc. har været middels god.

Forbruget af svensk Jern tiltog under Aarets Løb. Priserne var i Begyndelsen omtrent de samme som ved Slutningen af Aaret 1897, men i de sidste Maaneder steg de med 5 sh. à 7 sh. 6 d. Sælgerne af svensk Bessemer og Siemens Staal fandt ikke at burde forhøie Priserne udover de i 1897 fastslaaede, uagtet Efterspørgselen var god. I enkelte Tilfælde var der endog et lidet Afslag. Behovet for Cykletraden faldt af, og denne Omstændighed er tilstrækkelig Forklaring dertil.

Priserne for svensk Jern og Staal i 1898 vare:

Pigjern, fordetmeste solgt pr. Kontrakt: for almindelig godt £ 4. 10. 0 til £ 5. 15. 0 pr. Ton, for Dannemora £ 5. 10. 0 til £ 6. 10. 0 pr. Ton.

Efterspørgselen efter denne Slags var større end under de nærmest tidligere Aar.

Jern.	Jern Blooms, enkeltvalset,	£ 7. 0. 0	til	£ 9. 0. 0	pr. Ton.
	— dobbeltvalset,	- 8. 10. 0	-	- 11. 16. 0	- „
	Trækul „Wire Rods"	- 9. 0. 0	-	- 10. 0. 0	- „
	Siemens Martin „Wire Rods"	- 9. 2. 6	-	- 11. 10. 0	- „

Efterspørgselen var meget god og større end Tilbudet.

Nail Rods, Bundling Jern og Tangjern £ 9. 0. 0 til £ 10. 0. 0 pr. Ton.

Staal Jern for Smeltning:

	Almindelige Stænger	£ 7. 10. 0	til	£ 8. 10. 0	pr. Ton.
Gode	— —	- 8. 10. 0	-	- 10 0. 0	- „
	Dannemora —	- 9. 0. 0	-	- 11. 10. 0.	

Valset og smedet Staal, Jern for Smeltning:

Valset	£ 8. 5. 0	til	£ 12. 0. 0
Smedet	- 9. 0. 0	-	- 12. 10. 0
Dannemora, valset og smedet Jern	11. 0. 0	-	- 24. 0. 0
Jern „Box Ends"	£ 7. 0. 0	-	- 11. 10. 0
Dannemora	- 12. 10. 0	-	- 17. 0. 0
Nail Rod Scrap Siemens Martin Scrap	- 6. 0. 0	-	- 8. 0. 0
Kjøbmands-Jern	- 8. 10. 0	-	- 10. 0. 0
Svensk Bessemer Ingots	- 7. 10. 0	-	- 9. 10. 0
Billets	- 8. 10. 0	-	- 11. 10. 0
Squares: Roundseller flats	- 9. 0. 0	-	- 12. 0. 0

Betydelige Forretninger have fundet Sted i svensk Bessemer og Siemens Martin Staal, men de stedsevarende høie Priser har aabnet Veien for et stort Forbrug af engelsk Siemens Staal, som stadig forbedres i Kvalitet og nu bruges istedetfor det svenske Produkt.

Udsigterne for den nærmeste Tid ere gode med betydelig Efterspørgsel efter de forskjellige Slags Jern og Staal, og man haaber, at endnu et gunstigt Aar vil følge til Fordel for Fabrikanterne og de industrielle Klasser i Distriktet, der igjen vil fremme Importen fra Sverige.

Swansea. Tiltrods for Streiken blandt Kulgrubearbeiderne har Stedets Vareomsætning tiltaget med 152 000 Tons.

Af Patent Fuel gaar Exporten op til 87 890 Tons mere end i det foregaaende Aar. Swansea Patent Fuel forhandles nu overalt. Der er nu 5 Factorier nær Dokkerne, og der produceres over $^1/_2$ Million Tons aarlig.

I 1898 indklareredes 50 000 Tons og udklareredes 100 000 Tons mere end i 1897.

Den nye Del af Prince of Wales Dock har gjort overmaade stor Nytte, og meget snart vil de nye Kulrender kunne benyttes. Den store dobbelte Tørdok vil ogsaa snart være færdig til Afbenyttelse.

Af Fartøier ankom:

	1897.		1898.	
	Antal.	Tons.	Antal.	Tons.
Britiske	3 961	1 487 260	4 156	1 492 993
Franske	299	102 236	397	139 052
Norske	140	69 793	161	78 679
Italienske . . .	18	18 807	25	25 535
Tydske	67	41 981	79	47 876
Danske	26	25 417	25	19 972
Svenske	26	16 430	25	23 312
Russiske	9	5 175	15	6 800
Spanske	8	6 138	8	7 479
Andre Nationer .	24	17 233	32	22 163
Tilsammen	4 578	1 790 470	4 923	1 863 861

Indførselsartiklerne var: Gaskul, Tjære, Beg, Kobber, Sølv, Tin, Bly og Malm deraf, Jern, Zink, Trælast etc. og beløb sig til:

1897.	1898.
797 970 Tons.	817 881 Tons, £ 5 362 108.

Udførselsartiklerne var: Kul, Koks, Patent Fuel, de fleste Slags Metaller, Alkali, Arsenik, Krudt, Esparto, Mel, Korn, Poteter etc. og udgjorde:

1897.	1898.
2 617 144 Tons	2 749 351 Tons, £ 5 162 426.

Total Ind- og Udførselsværdi i 1898 £ 10 524 534.

J. W. Tornøe.

Venedig.

I 1898 ankom af norske Skibe for at losse eller lade: til Hovedstationen 13 Skibe, dr. 10 356 Tons og til Vicekonsulatsstationen i Ancona 3 Skibe dr. 2 221 Tons, ialt 16 Skibe dr. 12 577 Tons, samtlige Dampskibe. Bruttofragter Kr. 222 068.00. Erlagte Konsulatafgifter Kr. 740.71, deraf ved Hovedstationen Kr. 607.86.

Af svenske Fartøier ankom 4 dr. 4 981 Tons, samtlige Dampskibe. Erlagte Konsulatafgifter Kr. 316.42, deraf ved Hovedstationen Kr. 251.27. Ialt tilfaldt Konsulen Kr 958.11.

Expeditionsafgifter, norske Kr. 115.00, svenske Kr. 40.00.

Aarsberetning dateret 16 Mai 1899.

Skibsfarten. Til Distriktet ankom med Ladning 16 norske Dampskibe dr. 12 577 R. T. mod 30 dr. 19 349 R. T. i 1897, hvilket udviser en Nedgang i Antallet af 14 Skibe og i Drægtigheden af 6 772 R. T. Grunden turde have været mere lønnende Beskjæftigelse paa andre Steder, i Særdeleshed Amerika.

Af de ankomne Dampskibe var 6 med Fiskevarer fra Norge, 7 ankom med Kul, 1 med Harpix og 1 med Fosfat fra England, 1 med Korn fra det sorte Hav.

Alle Skibe afgik i Ballast.

De Forenede Rigers Skibsfart paa Distriktet i den seneste Femaarsperiode sees af følgende:

	Norske Skibe.			Svenske Skibe.		
i Aar	1894	35 dr.	26 625 R. T.	— dr. —		R. T.
—	1895	34 „	30 559 „ „	1 „	896	„ „
—	1896	19 „	14 665 „ „	2 „	1 914	„ „
—	1897	30 „	19 349 „ „	1 „	958	„ „
—	1898	16 „	12 577 „ „	4 „	4 981	„ „

De ankomne norske Dampskibes Gjennemsnitsdrægtighed udgjorde i samme Femaar resp. 761, 899, 772, 645 og 786 R. T.

Paa norske Skibe foretoges 4 Af- og 4 Paamønstringer; de afmønstrede var Nordmænd, de Paamønstrede fremmede.

Skibsfarten paa Venedig i det hele i de sidste fem Aar var følgende: italienske 1 769 Skibe dr. 484 273 R. T., østerrigsk-ungarske 918 dr. 328 216 R. T., britiske 265 dr. 382 730 R. T., tyske 32 dr. 36 654 R. T., græske 29 dr. 31 761 R. T., norske 13 dr. 10 356 R. T., franske 4 dr. 4 603 R. T., svenske 3 dr. 3 957 R. T., danske 3 dr. 2 122 R. T., spanske 2 dr. 3 654 R. T., belgiske 2 dr. 3 018 R. T., tyrkiske 4 dr. 1 121 R. T., montenegrinske 4 dr. 145 R. T.

Den af norske Skibe indseilede Bruttofragt udgjorde ca. Kr. 222 000 mod ca. 273 300 i 1897, hvilket viser en Nedgang af ca. Kr. 51 300. Fra Norge var Bruttofragten ca. Kr. 47 400 og fra andre Lande ca. Kr. 174 650.

Bruttofragten for 4 svenske Skibe var ca. Kr. 72 300. Fiskefragterne fra Norge var fra Bergen ca. Lire 1.20 pr. Vog, fra Finmarken ca. Lire 1.40 a 1.70 pr. Vog. Kulfragterne fra England, der i 1897 stadig gik opad, viste samme Tendents i det sidste Aar varierende mellem 8 sh. og 12 sh. 6 d pr. Ton, Fosfat fra Belgien fra 10 sh. a 12 sh. 6 d pr. Ton, Kornfragterne ira det Sorte Hav viste ogsaa et Opsving, varierende fra Frcs. 11 til 16 pr. Ton.

Handel. Fiskeimporten fra Norge i 1898 udviser liden Forskjel fra foregaaende Aar. Der importeredes til Distriktet omtrent Kg. 2 135 700 Stokfisk og ca. 93 300 Kg. Klipfisk til Ancona. Tilsvarende Tal i 1897 var ca. Kg. 2 159 000 Stokfisk og ca. Kg. 130 000 Klipfisk. Størsteparten, ca $^2/_3$ af Importen, ankom over Hamburg, Resten direkte.

Ogsaa i dette Distrikt kan man sige, at Fiskeimporten fra Norge i de sidste Aar er undergaaet Forandringer, der har givet disse Affærer et nyt Præg, idet de forflerede Kommunikationslinjer, ved at lette Forsendelsen af mindre Partier, gjør det muligt for flere Kjøbmænd og Agenter at optræde som selvstændige Importører, medens tidligere Indførselen var koncentreret paa faa Hænder. Mange mindre Handlende finder det nu fordelagtigere at bestille Varen direkte i Bergen til Forsendelse over Hamburg. Hvorvidt denne Forsendelsesmaade er gavnlig eller ikke for den norske Fiskehandel, derom er der meget forskjellige Anskuelser.

Priserne for Stokfisk stillede sig i Aarets Løb saaledes: for Bergen Lire 103 a 99, for Finmarken Lire 88 a 83 pr. 100 Kg. med sædvanlige Pladskonditioner. I forrige Aar var de høieste Priser for Bergen ca Lire 93 og for Finmarken ca. Lire 82. I det hele viste Priserne en fast Tendents, og var Kvaliteten tilfredsstillende.

Klipfisk i Ancona betingede fra Lire 48 til 56/57 pr. 100 Kg. cif. Høiere Priser syntes det for de italienske Importører ikke at ville lønne sig at betale, da engelsk Vare kunde erholdes til samme Pris, ja endog billigere.

Af Tran for medicinsk og industrielt Brug indførtes ubetydeligt mere end forrige Aar, ca. Kg. 35 000 mod omtrent Kg. 30 000 i 1897.

Sildimporten fra England var af omtrent den samme Størrelse som i 1897, til Venedig ca. 8 700 Tdr. og til Ancona ca. 3 000 Tdr. Priserne holde sig mellem Lire 26 og 24 pr. Td. a ça. 72 Kg.

Indførselstolden er lige med den for Tørfisk, Frcs. 5 i Guld pr. Bruttovægt. Til Agenter her betales almindelig 3 pCt.

Et Forsøg med et mindre Kvantum norsk Hermetik er bleven gjort her i Aarets Løb af den norske Vicekonsul Ringler, og synes det, at Anjovis, Appetitsild, røgede Sardiner og røget Lax har vundet nogen Anklang hos Publikum, dog er Venedig et meget limiteret Afsætningssted for disse Artikler.

Fra Sverige importeredes til Ancona Kg. 390 515 Raajern og Kg. 2 666

arbeidet Jern samt Kg. 215 Maskiner. Priserne for hamret Jern vår ca. Frcs. 24.50, for Sømjern Frcs. 23.50 i Guld. Andre Varer ankom ikke fra Norge eller Sverige.

Import og Export i Almindelighed ad Sø- og Landveien i de to seneste Aar vil sees af følgende Ziffre:

Import.

		Søveien.	Landveien.	Værdi tils. Lire.
1897	Kvintaler	10 504 738	2 341 444	271 477 077
1898	—	11 112 308	2 844 026	299 921 640

Export.

		Søveien.	Landveien.	Værdi tils. Lire.
1897	Kvintaler	1 441 841	6 936 556	246 120 709
1898	—	1 585 708	6 389 322	277 273 548

Importens Værdi er altsaa nu opgaaet til det betydelige Ziffer af 300 Millioner Lire. Af det Ovenstaaende og af mine foregaaende Indberetninger fremgaar, at Venedigs Skibsfart og Handel langsomt men stadig gaar fremad. Ogsaa nye industrielle Foretagender opstaar, og andres Driftskapital øges. I herværende Stagione Marittima bygges et Kornmagasin af store Dimensioner og efter de nyeste Systemer for hurtig at kunne losse Dampskibenes Ladninger.

Fem af Venedigs største Hoteller nemlig Hotel Danieli, Grand Hotel, Hotel de Rome, Hotel Vittoria og Hotel Beau Rivage, er bleven overtaget af et kapitalstærkt Selskab af herværende og engelske Kapitalister under Firma The Venice Hotels Limited. Samme Selskab har ogsaa indkjøht de største Kunst- og Antikvitetsforretninger her under Firma The Venice Art Company. Om dette Selskabs monopoliserende Tendenser er Anskuelserne ganske forskjellige.

Høsten var i dette Distrikt under middels, hvorfor en usædvanlig stor Import af Korn fandt Sted. Vinhøsten var derimod god og rigelig.

Sundhedstilstanden var efter den stærke Influenzaepidemi i de første 3 Maaneder af Aaret forholdsvis god.

Vekselkurserne var i Begyndelsen af Aaret: Berlin 129.83, Paris 104.97, London 26.47, Wien 220½, i Slutningen: Berlin 133, Paris 107.47, London 27.18, Wien 225.

C. V. Lexow.

Rangoon.

Til Rangoon ankom i 1898 af norske Skibe med Ladning 3 dr. 3 932 Tons og i Ballast 43 dr. 41 437 Tons. Der afgik med Ladning (Ris eller Tømmer) 45 dr. 44 539 Tons og i Ballast 1 dr. 830 Tons. Til Moulmein ankom 7 norske Skibe, dr. 4 849 Tons. Heraf afgik 5 dr. 3 325 Tons med Ladning (Tømmer).

Af svenske Skibe ankom til Rangoon 3 dr. 2 467 Tons.

Erlagte Konsulatafgifter af norske Skibe ved Hovedstationen £ 153. 8. 9, ved Vicekonsulsstationen i Moulmein £ 11. 12. 7, af svenske Skibe ved Hovedstationen £ 8. 12. 6.

Aarsberetning dateret 31te Marts 1899.

Beretning om Burmas Handel i det officielle Aar, der ender 31te Marts 1899.

Heller ikke iaar er der nogen politisk Begivenhed af Vigtighed at omtale. Den vigtigste Begivenhed i Aaret i Kachin Hills var det første Møde af den burmesisk-chinesiske Grændsekommission. Opmærkningen af Grændsen nord for Tapingfloden blev heldig udført. Søndenfor Taping blev der paa Grund af den chinesiske Kommissærs lidet imødekommende Holdning og visse Mangler ved den chinesiske Gjengivelse af Overenskomsten angaaende Betegnelsen af Grændsen ikke gjort nogen Fortgang med dennes Opmærkning.

Den første Session af Burmas Legislative Council afholdtes i November 1897.

Den hele Længde af Jernbanelinjer, aabne for Trafik den 31te Marts 1898, var 935½ miles mod 886¼ miles ved Udgangen af det foregaaende Aar. Undersøgelser angaaende forskjellige nye Linjer var under Overveielse.

En ualmindelig gunstig Sæson og høie Priser for Ris ansporede til en Udvidelse af sammes Dyrkning.

Ved Rubinminerne er Virksomheden aftaget paa Grund af Udtømmelsen af de rubinførende Lag.

Kyankpazat Guldminekompagniet udvandt 833.7 oz. Guld af dets Gruber i Katha-Distriktet.

Handelen. Følgende Tal viser Totalværdien af Indførsel og Udførsel af Varer i 1897—98:

	1897—98.	1896—97.	1895—96.
Indførsel . . .	57 271 575	45 473 509	47 145 063
Udførsel . . .	89 400 000	93 772 274	10 561 306

Nedgangen i Exporten foraarsagedes ved, at store Kvantiteter Ris fandt Afsætning paa indiske Markeder istedetfor at udskibes til Udlandet.

Handelen med Norge og Sverige. Der var ingen direkte Import fra eller Export til noget af disse Lande i 1897—98.

Teaktømmer. Udførselen af Teaktræ fra Burma til fremmede Lande i de sidste tre Aar var følgende:

	1897—98.	1896—97.	1895—96.
	79 451 c. Tons	61 479 c. Tons	60 801 c. Tons.
og til indiske Havne	123 135 —	131 277 —	146 585 —

Ris. Det hele Areal, der var under Dyrkning af Ris, udgjorde 6 478 339 acres mod 6 024 565 acres i 1896—97. Exporten af Ris af alle Slags til fremmede Lande udgjorde:

1897—98: Fra Akyab 60 034 Tons, fra Bassein 127 762, fra Mergui 982, fra Moulmain 81 455, fra Tavoy 6 815, fra Victoria Pt. 14, fra Rangoon 631 464 Tons. Ialt 908 526 Tons Ris i 1897—98 mod 968 930 Tons i 1896—97.

I 1897—98 var Afskibningen fordelt saaledes:

Forenede Stater og Canada 200 Tons, Europa og Afrika 522 372 Tons, Østasien (Japan etc.) 263 650 Tons, Sydamerika 122 304 Tons.

J. M. Wright.

Indhold: **London** S. 353. — **Rangoon** S. 431. — **Venedig** S. 428.

Johannes Bjørnstads Bogtrykkeri.

Beretninger om Handel og Skibsfart.

Uddrag af Aarsberetninger fra de norske og svenske Konsuler for 1898 m. M.,

No. 10. udgivet ved Departementet for det Indre. **1899.**

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

Rio de Janeiro.

Aarsberetning dateret 17 Februar 1899.

Ved Hovedstationen udførtes der i Løbet af 1898 følgende Mønstringsforretninger: Paa norske Fartøier paamønstredes der 45 Nordmænd, 29 Svenske og 67 Udlændinge, tilsammen 141 og afmønstredes 41. Nordmænd, 12 Svenske og 59 Udlændinge, tilsammen 112; der rømte 17 Nordmænd, 4 Svenske og 29 Udlændinge, tilsammen 50; der efterlodes syge nogle faa Nordmænd, Svenske og Udlændinge, som atter efter Reconvalescensen toge Hyre eller hjemsendtes; der døde 3 Nordmænd, 4 Svenske og 2 Udlændinge, tilsammen 9. Paa svenske Fartøier paamønstredes ingen Svenske, ingen Nordmænd og 2 Udlændinge, tilsammen 2, og afmønstredes ingen Svenske, ingen Nordmænd og 1 Udlænding; der rømte fra de faa svenske Fartøier ingen af Mandskabet; heller ikke efterlodes nogen syge eller døde nogen.

Betræffende Rømning er fremdeles nogen Bedring sporet.

Hvad de døde Svenske og Nordmænd angaar, ere nærmere Data angaaende deres Efterladenskaber givne i specielle Indberetninger. For de døde Udlændingers Vedkommende ere de behørige Meddelelser derom bleven afgivne til de respektive Konsuler her som vanligt.

I 1898 tabtes paa den brasilianske Kyst heldigvis blot et af vore Fartøier, et norsk Skib. Besætningen nød den fornødne Bistand. Nødvendige Foranstaltninger ere ligeledes bleven trufne med de forskjellige efterladte syge Sømænd.

Generalkonsulatet har ligesom tidligere ydet sin Bistand ved forskjellige forekommende Tvistespørgsmaal, dels angaaende Fortolkning af Certepartier, Inddrivelse af Fordringer, Opnaaelse af Overliggedagspenge, dels ved Ordning af Assurance og Havarispørgsmaal. Som omhandlet i særskilt Beretning vedbliver Tvist at reise sig betræffende Trælastladninger fra Pensacola. Striden dreier sig om, hvorvidt Skibsfører, der har tegnet Konnossement

for ukjendt Tal og Maal „quantity and measure unknown," skal, naar det her udkomne Antal Stykker og superficielle Fod er mindre end det paa Konnossementerne angivne, miste sin Fragt for det manglende eller til og med betale Værdien deraf. Idet Føreren af Bark „Mataura" har bragt Spørgsmaalet ind for brasiliansk Ret, vil Domsafgjørelse, der hidtil manglede i dette Æmne, antagelig i Løbet af dette Aar erholdes.

Generalkonsulatet har under Aaret 1898 hjemsendt for norske Sømænd Hyrebeløb til en Sum af Kr. 1565.88 (£ 86.4.7) og for svenske Sømænd til et Beløb af Kr. 793,15, altsaa mere end i 1897.

Til Generalkonsulatet indkom af Korrespondance 693 Skrivelser, foruden Besigtigelsesrapporter, Memorandums og mindre Meddelelser, og afgik 778 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.

S k i b s f a r t e n. Ligesom Aaret 1897 var mindre livligt end 1896 var 1898 fremdeles slapt. Af Skibe i Langfart ankom der nemlig 245 Skibe færre og afgik 208 færre. Hvad vor egen Fart specielt angaar, var Antallet af ankomne n o r s k e Skibe: 62 Seilskibe dr. 53.177 Tons og 12 Dampskibe dr. 16.954 Tons samt 6 s v e n s k e Seilskibe dr. 3177 Tons mod resp. 85 norske Seilskibe dr. 66.294 Tons, 20 norske Dampskibe dr. 19.922 Tons og 14 svenske Seilskibe dr. 9 552 Tons i 1897. At det for den hele Skibsfart har været stillere i 1898, beror dels paa de trykkede Forholde i al Importhandel, der fremdeles vedvare, dels i Vanskeligheden ved at faa Ladninger at føre fra Rio de Janeiro. Det meste af den exporterede Kaffe, saaledes baade til Nordamerika og Europa gaar nemlig i Dampskibe, og de etablerede Linier formaar ved Nedsættelse af Fragtsatserne at forbeholde sig den hele Transport til Fortrængelse for „Outsider"-Dampskibe, der forsøge paa at erholde Kaffelast. Udførsel af Manganese-Jern, der allerede drives i nogen Udstrækning, begynder at ske ved Dampskibe, men her kunne de vanlige Lastedampere komme med. For Seilskibene staar tilbage at tage tørrede Huder; tildels Malm; Kaffe til Afrika; mindre Ladninger Benaske. De norske Dampskibe, der have været i Fart mellem La Plata-Landene og Rio de Janeiro, have gjort nogenlunde gode Affærer; de, der ere komne med Kul fra Storbritanien eller med Ris fra Birma og Siam ligeledes.

Endel norske Fartøier, der overførtes til brasiliansk Flag, have været i jevn Fart paa Kysten, og ihvorvel de have meget større Udgifter end før, siges de at have havt nogenlunde tilfredsstillende Udbytte. Angaaende Kystfarten gjælder det samme som i de sidste to Aar, at den er det brasilianske Flag forbeholdt. Dog er ikke herved den brasilianske Handelsflaade bleven meget forøget, ei heller synes de nationale Dampskibsliniers Vilkaar (til hvis Bedste Lovens Udfærdigelse antoges egentlig at ske) at være bleven meget mere blomstrende; og fremdeles benyttes Adgangen til i Nødsfald ved visse Produkter, der let lide Skade ved at henligge, at skibe dem i udenlandske Fartøier, saaledes at disse, omend undtagelsesvis, optræde i Kystfart, som nedenfor vil sees.

Af andre Nationers Skibe ankom til Rio de Janeiro i oversøisk Fart: Tyske, ankomne 20 Seilskibe, 105 Dampskibe, afgaaede 23 Seilskibe, 110 Dampskibe; Argentinske, ankomne 2 Seilskibe, 24 Dampskibe, afgaaede 1 Seilskib, 17 Dampskibe; Østerrigske ankomne 1 Seilskib, 16 Dampskibe, afgaaede 2 Seilskibe, 16 Dampskibe. Belgiske: Ankomne 20 Dampskibe, afgaaede 20 Dampskibe; Brasilianske ankomne 51 Dampskibe, afgaaede 2 Seilskibe, 48 Dampskibe; Danske ankomne 8 Seilskibe, afgaaede 10 Seilskibe; Franske, ankomne 2 Seilskibe 154 Dampskibe; afgaaede 2 Seilskibe, 120 Dampskibe. Spanske ingen ankomne eller afgaaede. Hollandske, ankomne 5 Seilskibe, 2 Dampskibe, afgaaede 5 Seilskibe, 1 Dampskib; Engelske ankomne 122 Seilskibe, 424 Dampskibe, afgaaede 118 Seilskibe 377 Dampskibe; Italienske ankomne 6 Seilskibe, 94 Dampskibe, afgaaede 5 Seilskibe 94 Dampskibe; Mexikanske ankomne 1 Seilskib, afgaaet 1 Seilskib; Nordamerikanske ankomne 39 Seilskibe 3 Dampskibe, afgaaede 39 Seilskibe, 4 Dampskibe; Uruguayske ankomne 1 Seilskib, 2 Dampskibe, afgaaede 1 Seilskib; Portugisiske ankomne 21 Seilskibe, 15 Dampskibe, afgaaede 17 Seilskibe 11 Dampskibe; Russiske ankomne 6 Seilskibe afgaaede 7 Seilskibe. Sammenlignes med forrige Aar, vil sees, at saavel Antallet af ankomne som afgaaede Skibe var mindre i 1898 end i 1897, som allerede oven bemærket.

Til Oversigt hidsættes:

Der ankom til Rio fra Udlandet af alle Flag:	Der afgik til Udlandet fra Rio af alle Flag:
1895: 1460 Skibe dr. 2 243 103 T.	1895: 1327 Skibe dr. 2 136 474 T.
1896: 1535 — - 2 469 554 -	1896: 1405 — - 2 283 499 -
(441 Seilsk. + 1 094 Dpsk. 370 709 + 2 098 919)	(419 Seilsk. + 986 Dpsk. 344 744 + 1 938 755)
1897: 1274 Skibe dr. 2 146 854 T.	1897: 1219 Skibe dr. 2 044 858 T.
(347 Seilsk. + 927 Dpsk. 306 599 + 1 840 255)	(361 Seilsk. + 858 Dpsk. 316 580 + 1 728 278)
1898: 1218 Skibe dr. 2 069 161 T.	1898: 1130 Skibe dr. 1 957 711 T.
(295 Seilsk. 923 Dpsk. 271 064 + 1 798 097)	(301 Seilsk. + 829 Dpsk. 271 041 + 1 686 670)

Der ankom til Rio i Kystfart:	Der afgik fra Rio i Kystfart:
1895: 1358 Skibe dr. 773 278 T.	1895: 944 Skibe dr. 944 806 T.
1896: 1415 — - 825 016 -	1896: 1532 — - 963 655 -
1897: 1437 — - 775 675 -	1897: 1459 — - 782 489 -
1898: 1248 — - 673 226 -	1898: 1342 — - 751 531 -

Imellem dem, der ere ankomne til Rio i Kystfart i 1898, opføres ikke mindre end 191 Fartøier som udenlandske, og mellem de afgaaende 237 som udenlandske. Som Kystfart maa da ogsaa (skjønt uegentlig) være regnet de udenlandske Dampskibe i regelmæssig Rute, der kommende fra Udlandet berøre flere brasilianske Havne efter hverandre og der losse Dele af den medhavende Last (uden dog der at tage Last ombord for anden brasiliansk Havn).

**

Den direkte Fart mellem Brasilien og de Forenede Riger er fremdeles liden. I 1898 ankom der Fartøier til Rio de Janeiro direkte fra følgende Havne. Fra Westervik 4, fra Visby 3, fra Gøteborg 1. Der afgik direkte til Stavanger 2.

Fragtmarkedet i Rio de Janeiro var i 1898, som allerede antydet, noget stille. Af 64 afgaaede norske Seilskibe forlod de 51 Havnen i Ballast for at søge Fragt væsentlig i Havnene paa de Vestindiske Øer, Mexico, de Forenede Stater og Canada; 9 Seilskibe afgik med Kaffeladninger til Afrika, især Cape Town og Port Elizabeth, 1 med Huder til Falmouth, 1 med Jernmalm til Philadelphia og 2 med gammelt Jern til Glasgow. Af Dampskibene fortsatte 3 med Del af hidbragt Ladning til Santos, Rio Grande do Sul og New-York, 1 afgik med Jernmalm til Philadelphia. Af de 7 afgaaede svenske Seilskibe gik 3 til Vestindien i Ballast, medens 3 gik med Last af Huder til Falmouth og 1 med Kaffe til Sydafrika. For de udenlandske Seilskibe var der relativt mindre at gjøre end for vore. Da oftere Spørgsmaal om Skibsmæglere forekommer, anføres, at de vigtigste af disse ere: Wm. Mc. Niven, Rua Prim. de Março 60; F. Machado, Rua S. Pedro No. 4; Luiz Campos, Rua G. Camara No. 1; W. Peck, Rua S. Pedro No. 1.

Økonomiske Forholde: I Beretningen for 1897 omtaltes dels, at der raadede Krise i Handel, Agerbrug og Industri; at Staten havde finantsielle Vanskeligheder hidrørende fra, at de nødvendige Betalinger ianledning Statsgjæld, Krigsmateriel, Repræsentation i Udlandet og andre Udlæg, der maa gjøres i Guld, opslugte et saa uhyre Beløb af Statskassens Indtægter (der komne ind i Papirmynt) paa Grund af den stedse faldende Pengekurs; at der raadede en almindelig Modløshed inden alle Kredse, idet det begyndte at befrygtes, ihvorvel efter min Mening uden tilstrækkelig Grund, at man snart vilde se Pengekursen saa langt nede, at Papirpenge vilde blive værdiløse, eller at man nærmede sig en Statsbankerot. Kursen, der i Januar 1897 var i $8^3/_8$ à 9 d. pr. Milreis, var i Begyndelsen af Mai 1898 kommen ned til $5^3/_8$ d. Tendentsen mellem Finantsmænd var til at se Fremtiden sort, man vilde dække sig itide, man kjøbte Vexler uden netop at behøve dem, og bidrog derved ogsaa til den paagaaende Baisse. Den store Mængde af Befolkningen havde fuld Tillid til Regjeringen og Republikkens Præsident, Dr. Prudente de Moraes. Man vidste, at Finantsministeren, Dr. Bernardino de Campos havde de bedste Hensigter til at forbedre Stillingen og arbeidede derfor, men siden Attentatet paa Præsidenten vidste man ogsaa, at Regjeringens Opmærksomhed stadig i for stor Grad blev draget bort fra de økonomiske Spørgsmaal til det indre politiske Omraade og til de Forviklinger, som der kunde forsøges reist af jakobinske og radikale Elementer. Saavel i Senat som i Kammer førtes nemlig fra indflydelsesrige Medlemmer stærk Opposition mod Regjeringen, man følte en vis Gjæring inden Militærstanden, fordi Regjeringen havde lukket Militærklubben, og Uordner mellem den polytekniske Skoles Ungdom optoges som Tegn paa, at politiske Uroligheder muligens forberedtes i Hovedstaden. Man hørte, at Folk, der havde Penge, vare ængstelige, og at de udenlandske Banker i de første Maaneder af 1898 havde sendt til Europa 30 Millioner Milreis (noget under 1 Million £ St.) som altsaa droges ud af Rørelsen. Man begyndte inden Handelsstanden alvorlig at fremholde, at maatte Staten sluttelig ophøre at betale sine Renter og Afdrag af Statsgjælden, var det

bedre at gjøre Suspensionen jo før jo heller. Statens aarlige Udgift til Renter og Afdrag af en Statsgjæld (der anføres snart til mellem 65 à 70 Mill. £ snart til 90 Mill. £) er ca. 3 Mill. £ eller ca. 25 Millioner Milreis i Guld. Saalænge Kursen stod i Pari, var altsaa 25 Millioner Milreis Papir af Indtægten nok tit at kjøbe disse 3 Mill. £. Da Kursen faldt, maatte altsaa yderligere Midler i Papir til for at betale Kursdifferencen. Denne Tillægsudgift var i 1894 ca. 20 Millioner Milreis, i 1895 ca. 30 Mill. Milreis, i 1896 ca. 45 Mill. Milreis, i 1897 55 Millioner Milreis, i 1898 110 à 120 Millioner Milreis. Er altsaa Unionens hele Indtægtsbudget 330 à 350 Millioner Milreis Papir, vil det sees, hvilken haabløs Brøkdel der slugtes af Statsgjældens Renters Betaling.

I Mai 1898 henvendte Medlemmer af „Centro Commercial" sig til Republikkens Præsident med en Memorial, hvori man under Beklagelse over Stillingen foreslog Suspension af denne Betaling. Præsidenten svarede, at der vare Negotiationer indledede for at søge opnaaet et Arrangement, men at Intet videre da kunde siges. Dette beroligede og gav ialfald et svagt Haab. Den 21de Mai begyndte Kursen at stige, kom op til $7^1/_8$ d. pr. Milreis og faldt atter til $6^1/_2$ d. Det omhandlede finantsielle Arrangement kom imidlertid heldigvis istand efter Underhandlinger i Rio mellem Regjeringen og en Udsending fra de interesserede Kreditorer og i London mellem Huset N. M. Rothschild & Sons som Repræsentanter for disse og en brasiliansk Delegeret med Bistand af den nyvalgte Præsident Dr. Campos Salles. Kontrakt blev afsluttet i London den 10de Juni 1898. Ifølge denne skulde Brasilien indstille sin Betaling i Guld til Amortisation og Indløsning af sine udenlandske Forpligtelser i 13 Aar fra 1ste Juli 1898 til og med 30te Juni 1911. I 3 Aar fra 1ste Juli 1898 til og med 30te Juni 1901 skulde det være fri for at betale Renterne af Statsgjælden i Guld, men skulde dække disse ved at give Ihændehaverne af de forfaldne Rentebeløb 5 pCt. Statsobligationer af en ny Serie, der skulde udstedes indtil et Beløb af 10 Millioner £ med Pant i Rio de Janeiro Toldbod (og i Nødsfald de andre Toldboders Indtægter). Renterne af disse Obligationer (Rentesrente af Statsgjælden) skulde derimod regelmæssig betales i Guld. Obligationerne skulde inden en vis Frist i sin Tid indløses. Den brasilianske Regjering skulde samtidig i Rio i forskjellige bestemte Banker deponere de til Statsgjældens Terminer svarende Beløb i Papir, beregnet à 18 d. Disse saaledes deponerede Beløb skulde anvendes til enten at konvertere i Remisse til Europa i Betaling paa Gjælden eller til at drage ud af Cirkulationen (saaledes at Sedlerne brændes for at hjælpe paa den løbende Seddelmynts Værdi). Indtil 1901 maa Brasilien ikke optage nye indre eller ydre Laan uden Huset Rothschilds Samtykke og skal søge al Økonomi iværksat i sine indre Forholde. Arrangementet, der giver Brasilien godt Pusterum, fritager altsaa Statskassen for en stor Del af dens Udgift i Guld (Krigsmateriel og udenlandsk Repræsentation bliver dog tilbage) og giver det iethvert Fald Frist til Aaret 1901. Arrangementet, der kort kaldes „the Brazilian funding" binder Kreditorerne, der ere interesserede i Statslaanene af 1883 og 1888 ($4^1/_2$ pCt. rentebærende) 1889 (4 pCt.), 1895 (5 pCt.), Companhia Oeste de Minas garanterede Laan af 1893 (5 pCt.), indenlandsk Laan i Guld af 1879 ($4^1/_2$ pCt. rentebærende) og i Rentegarantierne for efternævnte Jernbaneanlæg: Alagoas Railway Co. (Hovedlinie og Bilinien Assamblea); Great Western of Brazil Railway Co.; The Conde d'Eu Railway Co.; The Central Bahia Railway Co.; The Brazil Great Southern Railway Co.;

Southern Brazilian Rio Grande do Sul Railway Co.; The Natal and Nova Cruz Railway Co.; Compagnie Générale des Chemins de Fer Brésiliens (Paranagua-Curityba og Sidelinier) Companhia Mogyana; The Minas and Rio Railway Co.; Compagnie de Chemins de Fer Sud Ouest Brésiliens (Santa Maria. Cruz Alta og Cruz Alta. Uruguay); The Bahia and Sao Francisco Railway Co.; The Recife and Sao Francisco Railway Co. Chemins de Fer Sao Paulo et Rio Grande; The Bahia & Sao Francisco Railway Co. (Timbó Branco; The Dona Thereza Christina Railway Co.

Foruden den skriftlige Kontrakt modtog ogsaa Huset Rothschild & Co. et Brev fra Dr. Campos Salles, hvori denne udtalte sin Beredvillighed til i sin Præsidentperiode 1898—1902 at støtte Kontraktens Opfyldelse, fremme Sparsomhed i Brasiliens Forvaltning og søge Landets Finantser atter bragte paa ordnet Fod.

I Rio de Janeiros Presse fremkom, ihvorvel Kontrakten i sin Helhed først offentligjordes lang Tid derefter, Notitser om Hovedpunkterne i Overenskomsten, hvilke gjorde det bedste Indtryk paa Almenheden. Man begyndte at fatte Haab, og man saa snart, at Bankerne troede paa Kursstigning. I Juni stod Kursen derpaa mellem $6^3/_4$ d. og $7^3/_4$ d.; i Juli mellem $6^{15}/_{16}$ og $7^9/_{16}$, oscillerede omkring den sidste Notering indtil September, da den begyndte at stige til 8 og kom over 8, hvorefter i Oktober Kursen kom helt op til $8^7/_8$, hvilket blev den højeste Grændse. Under November holdt den sig omkring $8^1/_2$, i December bevægede den sig mellem $8^5/_{16}$ og $7^3/_8$. I Januar og Februar 1899 har den derefter holdt sig omkring $7^3/_8$. Dette er ganske vist ikke den fortsatte regelmæssige Kursstigning, man havde ventet, men der er ialfald allerede vundet Terræn for Tilliden til Fremtiden og Tilliden Klasserne indbyrdes. Der mangler fremdeles ikke dem, der tro at Arrangementet kun er en Galgenfrist, og at den virkelige Betalingsindstilling kommer i 1901, naar de 3 Aars Frist er omme. I September 1898 hørtes dette imidlertid mere, kom til Orde endog baade i Deputeretkammer og Senat. Her forsvaredes imidlertid Arrangementet af de to tidligere Finantsministre Dr. Serzedello og Dr. Rodriguez Alves, hvad der bidrog til at grundfæste de almindelige Forhaabninger.

Samtidig med Arrangementet i London gjorde Regjeringen et nyt Skridt for at formindske sine Udgifter: det bestemtes, at de cirkulerende Obligationer af det indre 4 pCt. rentebærende Statslaan, hvilke Obligationer (Apólices) i 1897, lydende paa 1 000 Milreis hver, noteredes til 1 200 à 1 300 Milreis, fordi Renten betaltes i Guld, skulde konverteres til Obligationer med 5 pCt. Rente i Papir. Ihændehaverne fik saaledes en ny Obligation paa 1 000 Milreis à 5 pCt. Rente og en Godtgjørelse af 250 Milreis (= $^1/_4$ Obligation) i Penge eller nye Obligationer. Ved den lave Kurs havde hidtil Renten i Guld af disse Papirer kostet Statskassen et betydeligt Beløb, der nu blev meget reduceret.

I November 1898 endte Dr. Prudente de Moraes sin Periode; den nye Præsident Dr. Campos Salles traadte ind. Al Opposition forstummede, alle Politikere samlede sig foreløbig om den nye Regjering. Dette ændrede Forhold borttog allerede Faren for politiske Overraskelser i den nærmeste Fremtid og skulde gjøre det lettere udelukkende at tænke paa de økonomiske Forholde.

Det nye Budget, hvorved disse havdes for Øie, kom istand lige ved Aarets Slutning. Udgifterne bleve virkelig reducerede betydelig. Toldtariffen blev gjennemseet, der blev skabt endel nye Indtægtskilder gjennem Afgifter og Paalæg. Dernæst bestemtes, at Toldafgifterne skulde betales i Guld, forsaavidt en Tiendedel af Beløbet angaar. Det ordnedes saa, at visse Banker udstedte Chequer paa de respektive Beløb i Guld, og at disse modtoges af Toldboderne som Betaling. Herved faar Regjeringen alsaa efterhaanden et vist Beløb i Guld, som den kan disponere, uden at paavirke Vexelmarkedet for sine Remisser.

I Udlandet særlig i Storbritanien maa „the Brazilian funding" og Udsigten til gradvis Bedring i Brasiliens Finantser idethele hidtil siges at have gjort det bedste Indtryk. Udtalelserne i den engelske finantsielle Presse gaa i denne Retning. Opfatningen i saa Henseende skulde jo ogsaa komme til Orde i Noteringerne af de brasilianske Statspapirer. Disse ere i de sidste Maaneder af 1898 og i Januar og Februar 1899 jævnt bleven gunstigere saavel i London som i Paris. De nye Obligationer af „the funding" ere nu ogsaa noterede paa Paris' Børs.

Den vigtigste Garanti for, at Maalet, Finantsernes Bedring, naaes, er, at saavel Regjering, Presse, Kamre og Almenhed ere enige om, at mange Administrationsgrene maa forbedres, Statsudgifterne reduceres og Oppebørselen af Statsindtægterne betrygges mod Underslæb, og at disse Reduktioner og Forbedringer iværksættes. Dette afhænger af, om Præsidenten formaar at gjøre sin Villie gjældende. Det svage Punkt er, at i Kamrene fremdeles raader Vanskelighed ved at faa Budgetterne begrændsede, og at alle Politikere have Bevilgninger at foreslaa, som de anse nødvendige at drive igjennem i Favør af sine respektive Hjemstavne eller politiske Interesser. Man har derfor henvist til det ønskelige i at fastslaa, at blot Regjeringen som i England, skulde kunne foreslaa Bevilgninger, og Kamrene udelukkende antage eller forkaste disse.

Da Pengemarkedet og alle økonomiske Forholde hersteds utvivlsomt led under en skrupelløs Spekulation i Kursdifferencer, har Regjeringen stadig havt Opmærksomheden henvendt paa, hvorledes denne skulde hæmmes. Der blev søgt opnaaet, at Vexler kun skulde kunne kjøbes paa ganske kort Frist. Imidlertid synes det, som om det mest praktiske Middel maatte være at fastslaa , at enhver Transaktion i Vexler skulde betales med det samme; denne Bestemmelse vilde ganske vist være ligegyldig for alle legitime Kjøbere og ogsaa for de faatallige Spekulanter, der have større Kapital, men den vilde holde bort alle smaa Spekulanter, der kjøbe og sælge Vexler paa 5 000, 10 000 og 20 000 £ og kunne betale Kursdifferencen, men ikke have de omhandlede kjøbte eller solgte Beløb, og som ikke destomindre bidrage til, ved at konkurrere paa Vexelmarkedet, at bevæge Kursen op eller ned og gjøre den ustabil.

Den økonomiske Stilling i den første Halvdel af 1898 gjorde, at endel Huse vare i Vanskeligheder, hvilke dog som tidligere ved Imødekommenhed bleve afhjulpne, og at endel mindre Forretninger likvideredes, uden imidlertid at virke tilbage paa den hele Handelsstand.

For adskillige industrielle Bolag vare Tiderne noget vanskelige, enkelte

ophørte midlertidig at arbeide, andre omændredes, andre kunde ved forsigtig Bestyrelse fortsætte jævnt med nogenlunde Udbytte.

Paa Jernbanernes Omraade kan mærkes, at Estrada de Ferro Central, der tilhører Staten og hidtil kun foraarsagede Tab, nu under forstandig Administration er bleven drevet med nogenlunde Udbytte, og at den ved regelmæssig Trafik og Expedition har kunnet tilfredsstille særlig Handelens Krav. Sapucahy Jernbanen vil fra det private Bolag, der driver og bygger den, formentlig blive likvideret og overgaa i andre Hænder. Sorocabana Jernbanen i Sao Paulo, med hvilken engelske Debenture-Indehavere ligge i Proces om sine Renter, har regelmæssig fortsat sin Forlængelse af Sidelinier og befinder sig i god økonomisk Forfatning, men vil maaske sluttelig overgaa ved Salg til udenlandske Hænder. Den engelske Bane Santos—Sao Paulo—Jundiahy fortsætter Bygningen af sit Dobbeltspor og nye Linie, udvider sin Drift og giver jævnt stort Udbytte. Leopoldina Jernbanen ved Rio, der overgik til et nyt engelsk Kompagni, er under Udvikling og Reorganisation.

Toldboderne. Indtægterne ved Toldboderne, der danner Unionens vigtigste Indtægt, steg i 1898 idethele ikke tiltrods for, at baade Toldsatserne vare forhøiede, og at der nu søges gjennemført en strængere Kontrol med Oppebørselen. Ved Rio de Janeiros Toldbod er der saaledes gjort meget til at forbedre Forholdene og til at skaffe hurtigere og letvindtere Expedition. Det samme gjælder Santos. Over Forholdene i Bahia vare fremført Klager, ikke mindst fra vore Skibe; der blev i saa Henseende truffet Forholdsregler, og Bedring er indtraadt.

Børsen. Noteringerne i de forskjellige Papirer vare meget fluktuerende. Der raadede Ængstelighed om, hvad Fremtiden i Anledning af de økonomiske og politiske Vanskeligheder vilde bringe. Man saa dette ligesom i 1897 ved de hurtige Vexlinger i Prisen paa Statsobligationer (Apolices), saavel de til 5 pCt. som til 4 pCt. Forøvrigt vare de mest omsatte Papirer Obligationer fra Stater og Kommuner, Aktier i Bankerne Commercio, Commercial, Lavoura og Republica; i Bommuldsværkerierne Alliança, Brazil Industrial, Confiança Industrial og Carioca; i forskjellige Forsikringsselskaber; Aktier og Debentures i Jernbaneanlæg (især Sorocabana, Sapucahy, Leopoldina, Viaçao do Brazil); Sporveie (Carris Urbanos, Villa Izabel) samt en Mængde Papirer fra Spekulationsperioden af liden eller ingen Værdi.

Pengekursen stod i Aarets Løb saa:

	England	Frankrig	Tydskland
	d. pr. Milreis.	Rs. pr. Frank.	Rs. pr. Mark.
Jan. 1898 . .	$6^3/_4$ à 7 d.	1$363 à 1$414	1$682 à 1$740
Decbr. 1898 . .	$7^3/_8$ à $8^5/_{16}$ d.	1$147 à 1$294	1$416 à 1$601

	For. Stater	Italien	Portugal
	Rs. pr. Dollar.	Rs. pr. Lira.	pr. 100$000
Jan. 1898 . .	7$190 à 7$463	1$318 à 1$405	555 à 568
Debr. 1898 . .	6$038 à 6$839	1$106 à 1$251	450 à 550.

I 1898 oscillerede Kursen paa England mellem $5^5/_8$ og $8^7/_8$ d. pr.

Milreis, i 1897 mellem $6^7/_8$ og 9, i 1896 mellem $7^7/_8$ og $10^5/_{16}$, i 1895 mellem 9 og $11^1/_4$, i 1894 mellem 9 og $12^1/_2$, i 1893 mellem $10^1/_8$ og $13^5/_8$, i 1892 var den gjennemsnitlig $11^{94}/_{100}$ d. Kurserne ovenfor paa England, Frankrig og Tydskland angaar Bankpapirer paa 90 Dages Sigt. De paa de Forenede Stater, Italien og Portugal angaar 3 Dages Sigt.

H a n d e l. I tidligere Beretninger er paapeget, at de forskjellige Nationer med al Opmærksomhed følge det brasilianske Marked og der kjæmpe for at beholde Terrænet for sin Handel eller dèr udvide dette. Eftersom denne Væddestrid bliver livligere, begynder hver af dem at studere Forholdene nøiere.

England, der har havt Hovedparten af Handelen, gjør det nu og har havt en specicl Udsending i Rio Grande do Sul for at overveie, hvad der kan gjøres for at fremme dets kommercielle Interesser dersteds. Englænderne begynde at se, at Meget i Handelsforholdene har ændret sig, og at det gjælder i Mangt at følge Udviklingen. Den engelske Generalkonsul i Rio har saaledes peget paa, at hvis som det synes, den britiske Handel i Brasilien aftager, skyldes det, at de britiske Fabrikanter ikke vil lempe sig efter Kunderne. Han anfører exempelvis, at der næsten allesteds bruges amerikanske Lokomotiver og ikke engelske, fordi uagtet den amerikanske Model er lettere og hændigere, de engelske Fabrikanter ikke ville optage nogen ny Model, men holde fast ved sine tungere og uhaandterligere. De engelske Kjøbmænd, der vare vante til overalt i Brasilien at være Modtagerne og Fordelerne af engelske Varer, med betragteligt Udbytte, se, at disse Varer ogsaa komme til andre Hænder, som vise sig mere imødekommende mod Kunderne, og nøie sig med mindre Gevinst. Han beklager sig over, at de engelske Kjøbmænd begynde at drage sig tilbage og vige Pladsen.

Franskmændene paa sin Side klage over, at deres Handelsindflydelse i Brasilien er aftaget. Medens Værdien af den franske Udførsel til Brasilien i 1895 var 75 Mill. Frcs, var den i 1896 67 Mill. og i 1897 blot 59 Mill. eller paa 3 Aar en Nedgang af 20 pCt. Og dette paa samme Tid som den hele franske Exporthandel tiltog (fra 3 373 Millioner Francs i 1895, 3 500 Millioner Frcs. i 1896 til 3 675 Millioner i 1897). Der nævnes, at de Artikler, hvori Nedgangen særlig var at mærke, var Jernkram, Guldstads, Sølvtøi, tilberedte Skind, færdige Klæder, vævede Tøier af Bomuld, Vine. Medens Englænderne væsentlig frygte Tydskernes Konkurrence, se Franskmændene med Skinsyge mod Italien. Det hedder i Journal des Débats for 21de November 1898: „Italien især gjør sig godt af det Terræn, som vi tabe, og dette forklares af den uhyre Masse italienske Befolkning, der føres til Brasilien af Immigrationen, men Kampen er ikke umulig, og vore Handelsmænd skulde anstrænge sig for ikke at blive liggende efter. Hvis de ikke fordoble sin Energi, vil deres Situation i Brasilien, der allerede er svækket, blive ringere.“ Den franske Regjering lod i 1895—1896 Brasilien, især Sao Paulo og de tre sydligste Stater gjennemreise af Generalkonsul Ch. Wiener, der skulde studere Handelsforholdene i Brasilien og Argentina og berette om, hvad der kunde fremme de franske Handelsinteresser. Spredte Bemærkninger og Forslag af ham (Fremme af nye franske Dampskibslinier, franske Banker, Toldarrangementer), ere blevne bekjendte; hans udførlige Beretning om Argentina er udkommet i Paris, men Beretningen om Brasilien afventes endnu.

Italienerne paa sin Side søge at arbeide sig jævnt ind. Som nævnt have de italienske Handelshuse en stor Støtte i sine talrige Emigranter. De her etablerede italienske Handelshuse bidrage ogsaa til at afsætte Hjemlandets Produkter. Ved den nylige Udstilling i Turin var en Afdeling om brasilianske Forholde ogsaa et Bevis paa, hvad Italienerne have udrettet i Brasilien. I 1898 har Handelsmusæet i Milano udsendt sin Direktør Dr. Maldifassi for at studere de brasilianske Handelsforholde og den gunstige Udvikling af de italienske Handelsinteresser. Denne besøgte Sao Paulo, Minas, Parana, St. Catharina og Rio Gr. do Sul. Af det romerske Blad „Il Popolo Romano" sees, at han efter sin Hjemkomst fandt, at der var godt Terræn for Italienernes Handel i Brasilien, men at Begyndelsesarbeidet maatte gjøres i Rio de Janeiro: „Rio foruden at være Unionens Hoved-„stad er Stapelpladsen for Brasilien, Hjertet, hvorfra alle Handelsaarer „flyde ud til Byerne i det Indre. Med Undtagelse af nogle faa Byer paa „Kysten, er det for Tiden unyttigt at tænke paa at indrette direkte Handel „med Europa. I Almindelighed gjøre de Handlende i Brasilien sine For-„syninger paa Lagrene hos sine Korrespondenter i Rio, til hvem de have „Tillid, og paa de vanlige Betingelser i Landet, lange Frister med Beta-„lingerne etc. I Minas Geraes f. Ex., en Stat paa 574 355 Kvadratkilo-„meter med en Befolkning af $3^1/_2$ Millioner Indbyggere, vil ingen Handels-„mand for Tiden høre tale om direkte Transaktioner med Europa og efter „Prøver. De bestille sine Varer i Rio hos sine Korrespondenter, som de „have Tillid til, eller reise derned, undersøge Varerne og kjøbe selv, og „indtil de komme bort fra denne sekelgamle Skik, vil lang Tid gaa hen. „Med Rio de Janeiro, som maaske er Sydamerikas vigtigste By, og som har „en uhyre Importhandel, ville vi Italienere kunne gjøre meget, saameget „mere som vore Produkter have godt Renommée og vilde have sikker Af-„sætning saavel dèr som i de nærliggende Stater; men det er forskjelligt „at følge et System, forskjelligt fra det, der bruges i Europa, og gjøre som „Engelskmændene og Tyskerne, som ere fornuftige nok til at føie sig efter „Skik og Brug og Smag i de Lande, hvor de handle. Handelen i Rio er „i Hænderne paa Portugiserne, Engelskmændene, Tyskerne og for en liden Del „Franskmændene. Da Brasilianerne som sagt ere modvillige mod at bestille „efter Prøver, oprettede de tyske og engelske Fabrikker Filialhuse i Rio „med store Deposita af sine Varer, hvor en gros Kjøbmændene fra de „andre Stater komme for at udvælge og kjøbe. Ogsaa de portugisiske „Grossist-Huse i Rio de Janeiro, med hvem vi ville kunne gjøre vigtige „Forretninger i vævede Tøier, da Portugal ikke har denne Industri, følge det „samme System, idet de kjøbe hos de engelske og tyske Grossist-Huse efter „at have seet paa Varen. Ogsaa i Vine og Olie, som de modtage fra „Portugal, ville vi kunne gjøre Forretninger, fordi deres Vine, ganske vist „udmærkede, ere altfor alkoholholdige og ikke behage alle Konsumenter, „og hvad Olie angaar, staar vi paa Høiden med dem baade i Kvalitet og „Pris. Til de Tilbud, som gjøres de portugisiske Huse i Rio de Janeiro, „om en eller anden liden Bestilling som Forsøg svarede: Vi gjør absolut „ikke Bestillinger efter Prøver, og vi have ikke Interesse i at indføre nye „og ukjendte Mærker. Hvis Varen er her paa Pladsen, da skulle vi under-„søge den, og hvis det synes os beleiligt, skulle vi kjøbe den og søge at „gjøre den kjendt og accepteret hos vore „Venner og Kunder." Og naar „det er opnaaet, er Slaget vundet, der regner Bestillinger, og de vedblive „uden Ophør, men det er nødvendigt, at Varen er her, og at vi se den, „før vi kjøbe den, og at videre, naar en Type engang er accepteret, denne

„altid er den samme, uden Forfalskninger. Det er ogsaa nødvendigt, at „Eders Fabrikker i visse Tilfælde lægger an paa at fabrikere visse Typer „efter Landets Krav. Nu for Exempel lægger vor Toldbod Told paa Bom- „uldstøi efter Vægten, hvad der naturligvis forøger Salgsprisen. Vel, Eng- „lænderne, virkelig praktiske Folk, fandt strax Udvei til at stille os tilfreds. „Se her Tøier, som ikke overstige Grændserne af Vægten for at kunne „komme ind under laveste Klasse i Toldtariffen. De have samme vakre „Udseende som de andre tungere, vel vævede, med ægte Farver, der ikke „tabe sig etc. Det er sandt, at de vare mindre, at de, naar de vadskes „og tabe Gummien, blive som et Spindelvæv, men Konsumenten er tilfreds, „fordi Tøiet er vakkert og Prisen er den samme allerede kjendte.

„I Brasilien er der virkelig nogle gode Fabrikker for Bomuldstøier og „disse tilvirkes godt; men det er fine og tunge Artikler, og de sælges til „relativt billig Pris, fordi de ikke betale Told, men de ere utilstrækkelige „til Landets Forbrug.

„Man sagde mig, at de italienske kulørte Bomuldstøier efter nogen „Tids Forløb vise Pletter i Farven, hvad der skyldes Gummiens Sammensæt- „ning, hvori et Salt anvendes istedet for et andet. Jeg noterede mig dette, „jeg har Pøver med mig, og jeg skal undergive Spørgsmaalet vore Fabri- „kanters Betænkning; det er et chemisk Spørgsmaal, og vore Chemikere „ere ikke ringere end de andre, og det skulle vi snart raade Bod paa. „Ogsaa i Uldvævnederne er det betydeligste Forbrug af lette Stoffe til Dame- „klæder: i Italien tilvirkes allerede meget af denne Artikel, og jeg tror, „at vi ogsaa i denne Branche skulle kunne gjøre noget.

„Der er en Uendelighed af andre Artikler af vor Produktion, som det „vilde være for langt at opregne, som let skulde kunne sælges i Brasilien, „men det er efter min Mening nødvendigt, at foruden Handelsreisende eller „Repræsentanter, blot udrustede med Prøver, vore Fabrikanter enten alene „eller sammen med andre, oprette Filialhuse specielt i Rio de Janeiro paa „Grund af de specielle Vilkaar der paa Stedet, med godt Assortiment af „sine Produkter. Salget vil da være let og sikkert, og Filialhusene ville „for endnu mere at udvide sit Forretningsomraade kunne sende Handels- „reisende med Prøver om til de andre Steder i Republikken. Da Varerne „da allerede ere i Landet, kunne de i faa Dage afleveres til og med i „Kjøberens egen Haand.

„For min Del vilde jeg ogsaa se italienske Kapitalister anvende sine „Kapitaler i Foretagender i Brasilien, hvor der ikke er Mangel paa lønnende „Foretagender, saavel i Bygninger som i Landeiendomme, Jernbaner etc. „jeg skulde ville se dem, som Englænderne gjøre, kjøbe Fazendaer og „uhyre Terræner og selv dele dem i Lodder, for at sælge dem igjen til vore „Immigranter; jeg skulde ville se grundet i Rio de Janeiro en stor italiensk „Bank, som atter skulde etablere Filialer i de andre Byer, hvor det var „mest beleiligt. En italiensk Bank, skabt af et af vore store Kreditinsti- „tuter, af Banco de Italia for Exempel, vilde gjøre glimrende Affærer; „vilde give stor Impuls til de commercielle Transaktioner med Italien, gjøre „dem lettere og være Garanti for vore stakkels Landsmænds Interesser, „som ved hvert Skridt se sig røvede af foregivne Bankierer, uheldigvis vore „egne Landsmænd, som ved hver Nymaaned forsvinder med Kassen.“

Hvad Nordamerikanerne angaar, ere disse fremdeles ifærd med at studere Brasilien. Jeg har i sin Tid nævnt, at en af „National Association of Manufacturers" i Philadelphia udsendt Kommission skulde afgive Betænkning om, hvorledes Handelen mellem Brasilien og de Forenede Stater skulde kunne udvikles. Denne foreligger nu i en Bog betitlet „Foreign Trade of Argentine, Uruguay and Brazil" ved Mr. Theodor C. Scarch. Den indeholder Statistik og Oplysninger om de tre Landes Handel, Industri og Næringsforholde og Bemærkninger om, hvorledes de bedre skulde udnyttes. Mr. Scarch fremhæver, at for Tiden disse tre Landes Handel er delt saaledes: England har en Trediedel, Frankrig, Tydskland og de Forenede Stater have en Trediedel, alle andre Stater tilsammen en Trediedel. Paa Spørgsmaalet om, hvorfor de Forenede Stater hidtil have en saa ubetydelig Andel, svarer Mr. Scarch, at den nordamerikanske Handel afhænger af sin engelske Konkurrent, hvad Skibe og Banker angaar, men at en god Del af den udenlandske sydamerikanske Handel kan passere over til de Forenede Staters Hænder uden stor Anstrængelse. Først gjælder det at blive uafhængige af Englænderne, hvad Transportmidler og Pengetransaktioner angaaer (gjennem Anordning af Dampskibslinier og gjennem Oprettelse af Banker), dernæst at søge indgaaet Traktater med de sydamerikanske Stater med gjensidige Indrømmelser, dernæst at lade Handelsreisende, der kunne Spansk og Portugisisk, bereise disse Lande og gjøre amerikanske Varer bekjendte."

Tydskerne øge jævnt sin Handel med Brasilien. De have herved Støtte i sine talrige tydske Kolonier i Espirito Santo, i Bahia, i Sao Paulo, men særlig i Parana, Sta. Catharina og Rio Grande do Sul (hvis Kolonister bibeholde endnu i anden og tredie Generation sit Sprog, sine Skikke og Livsvaner og sine tydske Sympathier, med saa stor Ihærdighed, at det allerede længe her har været paapeget som en fremtidig politisk Fare for Brasilien, i talrige Handelshuse, i Banker, i godt ledede Dampskibslinier og i energiske Handelsreisende, som bereise det hele Land, kunne Sproget og knytte personlige Forbindelser. Den tydske Handel øver sin Virksomhed paa Brasilien delvis over Bremen, men væsentlig over Hamburg. Det er interessant at bemærke, hvilken Rolle allerede Hamburg spiller for Brasilien og Brasilien for Hamburg. Af den nylig udkomne Rapport fra den brasilianske Generalkonsul i Hamburg for 1897 sees, at der fra Brasilien ankom 129 Skibe, hvoraf 92 Dampere dr. 183 824 Tons og 37 Seilskibe dr. 7 990 Tons, alle under ikke-brasiliansk Flag, mod 101 Skibe i 1896, og afgik fra Hamburg til brasilianske Havne 215 Skibe, hvoraf 127 Dampere dr. 214 620 Tons og 85 Seilskibe dr. 41 530 Tons (tre Seilskibe vare under brasiliansk Flag) mod 221 Skibe i 1896. Medens der i 1895 ankom brasilianske Varer til Hamburg til en Værdi af Rm. 130 256 000 og i 1896 Rm. 110 632 340, kom der i 1897 for Rm. 136 128 300. Da hele Indførselen til Hamburg fra sydamerikanske Lande i 1897 var til Værdi af Rm. 440 260 000, sees det, at Brasilien heraf holdt 30 pCt. (mod 25 pCt. i 1896 og 28 pCt. i 1894), hvilket var den betydeligste Andel. Udførselen af Varer fra Hamburg til brasilianske Havne var i 1897 af en Værdi af Rm. 69 935 970 mod Rm. 88 281 500 i 1896 og Rm. 111 335 800 i 1895. Da hele Udførselen fra Hamburg til sydamerikanske Lande i 1897 var til en Værdi af Rm. 222 733 000 vil det sees, at Brasilien holdt 31 pCt. hvilket ligeledes var den betydeligste Plads, medens Argentinas Andel i Beløbet var 16 pCt., Chiles 11 pCt., Venezuelas 5 pCt. og Colombias 3 pCt. Medens den tydske Industri nu oversvømmer Brasilien med billige Tilvirk-

ninger af Jernvarer, alleslags Redskaber, Tøier, Chemikalier, Stentøi, Papir, færdige Klæder og en Række andre Artikler, har Brasilien i Hamburg en af sine vigtigste Stapelpladse for Kaffe fra Rio og Santos, for Cacao fra Bahia, for Tobak fra Bahia og Rio Grande do Sul, for Farvetræ (Pao-Brasil, „Brissel"), fra Pernambuco og Bahia, for Piassava-Fibre fra Bahia, for Jacaranda fra Rio de Janeiro og Bahia og ikke mindst for brasilianske Huder og Skind. I denne sidste Artikel have de hamburgske Huse udviklet en saa stor Energi og Indsigt, at de nu dominere denne Branche i Europa og muligens i hele Verden. De indføre nu betragtelige Kvanta fra Brasilien (fra Rio de Janeiro og Santos: saltede Huder 127 000 i 1897 mod 90 000 i 1896; fra Rio Grande do Sul: saltede Huder 230 000 mod 23 000 i 1896; tørre Huder 230 000 mod 103 000 i 1896. Da de have mere at sige i Rio Grande do Sul end i Argentina, have de ved sine Krav paa omhyggelig Tilberedning (Benyttelse af hvidt Salt istedetfor smudsigt Salt, ordentlig Rensning for Fedtstykker og Kjød, lang Magasinering og Sortering) opnaaet, at i Hamburg nu de sydbrasilianske Huder noteres høiere end de argentinske, der altid før vare de foretrukne. Den Driftighed, de tydske Kjøbmænd rundt om i Brasilien have lagt for Dagen i at rykke længere og længere frem paa det brasilianske Marked, er allerede i og for sig beundringsværdig og har opvakt Englændernes Misundelse; det bør tilføies, at deres Bestræbelser nyde al Støtte fra Bankmænds, Fabrikanters og Kjøbmænds Side i Tydskland, og at de tydske Autoriteter stadig have Spørgsmaalet for Øie, hvorledes man endnu mere skal kunne øge og lette Udviklingen.

Sluttelig skal anføres, at Chilenerne begynde at gjøre Anstrængelser for at vinde større Afsætning her i Landet for sin Hvede, for Mel, Vin, Poteter, Bønner, Salpeter og Metaller. Der paatænkes til saadant Øiemed en Mønsterudstilling af chilenske Produkter.

I lignende Øiemed har den japanesiske Legation erholdt Tilladelse til toldfrit at indføre en Samling Prøver paa japanesisk Industri, saaledes at det brasilianske Publikum kan gjøre sig bekjendt dermed. Disse Prøver skulde ikke sælges, men forblive ved Legationen. Til samme Tid gives alle Oplysninger om Tilvirkere og om Priser i Japan og i brasiliansk Havn.

Importhandelen var i Aarets Løb lidet livlig. Som sædvanlig skal nedenfor nærmere undersøges endel Artikler, der have særlig Betydning for vor Handel og Fragtfart.

Klipfisk. Importen af denne Vare udgjorde i 1898 45 057 Bøtter og Tønder, 28 871 Kolli og 51 942 Kasser mod 40 328 Bøtter og Tønder, 39 663 Kolli og 70 404 Kasser i 1897 eller en Forøgelse af 4 729 Bøtter og Tønder og en Formindskelse af 10 792 Kolli og 18 462 Kasser. Ved Aarets Slutning i 1898 var der paa Lager i Rio 11 000 Kolli. Kassefisken kommer fra Norge. I Aarets Løb hørtes ikke det tidligere Klagemaal over daarlig Kvalitet. Et af de vigtigste Exporthuse har meddelt Generalkonsulatet, at der paa dette Punkt nu vises større Omhyggelighed. Under Pakning i Kolli kommer forskjellig Fisk. Den i Bøtter og Tønder pakkede Klipfisk kommer fra Canada. Prisen var ved Aarets Begyndelse 47 a 56 Milreis pr. Bøtte for Canada-Fisk, 56 a 58 Milreis pr. Kasse for norsk

Fisk, ved Aarets Slutning 47 a 50 Milreis pr. Bøtte for Canada-Fisk, 57 a 59 Milreis pr. Kasse for norsk Fisk.

Tjære kom dels fra Hamburg, dels fra England. Der indførtes i 1898 895 Fade mod 510 i 1897, eller 385 mere. Prisen var i Aarets Løb fra 55 til 90 Milreis pr. Fad. I 1894 indførtes der 715 Fade, i 1895 1 359 Fade, i 1896 752½ Fad.

Alfalfa (Luzerne-Græs). Med Ladning heraf ere i de sidste Aar forskjellige af vore Skibe ankomne fra La Plata-Floden, især fra Rosario. I 1898 indførtes til Rio 285 987 Baller mod 286 033 i 1897. Prisen var fra 145 til 200 Reis pr. Kg.

Ris indførtes dels fra Europa, dels fra Indien. Fra Europa ankom 11 982 Sække mod 134 359 i 1897; fra Indien ankom 1 118 342 Sække mod 1 102 918 i 1897; i det hele altsaa 106 953 Sække mindre end i 1897. Prisen var fra 20 til 23 Milreis pr. Sæk a 60 Kg.

Stenkul. Indførselen beløb sig til 550 208 Tons fra England og 25 627 Tons fra de Forenede Stater ialt 575 835 Tons, mod 532 437 Tons i 1897. Priserne vare nominelle. Fra nordamerikansk Side gjordes stor Anstrængelse for at indføre nordamerikanske Kul, især fra Tom Creek Coal Co., og man søgte, men forgjæves, at opnaa Leverance deraf til Centraljernbanen.

Tørret Kjød. Heraf indførtes 47 095 040 Kg. mod 51 456 620 Kg. i 1897. Varen kommer dels fra Rio Grande do Sul, dels fra Argentina. Den hører, sammen med Klipfisk, til den lavere Befolknings Hovednæringsmidler. De vigtigste Importører ere:
Cabral Belchior & Co., Frias & Co., John Moore & Co., Sonza Filho & Co., Dias Pereira & Almeida, Gustavus Gudgeon & Co.

Øl. Der ankom 1 190 Kasser mod 3 045 i 1897 eller 1 855 Kasser mindre. Det meste var engelsk Øl. Prisen var 22ø500 til 23 Milreis pr. Dusin Flasker Guinness. Ellers tilfredsstille de lokale Bryggerier nu Hovedstadens Behov.

Cement Der ankom 135 960 Fade i 1898 mod 196 790 i 1897 eller 60 830 mindre. Varen var engelsk, tydsk, fransk og belgisk. Det kostbareste Mærke er Knight, Bevan & Sturges. Priserne vare fra 14 til 20 Milreis pr. Fad, alt efter de forskjellige Mærker.

Hvedemel. Der ankom 273 137 Fade mod 336 533 i 1897. Varen kommer dels fra de Forenede Stater, dels fra Chile og Argentina. De vigtigste Importører ere: John L. Bisset, John Moore & Co., Quayle Davidson & Co., Norton Megaw & Co., Levering & Co., Viuva W. Guimaraes & Co., Camuyrano & Co.

Smør. Der indførtes i 1898 44 479 Kasser mod 51 243 i 1897 eller 6 764 mindre. Det meste var fransk Smør. Dansk Smør synes at vinde

Indgang. Argentinsk Smør begynder ogsaa at gjøre Konkurrence. Prisen var 2$500 til 3$050 pr. Æske.

Trælast. Af svensk Trælast ankom der i 1898 fra Westervik, Visby og Kalmar 4 737$^{7}/_{12}$ Dusin Planker mod 12 461$^{10}/_{12}$ Dusin i 1897 eller 7 724$^{3}/_{12}$ Dusin mindre. Priserne vare nominelle for hvid Vare, og 95 a 100 Milreis pr. Dusin for rød Vare. Importørerne vare:

Empreza Industrial Brazileira	2 127$^{9}/_{12}$	Dusin
Companhia Luiz Stearica . .	1 121$^{9}/_{12}$	—
Viuva W. Guimaraes & Co. .	781$^{5}/_{12}$	—
Chr. Hecksher & Co. . . .	706$^{8}/_{12}$	—

Indførselen af amerikansk Trælast var: af Pitchpine 26 018 837 Fod (mod 25 940 429 i 1897) Pris 74 a 85 Milreis pr. Dusin Planker. Varen kom fra Pensacola, Pascagoula, Brunswick, Sabine Pass og Fernandina. Af White Pine 5 174 312 Fod (mod 5 830 964 i 1897). Prisen var fra 180 til 250 Reis pr. Fod. Varen ankom fra New York og Boston. Af Spruce: 4 575 161 Fod (mod 6 095 115 i 1897). Prisen var 83 til 90 Milreis pr. Dusin Planker. Varen kom fra Metis, Portland, St. Etienne og Chicoutimi. Sammenlignes med 1897, var Indførselen af amerikansk Last ialt i 1898 35 768 310 Fod mod 37 866 508 i 1897 og 52 054 267 i 1896. Vore Skibe ere fremdeles meget beskjæftigede i denne Transport.

Fyrstikker. Der ankom trods den høie Told 9 068 Kasser mod 4 365 i 1897 eller 4 703 Kasser mere. Dog antages det, at endel af disse Kasser ikke indeholdt færdige Tændstikker, men blot „Splint" til saadanne. De indenlandske Fabrikkers Produkt søger nu at dominere Markedet og fortrænge de udenlandske, ihvorvel de ikke ere meget billigere end disse. Prisen paa de udenlandske var i Aarets Begyndelse 380 til 450 Milreis pr. stor Kasse a 6 „latas," i Aarets Slutning 555 til 590 Milreis.

Salt. Af udenlandsk Salt ankom der 4 099 Tons, 2 938 700 Liter, 6 000 Sække og 230 Skjæpper mod 3 852 Tons, 634 000 Liter og 30 000 Sække i 1897. Af brasiliansk Salt ankom 19 953 260 Liter mod 25 955 564 Liter i 1897. Priserne vare 3$690 til 4$000 pr. 40 Liter udenlandsk Salt og 3$200 til 4$000 for brasiliansk Salt.

Brasilianske Produkter.

Kaffe. Da Kaffen for den brasilianske Exporthandel er den vigtigste Vare, hørtes fremdeles i 1898 de samme Klager som i 1897 saavel fra Fazendørers, Mellemmænds som Expeditørers Side over de lave Kaffepriser og Kaffemarkedets hele ugunstige Stilling. Da de hinanden meget modsigende Opgaver over det Antal Sække, der efter Kaffehøsten kan ventes at blive disponible til Udskibning saavel i Rio som i Santos, frembringe Tvivl paa de europæiske Markeder og trykke de allerede lave Priser dersteds, søges nu ved en Komite af Ensaccadores og Kaffekommissærer, som dele Undersøgelsen i de forskjellige Kaffezoner mellem sig, en nogenlunde

paalidelig Sammenstilling af Opgaver tilveiebragt, der kan veilede Markedet. Gjennem det hele Aar gik Forsendingen af Kaffe regelmæssig paa Centraljernbanen, og de tidligere Klager over dennes Trafik hørtes saaledes heldigvis ikke. Forsendelsen af Kaffen til de Forenede Stater gik som sædvanlig i Dampskibe og fordetmeste i de regelmæssige Liniers Baade. Da „Tramp"-Dampere søgte at komme ind i Traden, nedsatte Rute-Skibene Fragten til 10 Cents pr. Sæk til New York; lignende Nedsættelser foretoges ogsaa paa Linierne Hamburg og Havre af samme Aarsag. I Aarets Løb blev der søgt gjennemført, at der maatte vises større Opmærksomhed ved Kaffens Sortering, og at hvad der frembydes som No. 6, No. 7, No. 8 og No. 9 efter de paa Kaffebørsen i New York benyttede Typer, ogsaa virkelig svarer til disse Typer. I April 1898 fandt forceret Export af Kaffe Sted til New York, nemlig mere end 500 000 Sække, fordi man der ventede, at der ianledning den spansk-amerikanske Krig vilde blive lagt en speciel Told-Afgift paa Kaffe, hvad der imidlertid ikke skeede; senere blev derfor Udførselen derhen meget slappere. Nogle i Kaffehandelen interesserede brasilianske Huse havde i Aarets Løb Vanskeligheder og likviderede, heldigvis dog uden at have nogen Indflydelse paa Markedet.

Fra Rio de Janeiro udførtes i 1898 3 441 253 Sække Kaffe mod 4 066 734 1897. Heraf gik 2 459 595 Sække til de Forenede Stater, 926 175 til Europa, (og delvis til Lilleasien- og Nordafrika), 116 483 til Sydafrika, Argentina og Chile, og 189 206 til brasilianske Havne. Mellem de europæiske Byer toges de største Kvanta til Hamburg 326 563 Sække; Marseille 118 610 Sække; Triest 71 594 Sække; Havre 61 781 Sække; Kjøbenhavn 60 992 Sække; Antwerpen 59 147 Sække. Til Stockholm sees at være afsendt direkte 250 Sække.

Til Sammenligning hidsættes, at fra Santos førtes i 1898 5 703 434 Sække, mod 5 621 762 i 1897 og 4 156 567 i 1896.

Priserne paa Kaffen oscillerede i Rio de Janeiro i Aarets Løb meget. Den bevægede sig for No. 6 mellem 9$600 og 16$500 (i 1897 11$400 og 13$300); for No. 7 mellem 9$000 og 15$600 (i 1897 10$800 og 16$400); for No. 8 mellem 8$600 og 15$100 (i 1897 10$200 og 15$700); for No. 9 mellem 8$200 og 14$700 (i 1897 9$900 og 15$200).

Da det kan interessere at se, hvorledes Kaffeproduktionen har udviklet sig, hidsættes en Oversigt over Udførselen fra Rio de Janeiro i de seneste Aar:

1873: 2 433 150	Sække	1882: 4 200 590	Sække	1891: 3 215 800	Sække
1874: 2 673 281	—	1883: 3 654 511	—	1892: 3 393 561	—
1875: 3 152 296	—	1884: 3 897 113	—	1893: 2 438 905	—
1876: 2 765 922	—	1885: 4 206 911	—	1894: 2 671 958	—
1877: 2 846 555	—	1886: 3 580 965	—	1895: 2 763 727	—
1878: 3 031 109	—	1887: 2 241 755	—	1896: 2 784 958	—
1879: 3 535 183	—	1888: 3 330 815	—	1897: 4 066 734	—
1880: 3 563 054	—	1889: 2 810 325	—	1898: 3 441 253	—
1881: 4 377 418	—	1890: 2 733 600	—		

Fra Bahia beregnes den aarlige Udførsel af Kaffe til 500 000 Sække, fra Victoria (Espirito Santo) til 350 000.

Bomuld. For de nordlige Stater, hvor Bomuld produceres, er Rio de Janeiro den væsentligste Afsætningsplads. Hovedstaden er saaledes væsentlig et Indførsels- og Forbrugsmarked for denne Artikkel, hvoraf dog atter meget udføres. Tilførselen af Bomuld var noget større end i 1897 nemlig 141 938 Baller mod 114 282 Baller i 1897 (og 124 885 Baller i 1896). Tilførselen fordelte sig saaledes: Der kom fra Pernambuco 85 790 Baller, Parahyba do Norte 29 906, Sergipe 5 437, Penedo 2 752, Ceará 6 790, Assú, Macau og Mossoró 6 752; Maceio 4 411, Maranhao 100. Fra Aracaty og Bahia kom i 1898 Intet. De vigtigste Indførselshuse vare: Gepp & Edwards, C. W. Gross & Co., Zenha Ramos & Co., C. Castello Branco & Co., Augusto Leuba & Co. Priserne vare fra 8$500 til 14$000 for de daarligere Sorter, fra 9$500 til 16$000 for de bedre Sorter, alt pr. 10 Kilos.

Sukker. Ogsaa for Sukkeret fra Pernambuco, Alagoas og Sergipe er Rio de Janeiro Hovedmarkedet (hvorfra atter endel udføres), medens dog ogsaa direkte Udførsel til Udlandet finder Sted fra Pernambuco. Der ankom til Rio i 1898 1 273 475 Sække mod 1 019 216 Sække i 1897. Tilførslerne fordelte sig saaledes: Fra Pernambuco 434 660 Sække, fra Sergipe 517 399, fra Bahia 60 784, fra Campos 139 578, fra Maceio 72 217, fra Parahyba 30 759, fra Laguna 18 078. De vigtigste Importhuse vare: Saraiva Gracie & Co., Companhia Central do Brazil, Comphanhia Commercio Nacional, Zenha Ramos & Co, C. W. Gross & Co., Schultz & Moreira. Priserne vare i Rio fra 560 til 640 Reis for det bedste Sukker (uzinas) og forholdsvis lavere for de ringere Sorter (brancos crystaes, terceiros sortes, somenos, mascavinhos, mascavos). Ianledning af de trykkede Vilkaar, der i hele Nordbrazilien have hersket for Sukkerindustrien paa Grund af de lave Priser, der er en Følge af Hvidbedesukker-Tilvirkningen i Europa, som kan, understøttet af Statspræmier især i Frankrige, gjøre Rørsukkeret en skarp Konkurrance, har man i Brasilien med stor Opmærksomhed fulgt de Forhandlinger, som paa den internationale Sukker-Konference i Brüssel i Aarets Løb bleve drevne. Forsaavidt der imidlertid paa denne var Tale om at faa Beskyttelsespræmierne afskaffede, opnaaedes ikke noget Resultat, idet Rusland forbeholdt sig al Ret til ved indre Bestemmelser at begunstige Hvidbedeavlingen, og Frankrig rent ud afslog at afskaffe Beskyttelsespræmierne.

Tobak. Tilførselen til Rio heraf var nogenlunde god. Produktet fra Rio Grande do Sul og Bahia viste regulær Kvalitet.

Landbrug.

Den i Beretningen for 1897 omhandlede Virksomhed fra det brasilianske Agerbrugsselskabs Side for at udbrede Interesse til og Kundskaber om Jordens bedre og varierede Drift er fortsat. Saavel Dyrkning af Kornvarer som Foderplanter er paa flere Steder begyndt. Vinavlen havde den slemme Overraskelse, at Phylloxera opdagedes paa Vinstokke indførte fra de Forenede Stater. Arbeidet paa at udbrede Plantning af Gummitræerne Maniçoba og Mangabeiro paagaar. Af økonomiske Grunde maatte Landbrugsskolen i Uberaba (Minas) i Aarets Løb lukkes.

*

Indvandring.

Der ankom til Rio de Janeiro og Santos omtrent det samme Antal Immigranter som i Aaret 1897, men de statistiske Data foreligge endnu ikke samlede.

Sundhedstilstanden

var i Aarets Løb nogenlunde god over hele Brasilien. I Pará og Amazonas optraadte dog flere Tilfælde af gul Feber end vanligt. Studierne af og Diskussionen om den gules Febers Aarsager fortsættes. Da der er Tilhængere af baade Dr. Sanarellis og Dr. Domingos Freires Bacil-Opdagelser, er den Theori fremkastet, at den gule Febers Bacil muligens kan optræde i forskjellig Form, saaledes som det ved Cholerabacillen blev godtgjort, der i Bombay, Wien og Hamburg optraadte i væsentlig forskjellige Nuancer. Spørgsmaalet foreligger fremdeles uden endelig Løsning.

I. M. Bolstad.

Skibsfarten i 1898.

Norske Fartøier.	Med Ladning.		I Ballast.		Tilsammen.				Brutto-fragter i £ Stg.
	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Deraf Dampskibe. Ant.	Deraf Dampskibe. Tons.	
I. Ankomne.									
Fra fremmede Lande til Hovedstationen.....	68	68 265	6	1 866	74	70 131			119 849
- fremmede Lande til Vicekonsulsstationerne	228	124 993	5	3 382	233	128 375			157 559
Ialt	296	193 258	11	5 248	307	198 506	22	28 215	277 408
II. Afgaaede.									
Til Norge fra Vicekonsulsstationerne	-	-	1	1 304	1	1 304			-
- fremmede Lande fra Hovedstationen.....	17	12 979	60	60 282	77	73 261			15 720
- fremmede Lande fra Vicekonsulsstationerne	27	12 514	222	122 957	249	135 471			14 672
Ialt	44	25 493	283	184 543	327	210 036	23	29 609	30 392

For Ordre eller Reparation ankom 6 Skibe dr. 5 299 Tons.

Af svenske Skibe ankom 28 dr. 13 042 Tons og afgik 33 dr. 15 072 Tons.

Erlagte Konsulatafgifter: af norske Skibe ved Hovedstationen £ 252. 17. 6, ved Vicekonsulsstationerne £ 471. 2. 6, ialt £ 724. 0. 0; af svenske Skibe £ 52. 3. 5.

Bilbao.

Skibsfarten i 1898.

Norske Skibe.	Med Ladning.		I Ballast.		Tilsammen.				Brutto-fragter Kroner.
							Deraf Dampskibe.		
	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	
I. Ankomne.									
Fra Norge til Hovedstationen	44	21 016	-	-	44	21 016	-	-	174 500
- Norge til Vicekonsulsstationerne	51	26 214	-	-	51	26 214	-	-	139 100
- Sverige til Hovedstationen	2	1 200	-	-	2	1 200	-	-	6 600
- Sverige til Vicekonsulsstationerne	2	1 242	-	-	2	1 242	-	-	12 900
- andre Lande til Hovedstationen	21	12 840	128	102237	149	115077	-	-	136 800
- andre Lande til Vicekonsulsstationerne . .	28	10 905	9	6 617	37	17 522	-	-	76 800
Ialt	148	73 417	137	108854	285	182271	281	181 283	546 700
II. Afgaaede.									
Til Norge fra Hovedstationen	-	-	2	330	2	330	-	-	-
- andre Lande fra Hovedstationen	189	135726	4	1 237	193	136963	-	-	1 376 600
- andre Lande fra Vicekonsulsstationerne . .	86	42 513	4	2 465	90	44 978	-	-	90 600
Ialt	275	178239	10	4 032	285	182271	281	181 283	1 467 200

For Havari eller Ordre ankom 8 norske Fartøier, drægtige 5 216 Tons.

2 norske Dampskibe af henholdsvis 328 og 1 029 Registertons Drægtighed forliste paa Kysten af Galicien og kondemneredes. Besætningerne reddedes.

Af svenske Skibe ankom til Distriktets Havne 18, drægtige 14 058 Registertons.

I Konsulatafgift oppebares af norske Skibe ved Hovedstationen Pesetas 10 190.56, ved Vicekonsulsstationerne Pesetas 2 973.90, hvoraf tilfaldt Konsulskassen Pesetas 1 486.95; af svenske Skibe ved Hovedstationen Pesetas 1 048.00, ved Vicekonsulsstationerne Pesetas 191.95, hvoraf tilfaldt Konsulskassen Pesetas 95.98. Ialt tilfaldt Konsulskassen Pesetas 12 821.49.

**

Expeditionsafgifter: I norske Anliggender Pesetas 524.64, i svenske Pesetas 29.12, tilsammen Pesetas 553.76.

Almindelig Oversigt.

De i Aaret 1898 ankomne 285 norske Skibe var fordelt saaledes som følger paa Distriktets Havne:

Bilbao . .	191	Dampskibe,	dr.	-	136 305	Tons	og	4	Seilskibe,	dr.	988	Tons
La Coruna	3	—		-	1 531	„		- —	—	-	—	„
Gijon . .	1	—		-	354	„		- —	—	-	—	„
Pasajes . .	35	—		-	15 846	„		- —	—	-	—	„
Santander .	39	—		-	21 326	„		- —	—	-	—	„
Vigo .	12	—		-	5 921	„		- —	—	-	—	„
Ialt	281	Dampskibe.	dr.	-	181 283	Tons	og	4	Seilskibe,	dr.	988	Tons
mod i 1897	247	—		-	148 634	„		- 11	—	-	2 746	„
„ i 1896	256	—		-	164 012	„		- 7	—	-	2 656	„

Skibe tilhørende den statsunderstøttede norsk-spanske Dampskibslinie anløb i Aaret 1898 paa Reise fra Norge Bilbao 18 Gange, Santander 16 Gange, La Coruna 3 Gange og Vigo 6 Gange, ialt 43 Anløb imod 45 Anløb i 1897 og 44 i 1896.

Foruden „Liniens“ Fartøier bragte 29 andre norske Dampskibe Fiskeprodukter, hovedsagelig Klipfisk, fra Norge til Nordspanien, nemlig 17 til Bilbao, 10 til Santander, 1 til Gijon og 1 til Vigo.

Med Træmasse ankom i Aaret 1898 til Pasajes fra Christianiafjorden 14 norske Dampskibe og fra Gøteborg 2 do ; til Bilbao fra Christianiafjorden 11 do. og fra Gøteborg 2 do., ialt 29. Kun 1 svensk Dampskib bragte Træmasse fra Sverige og Norge.

Med Stenkul ankom fra England til Bilbao 15 norske og 4 svenske Dampskibe.

I Vintraden mellem Pasajes og Frankrige foretog 3 norske Dampskibe af ca. 300 Registertons Drægtighed, ialt 19 Reiser.

I Transporten af Jernmalm fra Bilbao deltog norske Fartøier i en ganske anseelig Udstrækning, idet 163 norske Dampskibe erholdt saadan Ladning (ialt ca. 260 000 Tons).

Fra Santander afgik derimod kun 8 norske Dampskibe med Jernmalm. I min forrige Aarsberetning henledede jeg Opmærksomheden paa det store Opsving i Jernmalmexporten fra Provindsen Santander. I Aaret 1898 tiltog denne yderligere, andragende til 407 000 Tons fra Havnen Santander og 413 000 Tons fra Castro Urdiales.

Ifølge en Meddelelse fra Vicekonsulatet i Santander foregaar Exporten til Skotland og Holland, og Fragterne afsluttes som oftest i London, navnlig gjennem det derværende Firma Lambert Brothers, 85, Gracechurch Street, E. C.

De Dampskibe, som i Almindelighed laster Jernmalm i Santander, er fra 1 200 til 2 800 Tons Størrelse og ankommer i Regelen i Ballast fra Brest, St. Nazaire og Bayonne efter dersteds at have losset Kul.

Fra Trælasttraden paa Nordspanien vedblev de norske og svenske Flag ogsaa i det sidsforløbne Aar at være saagodtsom udelukket, idet Trælasten hovedsagelig ankom i spanske og engelske Dampskibe

Fragter. Der noteredes i Aarets Løb følgende Fragter for norske og svenske Skibe i Farten paa Nordspanien.:

For ankomne Skibe.

Klipfisk fra Norge: Løs, Pes. 1.37½ à 1.62½ og frc. 1.15 pr. 50 Kg.; i Bundter Pes. 1.62½ og frc. 1.40 pr. Bundt.

Rogn fra Norge: Pes. 4.00 à 4.50 og frcs. 3.50 à 4.00 pr. Tønde.

Træmasse fra Gøteborg og Norge til Bilbao og Pasajes frcs. 18.00 pr. Ton.

Trælast fra Pensacola til Bilbao £ 5. 7. 6 pr. Ptbg. Std. (Seilskib).

Jern fra Gøteborg til Bilbao frcs. 8.00 pr. Ton.

Stenkul fra Newcastle til Bilbao 3 sh. 3 d à 4 sh. 6 d pr. Ton; fra Newport 4 sh. 3 d à 6 sh. 6 d; Liverpool 5 sh. 9 d.

For afgaaede Skibe.

Jernmalm pr. Ton med Dampskib fra Bilbao til: Middlesborough 5 sh. 1½ d à 7 sh., Stockton 5 sh. 3½ d à 7 sh., West Hartlepool 5 sh. 3 d à 6 sh.; Tyne 5 sh. à 6 sh. 9 d, Boness 5 sh. 3 d à 6 sh. 6 d, Grangemouth 6 sh. 3 d à 7 sh., Newport og Cardiff 5 sh. à 5 sh. 6 d, Swansea 4 sh. 9 d à 5 sh. 3 d, Liverpool 6 sh. 6 d, Barrow 6 sh. à 7 sh., Maryport 6 sh., Ayr 5 sh. 4 d, Ardrossan 5 sh. 9 d à 6 sh. 6 d, Glasgow 5 sh. 6 d à 6 sh. 3 d, Rotterdam 5 sh. 9 d à 6 sh. 6 d, Terneuzen 6 sh. à 6 sh. 3 d, Antwerpen og Calais 6 sh., Stettin 8 sh à 8 sh. 3 d.

Vin fra Pasajes til Rouen frcs 12.00 à 15.60 pr. 1 000 Liter.

Totalbeløbet af de beregnede Bruttofragter androg til følgende Summer:

For ankomne norske Skibe	Kr.	546 700
„ afgaaede „ —	„	1 467 200
ialt	Kr.	2 013 900
imod i 1897	„	1 559 123
„ - 1896	„	1 699 673

Paa- og Afmønstringer. For norske Fartøier paamønstredes i Bilbao 4 og i Santander 1 Mand (hvoraf 3 Nordmænd og 1 Svenske) og afmønstredes i Bilbao 16 og i Santander 1 Mand (hvoraf 7 Nordmænd og 2 Svensker). For svenske Fartøier fandt ingen Paa- eller Afmønstring Sted.

Fra norske Skibe rømte i Bilbao 4 Mand, deraf 1 Nordmand. Intet Tilfælde af Rømning fra svenske Skibe anmeldtes for Konsulatet.

Sundhedstilstanden inden Distriktet var i det hele taget tilfredsstillende.

De storartede Havnearbeider ved Floden Nervions Udløb i Havet fortsattes ifølge Overingeniøren Hr. Churrucas Aarsberetning i samme Udstrækning som forrige Aar. Moloerne ved Santurce og Algorta, som beskytter den nye ydre Havn, har nu opnaaet en Længde af henholdsvis 719 og 593 Meter. (Deres projekterede Længder er henholdsvis 1 450 og 1 100 Meter). Ialt anvendtes i Budgetaaret 1897—1798 til disse nye Havnearbeider samt til Vedligeholdelsesomkostninger over fem Millioner Pesetas.

Følgende Tabel udviser den totale Skibsfartsbevægelse paa Bilbaos Havn i Aaret 1898:

	Seilskibe.		Dampskibe.		Total.	
	Antal.	Tons.	Antal.	Tons.	Antal.	Tons.
Britiske . .	7	816	1 594	1 381 081	1 601	1 381 897
Spanske . .	535	12 331	1 229	482 546	1 764	494 877
Norske. . .	4	988	191	136 305	195	137 293
Franske . .	4	140	205	127 774	209	127 914
Hollandske .	—	—	66	66 668	66	66 668
Belgiske . .	—	—	60	61 084	60	61 084
Tyske . . .	—	—	75	54 449	75	54 449
Svenske .	—	—	13	11 882	13	11 882
Danske . .	4	355	11	8 908	15	9 263
Italienske . .	—	—	4	3 655	4	3 655
Portugisiske .	—	—	2	2 068	2	2 068
Græske . .	—	—	1	1 107	1	1 107
Ialt	554	14 630	3 451	2 337 527	4 005	2 352 157

De svenske Skibe indtog ifølge denne Opgave i Antal den 9de og i Drægtighed den 8de Plads af de Nationers Fartøier, som ifjor besøgte dette Sted. Det samme var Tilfældet i Aaret 1897. Det norske Flag derimod, som tidligere saavel i Henseende til Skibenes Antal som Drægtighed indtog den 4de Plads, kom i det sidst forløbne Aar som No. 3, hvad Drægtighed betræffer, distancerende Frankrige, som i en Aarrække har indehavt denne Plads. Den norske Skibsfart paa Hovedstationen staar saaledes nu forsaavidt kun tilbage for Englands og Spaniens.

Handelen.

Klipfisk. Nedenstaaende Tabel udviser den Udstrækning, i hvilken de forskjellige Sorter Klipfisk importeredes til Distriktets Havne i Aaret 1898:

	Bilbao. Kg	Coruna. Kg.	Gijon. Kg.	Pasajes. Kg.
Norsk . .	8 423 000	222 900	51 200	—
Fransk . .	72 800	—	—	3 154 300
Islandsk .	1 263 800	—	—	—
Færøisk .	987 300	—	—	—
Skotsk . .	223 600	3 900	61 300	4 800
Ialt	10 970 500	226 800	112 500	3 159 100

	San Sebastian. Kg.	Santander. Kg.	Vigo. Kg.	Tilsammen. Kg.
Norsk . .	—	2 509 400	557 800	11 764 300*)
Fransk . .	—	15 000	—	3 242 100
Islandsk .	—	39 600	—	1 303 400
Færøisk .	—	—	—	987 300
Skotsk . .	80 000	224 700	—	598 300
Ialt	80 000	2 788 700	557 800	17 895 400

imod i Aaret 1897 22 336 620 Kg. (hvoraf norsk Fisk 14 927 530 Kg.) og i Aaret 1896 21 542 760 Kg. (hvoraf norsk 12 846 190 Kg.).

Udtrykt i Procenter var Forholdet følgende:

	1896.	1897.	1898.
Norsk Klipfisk	59.63	66.83	65.74
Fransk do.	23.71	17.29	18.12
Islandsk og færøisk do. . .	10.81	12 26	12.80
Skotsk do.	4.92	2.88	3.34
Newfoundlandsk do. . . .	0.93	0.74	0.00

Af Klipfisk i Bundter, bestemt for Spaniens Indland, ankom fra Norge:

	1896	1897	1898.
Via Bilbao . . . Kg.	90 500	69 350	20 450
„ Santander . . „	1 025 450	972 350	216 900

Af den norske Fisk kom ca. 10 292 000 Kg. under norsk og 1 472 000 Kg. under tysk Flag

Saaledes som det fremgaar af ovenstaaende Opgaver, indførtes i Aaret 1898 til Nordspanien ca. 3 Millioner Kg norsk Fisk mindre end Aaret forud.

Denne Nedgang rammede væsentligt Coruna, Santander og Vigo, men forholdsvis meget mindre Bilbao.

Tager man i Betragtning det ringe Udbytte af Torskefiskerierne i Norge i 1898 og de høie Priser, der noteredes paa det spanske Marked, dels paa Grund af Vexelkurserne og dels som Følge af de i Saisonens Løb stigende Fiskepriser i Norge, maa det nærmest vække Forundring, at Importkvantumet af norsk Fisk naaede op til henved 12 Millioner Kg.

*) Heri er indbefattet Fisk i Bundter, bestemt til det indre af Spanien.

I Aaret 1898 indtraf, ligesom Aaret forud, den første Tilførsel af Nyfisk til Bilbao den 10de Mai, men kun et mindre Parti, der angivelig fandt Kjøbere til 63 Pesetas 50 c. pr. qq. Den 16de Mai, da den næste Tilførsel fandt Sted, noteredes for 1ste Sort 60 Pesetas. Prisen faldt imidlertid meget snart, i Juni til 55 à 54 Pesetas og i August til 50 à 49 Pesetas. Fra medio September indtil Aarets Udgang noteredes atter høiere Priser, fra 57 Pesetas 50 c. til 52 Pesetas 50 c.

Foruden af norsk aftog Importen af fransk, færøisk og skotsk Fisk, hvorimod islandsk Fisk importeredes i uformindsket Udstrækning.

Forøvrigt tillader Konsulatet sig at henvise til sine til det kongelige Indredepartement ugentlig afgivne Indberetninger, hvori det har gjort Rede for det nordspanske Klipfiskmarkeds Stilling i Aarets Løb.

Rogn.

Indførselen heraf har været som følger:

Fra	Til Bilbao. Tønder.	Til La Coruna. Tønder.	Til Santander. Tønder.	Til Vigo. Tønder.	Tilsammen. Tønder.
Norge	3 028	50	3 597	25	6 700
Island	655	—	—	—	655
Tilsammen	3 683	50	3 597	25	7 355

Af det til Santander indførte Kvantum Rogn gik 450 Tønder i Transit til Gijon. Ifølge Indberetning fra Vicekonsul Tonning i Santander noteredes ved Aarets Begyndelse 60 Pesetas pr. Tønde for 1ste Sort, men paa Grund af de høie Noteringer i Norge og Kursforholdene i Spanien steg Priserne sukcessivt og naaede i August 90 Pesetas, hvorefter de atter faldt, og ved Aarets Slutning noteredes 60 à 55 Pesetas med en Beholdning af 450 Tønder. De opgivne Priser gjælder Salg en detail. For 2den og 3die Sort indrømmes i Regelen et Afslag af henholdsvis 10 og 20 Pesetas. Det lokale Forbrug var adskilligt mindre end i de foregaaende Aar, hvad der hovedsageligt maa tilskrives de høie Priser og Sardinernes ringe Værdi.

Tran.

Af norsk Tran ankom til Santander 50 Tønder, til Coruna 23 og til Gijon 7 Tønder. 145 Tønder, som indførtes til Bilbao fra Tyskland og England, var ogsaa sandsynligvis norsk Produkt.

Trælast.

Saaledes som forudsat i min forrige Aarsberetning har den i Aarene 1896 og 1897 iagttagne Formindskelse i Importen af svensk Virke yderligere akcentueret sig i Aaret 1898, fordi den vanskelige politiske Stilling, hvori Spanien har befundet sig, samt de stærke Kursfluktuationer har opfordret Importørerne til i høi Grad at begrændse sine Indkjøb.

Importen i 1898 opgives at have udgjort i Kubikmeter:

Til	Fra Norge.	Fra Sverige.	Fra Finland.	Fra Nord-amerika.
Bilbao . .	100	25 800	8 400	3 500
Coruna . .	—	1 550	—	900
Gijon . .	550	6 600	2 400	—
Pasajes . .	—	50	—	600
San Sebastian	—	1 600	—	—
Santander .	50	2 300	4 400	900
Vigo .	—	600	—	800
Tilsammen	700	38 500	15 200	6 700
mod i Aaret 1897	3 000	67 700	15 300	7 400

	Fra Frankrige.	Fra Tyskland.	Ialt.
Bilbao	5 000	—	42 800
Coruna	—	—	2 450
Gijon	3 050	—	12 600
Pasajes	50	1 600	2 300
San Sebastian	—	—	1 600
Santander	—	—	7 650
Vigo	—	—	1 400
Tilsammen	8 100	1 600	70 800
imod i Aaret 1897	23 200	—	116 600

Træmasse.

Heraf importeredes:

Fra	Til Bilbao. Tons.	Til Pasajes. Tons	Til San Sebastian. Tons.	Til Vigo. Tons.	Til-sammen. Tons.
Norge	2 335	4 668	—	22	7 025
Sverige	876	2 594	—	—	3 470
Belgien	675	3 262	—	—	3 937
Holland	305	—	—	—	305
Tyskland	30	96	—	—	126
Tilsammen	4 221	10 620	—	22	14 863
imod i Aaret 1897	5 851	11 842	50	9	17 752

Jern- og Staalimporten opgives at have udgjort:

Fra	Til Bilbao. Tons.	Til La Coruna. Tons.	Til Ferrol. Tons.	Til Gijon. Tons	Til Pasajes. Tons.	Til San Sebastian. Tons.	Til Santander. Tons.	Tilsammen. Tons.
Sverige	100	—	—	—	—	—	—	100
Belgien	1 070	30	—	15	230	—	580	1 925
England	1 390	50	130	260	75	5	130	2 040
Frankrige	695	30	—	—	15	—	120	860
Holland	250	10	—	—	—	—	—	260
Tyskland	240	70	—	—	35	—	145	490
Andre Lande	20	—	—	—	—	—	—	20
Tilsammen	3 765	190	130	275	355	5	975	5 695

Hvad specielt Hesteskosøm betræffer, indførtes direkte fra Norge til Bilbao 6 600 Kg. og til Pasajes 1 900 Kg. Indirekte, via Holland og Tyskland, ankom til Bilbao 3 000 Kg.

Produktionen af Jernmalm i hele Spanien beløb sig i Aaret 1898 — ifølge et Fagtidsskrift — til 7 125 600 Tons, hvoraf 4 973 000 Tons kommer paa Provindsen Vizcaya. Efter Vizcaya følger Provindsen Santander med en Produktion af 790 000 Tons, Murcia med 416 000 Tons, Sevilla med 391 000 og Almeria med 363 000. I ingen af Rigets øvrige Provindser produceredes mere end 65 000 Tons.

Sammenlignet med Aaret 1897 var der en Nedgang i Produktionen af 294 200 Tons, hvilken hovedsagelig rammer Vizcaya.

De fornemste Producenter i den sidstnævnte Provinds var Bilbaofirmaerne Orconera og Franco-Belga, hvoraf det første producerede 884 000 Tons og det andet 509 700 Tons.

Udførselen fra samtlige Toldsteder i de spanske Grubedistrikter androg ifølge den samme Kilde til 6 558 000 Tons.

Alene fra Bilbao udskibedes ifølge Toldvæsenets Opgaver,

til Storbritannien	3 043 000	Tons
Holland	803 000	„
Frankrige	253 000	„
Belgien	165 000	„
Tyskland	45 000	„
Nord Amerikas Forenede Stater	3 000	„
spanske Havne	60 000	„
ialt	4 372 000	Tons
mod i Aaret 1897	4 728 000	„

Den til Holland udførte Malm var hovedsagelig sendt i Transit til Tyskland.

Fra Naboprovindsen Santander vedblev Exporten at tiltage, andragende til over 400 000 Tons fra hver af Havnene Santander og Castro-Urdiales.

Prisnoteringerne pr. engelsk Ton f. o. b. Bilbao var under Aaret 1898:

	Campanil superior.	Campanil.	Rubio superior.
Januar	10 sh.	—	9 sh.
April . . .	10 sh.	—	9 sh. à 9 sh. 6 d
Juli	10 sh. à 10 sh. 6 d	9 sh. 6 d à 10 sh.	9 sh. à 9 sh. 6 d
Oktober	10 sh. à 10 sh 6 d	9 sh. 6 d à 10 sh.	8 sh. 7 d à 9 sh. 4 d

	Rubio inferior.	Røstet Carbonat.
Januar	6 sh. à 7 sh. 6 d	8 sh à 8 sh. 9 d
April	6 sh à 7 sh. 6 d	8 sh. à 8 sh. 9 d
Juli	6 sh. à 7 sh. 6 d	8 sh à 8 sh. 9 d
Oktober	6 sh. 6 d à 8 sh.	8 sh. à 8 sh 9 d

I Spanien forbrugtes 554 800 Tons Jernmalm. Forbruget i Vizcaya var 381 000 Tons, fordelt paa følgende Fabriker: „La Vizcaya“ 180 000 Tons, „Altos Hornos“ 140 000, „San Francisco del Desierto“ 52 100, „Santa Ana de Bolueta“ 5 000 og „Purisima Concepcion“ 4 000 Tons.

Af Staal og Jern produceredes i hele Spanien: 54 500 Tons Bessemer, 58 100 Tons Siemens, samt 154 900 Tons forarbeidet Jern og Staal. Heraf kommer paa Provindsen Vizcaya 53 500 Tons Bessemer, 33 400 Tons Siemens og 94 700 Tons forarbeidet Jern og Staal.

Rujernsproduktionen gik op til 261 800 Tons (hvilket er 20 400 Tons mindre end i 1897). I Vizcaya produceredes heraf 192 600 Tons (26 300 Tons mindre end i 1897). Der udførtes i 1898 46 100 Tons, hvoraf til Storbritannien 15 900 Tons og til Italien 11 700 Tons.

Hele Spaniens Stenkulproduktion opgives at have udgjort i Aaret 1898 2 467 000 Tons, hvilket er over 20 % mere end i Aaret 1897. Alene i Provindsen Asturien udvandt man i forrige Aar over 1 540 000 Tons.

Fra Udlandet kom derimod kun 1 216 000 Tons imod 1 633 000 Tons i 1897. Denne store Nedgang skyldes de høie Kurser paa fremmede Penge samt de paa de udenlandske Kulmarkeder raadende Priser.

Til Bilbao ankom:

Fra Storbritannien	309 000	Tons
„ Tyskland	15 000	„
„ Asturien	141 000	„ samt
„ Palencia og Leon	54 000	„
ialt	519 000	Tons

Stenkul samt ca. 130 000 Tons Cokes, hvoraf 78 000 Tons fra England og 43 000 Tons fra Leon.

Prisen for spanske Kul stillede sig saaledes: ca. 35 Pesetas for store Kul, 27 Pesetas for smaa og 37 Pesetas for Cokes, alt pr. metrisk Ton.

Vinhøsten. Udbyttet af 1898 Aars Vinhøst i Provindsen Logrono (Rioja) udgjorde over 1 Million Hektoliter.

Hvis man beregner Gjennemsnitsprisen til 15 Pesetas pr. Hektoliter (10 Reales pr. Cántara), skulde Vinhøsten altsaa have indbragt Provindsen 15 Millioner Pesetas.

1898 Aars Høst kan, hvad Kvantiteten angaar, betragtes som et Middelsaars; men med Hensyn til Farve og Alkoholstyrke kan den nye Vin ikke paa langt nær maale sig med 1897 Aars Vine, der ansees for at være saa gode, at man maa gaa langt tilbage i Tiden for at finde en tilsvarende Kvalitet.

Af ordinære Vine exporteredes i Aaret 1898

via Pasajes og San Sebastian . . .	64 600 000	Liter
„ Bilbao	4 000 000	„
„ Santander.	800 000	„
ialt	69 400 000	Liter

Vexelkurser. Kurserne paa udenlandske Penge undergik i Aaret 1898 store Fluktuationer.

I Aarets to første Maaneder betaltes gjennemsnitlig ca. 133 Pesetas for 100 francs; men efterhaanden som Udsigterne for et fredeligt Opgjør mellem Spanien og Nordamerika formindskedes, steg udover Vaaren Kurserne stærkt. Ved Krigens Udbrud, ultimo April noteredes ca. 170 Pesetas pr. 100 francs, og i de første Dage af Mai, efter Slaget ved Cavite og den spanske Manilaeskadres Ødelæggelse, noteredes endog 215 Pesetas pr. 100 francs eller 54 Pesetas 45 c. pr. £ Sterling.

Den 14de samme Maaned var vistnok Noteringen nede i 174 Pesetas pr. 100 francs, men i de følgende Maaneder steg Kurserne atter tildels betydeligt, og først ud paa Høsten begyndte et nogenlunde jævnt Kursfald, som vedblev indtil Aarets Udgang, da 100 francs betaltes med ca. 130 Pesetas.

Herman Schanche.

Indberetning

fra Legationen i Wien af 1ste Marts 1899.

Værdien af Importen fra Norge til Østerrig-Ungarn i 1897 udgjorde ifølge den officielle Statistik 1 847 650 fl. eller Kr. 2 793 647, mod i 1896 1 182 137 fl. eller Kr. 1 787 391.

De fornemste Varesorter var: Ikke særskilt nævnt røget, saltet eller tørret Fisk 567 056 fl., mod 125 070 i 1896, Stokfisk 438 732 fl., mod 285 376 i 1896, Fisketran 429 249 fl., mod 377 129 i 1896 og Sild 337 176 fl., mod 125 070 i 1896.

Exporten til Norge anslaaes til 703 689 fl. eller Kr. 1 063 978. I 1896 beløb den sig til 485 419 fl.

De fornemste Exportartikler var: Malt 292 861 fl., mod 170 859 i 1896, Kortevarer 77 000 fl., mod 61 000 i 1896, Klæde og saakaldte „Pützwaaren" 55 001 fl., mod 53 440 i 1896.

Sammenregnes Værdien af Import og af Export, erholdes som Udtryk for Østerrige-Ungarns Handelsforbindelser i 1897 med Norge 3 857 625 Kr. mod 2 521 344 i 1896.

Forøvrigt maa erindres, at det ikke altid er muligt at erholde fuld Vished om Varernes Oprindelse, og at formodentlig ikke ubetydelige Varemængder, som kommer fra Norge eller Sverige eller exporteres did, feilagtig betegnes som indførte fra eller udførte til andre Lande, i de fleste Tilfælde Tyskland eller Hamburgs Frihavn.

Carácas.

Til La Guaira ankom i 1898 fra fremmede Lande 6 norske Seilskibe dr. 2 495 Tons med Kulladning; Skibene afgik i Ballast til fremmede Havne. Til Puerto Cabello ankom fra fremmede Lande med Ladning 2 norske Skibe dr. 896 Tons og i Ballast 16 norske Skibe dr. 12 445 Tons; ialt 18 Skibe dr. 13 341 Tons. Der afgik til fremmede Havne 14 norske Skibe dr. 11 181 T. med Ladning og i Ballast 3 dr. 1 290 T. Til Maracaibo ankom et norsk Fartøi dr. 288 Tons i Ballast og afgik med Trælastladning. — Erlagte Konsulatafgifter i La Guaira Kr. 160.06, i Puerto Cabello Kr. 695.58, i Maracaibo Kr. 31.33.

Intet svensk Skib ankom i 1898 til Venezuela.

Aarsberetning ved Generalkonsul G. Valentiner dateret December 1898.

Efter Afholdelse af Valgene, der gjorde General Ignacio Andrade til Republikens Præsident, nærede man gode Forhaabninger om Fremskridt og Reorganisation af Administrationen. Disse Forhaabninger formaaede dog ikke ganske at udslette den Frygt for politiske Uroligheder, som hvilede over Landet siden 1897, og som viste sig velgrundede. Strax efterat den afgaaende Præsident havde overgivet sin Eftermand Regjeringen, udbrød der en Revolution, hvis Leder var José Manuel Hernández, der den 13de Juni blev fanget; hermed sluttede Revolutionen, men den havde dog afstedkommet stor Forvirring og

Skade. Medens Regjeringen var optaget med Forsøg paa at kvæle Borgerkrigen, udbrød i Valencia en Koppeepidemi, der snart bredte sig ud over hele Landet, uden at der strax blev taget tilstrækkelig kraftige Forholdsregler mod den, idet Autoriteterne havde fuldt op at gjøre med de politiske Uroligheder. De betydelige Krigsomkostninger og Nedgangen i Toldindtægterne som Følge af Forretningslivets Lammelse bragte Statens Finantser i en ynkelig Tilstand, og for at kunne betale Renterne af Statsgjælden maatte Regjeringen optage et 9 % Statslaan med Sikkerhed i Saltskatten. Herved blev Regjeringen istand til fra den 1ste Decbr. at gjenoptage Betalingen af de forfaldne Renteterminer af Statsgjælden.

Udsigterne for 1899 synes at stille sig bedre, bortseet fra det stærke Prisfald paa Kaffe, der er Republikens vigtigste Landbrugsprodukt. Som en Modvægt, der for en Del kan opveie det store Tab i Landbruget, synes der heldigvis at ville udvikle sig en ny Forretning, nemlig Udførsel af Kvæg til Antillerne, særlig til Havana, hvor Opdrætterne kan gjøre sig Haab om betydelig Afsætning af den rige Kvægbestand paa de store Sletter i det Indre af Landet.

Efter Revolutionens Ophør har Regjeringen været beskjæftiget med Planer om Udstykning af flere af Venezuelas Stater i mindre Dele.

Havnen La Guaira skaffer Regjeringen Halvdelen af Statsindtægterne, hvad der forklares ved dens Beliggenhed ikke langt fra Hovedstaden og dens Egenskab af Import- og Exportby for den tættest befolkede Del af Landet. — Puerto Cabello fremviser i dette Aar en betydelig Fremgang og Virksomhed navnlig paa Grund af Kvægudførselen til Antillerne, og norske Skibe har høstet Fordel heraf, saaledes som det fremgaar af det større Antal af dem, som har anløbet denne Havn og indtaget Ladning til Cuba. Maracaibo er gaaet meget tilbage i den sidste Tid som Følge af den store Nedgang i Kaffeprisen, der betydelig indskrænker Udførselen af dette Produkt, idet den nuværende Pris ikke dækker Transportomkostningerne fra Produktionsstederne i det Indre til Udskibningshavnen Maracaibo.

Ciudad Bolivar synes derimod for hver Dag at faa større og større Betydning dels som et Knudepunkt for de guldførende Distrikter i Caratal og Caroni, dels som Oplags- og Transitplads for de vidtstrakte Egne ved den øvre Orinoko og Colombia og endelig som Midtpunktet for et i alle Henseender af Naturen rigt udstyret og vidtstrakt Gebet. En Repræsentant for Norge og Sverige i Ciudad Bolivar vilde vistnok være meget nyttig; flere andre Nationer er allerede repræsenterede ved Vicekonsuler dersteds, og vore Landes Skibsfart vil visselig udvikle sig raskt paa den Kant. — Andre Havne som Barcelona, Cumaná, Carúpano og Coro er af mindre Vigtighed og har væsentlig kun Betydning for Udførselen af de tilgrændsende Landes Produkter og Indførselen af Artikler bestemt til lokalt Forbrug.

Bordeaux.

Aarsberetning dateret 26de Mai 1899.

Handel.

Som et Hele betragtet har Bordeaux's Handel i 1898 befundet sig i en trykket Tilstand. Handelen med Vin, Bordeaux's vigtigste Omsætningsartikel, har især gaaet trægt, og herved har selvfølgelig hele det økonomiske Liv lidt.

Siden Slutningen af forrige Aar er der ogsaa hersteds udbrudt en økonomisk Krise, der er betegnet ved flere større Falliter. Et Totalomdømme om Bordeaux's Næringsliv, saaledes som det har artet sig i de senere Tider, kan derfor kun gaa ud paa, at det — om end ikke gaaet tilbage — saa dog nærmest har befundet sig i Stilstand. Den næsten fuldstændige Mangel paa industriel Virksomhed hersteds samt den Uberegnelighed, som Vindyrkningen og Vinhandelen er underkastet, opgives som Hovedaarsagen til dette Forhold. Det ansees som et nødvendigt Vilkaar for Bordeaux og iøvrigt for hele det sydvestre Frankrig, at nye Næringskilder ved Siden af de gamle kaldes tillive, samt at der i det hele taget udvikles mere Foretagsomhed og Arbeide, saafremt Velstanden ikke skal gaa altfor meget tilbage. Disse Krav har fremtraadt end stærkere, efterat Omkostningerne med Vinproduktionen — hvorpaa disse Landsdeles Næringsliv hovedsagelig baseres — gjennem forskjellige Foranstaltninger til Vinrankernes Beskyttelse mod Sygdomme er stegne i ikke ubetydelig Grad.

I Henseende til Import af Industriprodukter hertil indtager England, de Forenede Stater, Tyskland og Belgien de første Pladse. Hvorvidt det skulde lønne sig for Norge og Sverige at virke med mere Eftertryk end hidtil for Afsætning af sine Forædlingsprodukter paa denne Del af Frankrig, turde være vanskeligt at beregne; adskillige Forudsætninger findes vistnok for, at Forsøg herpaa skulde krones med Fremgang.

Ifølge den almindelige Statistik for 1897 — den senest tilgjængelige — indtager Bordeaux blandt de franske Handelssteder anden Plads med Hensyn til Exportens Kvantitet, fjerde Plads med Hensyn til sammes Værdi, femte Plads med Hensyn til Importens og Exportens Kvantitet, Værdien af Importen samt af Importen og Exporten tilsammen og endelig sjette Plads med Hensyn til Kvantiteten af Importen.

Klipfiskhandelen.

Som bekjendt udgjør Bordeaux Hovedpladsen for Frankriges Klipfiskhandel, hvilken henter sin Tilgang fra Torskefiskerierne ved Newfoundlands-Bankerne og Island. Fisken bringes almindeligvis hertil i saltet Tilstand, hvorefter den undergaar Tørring hersteds. Store Landarealer i Nærheden af Bordeaux anvendes for dette Øiemed. Tørringsprocessen foregaar i Solen ved en Temperatur af 22—25° Celsius. Udsat for en høiere Varme tager Fisken Skade. Da Varmen om Sommeren bliver stærkere, maa særskilte Foranstaltninger træffes til delvis Betkyttelse mod samme. Forat gjøre sig mere uafhængige af ugunstige Veirforholde har man forsøgt at tørre Fisken paa kunstig Maade, nemlig

ved at ophænge den i Magasiner opvarmede med Rør, hvori Damp og ophedet Luft cirkulerer. Disse Forsøg er imidlertid faldt mindre heldigt ud, og denne Tørringsmetode kan derfor fortiden ansees som opgivet. I det hele taget undergaar Fisken ikke saa stærk Tørring som f. Ex. i Norge eller ved Newfoundland, saafremt den ikke er bestemt til Export til fjernere Steder. Ved Tørringen mister Fisken omtrent 25 % i Vægt. Kemiske Præparater forat gjøre Fisken hvidere anvendes ikke.

I den Udstrækning, som Fisket ved Newfoundland og Island drives til Indførsel af Fangsten til Frankrig, er samme paa Grund af de Privilegier, som er tilstaaede de franske Fiskere og Fiskefartøier, faktisk forbeholdt disse. Hensigten hermed turde dog ikke saameget være at etablere noget Handelsmonopol, som snarere at støtte Sømands-Bedriften og Udviklingen af Søfolk, idet den franske Fiskerflaade saaledes danner en Reserve af duelige Sømænd for saavel Handelsflaaden som Krigsmarinen.

Følgende Tabel udviser Indførselen af Torsk til Bordeaux fra 1893—97:

i 1893	26 976 400	Kg.
- 1894	25 150 500	„
- 1895	23 414 300	„
- 1896	40 944 300	„
- 1897	35 172 400	„

Totalimporten af Torsk til Frankrig under samme Tidsrum stillede sig saaledes;

i 1893	40 794 900	Kg.
- 1894	41 257 600	„
- 1895	49 113 300	„
- 1896	55 171 800	„
- 1897	54 541 800	„

Den aarlige Middelsimport under dette Tidsrum viser altsaa en Mængde af 30 331 580 Kg. for Bordeaux og af 48 175 880 Kg. for hele Frankrig. Henimod to Trediedele af den franske Torskeimport falder saaledes paa Bordeaux.

Importen af Torsk til Bordeaux i 1898 udgjorde 35 319 600 Kg. Opgave over den samlede franske Import af Torsk for sidste Aar foreligger endnu ikke.

Exporten af Klipfisk fra Bordeaux i Aarene 1897 og 1898 stiller sig paa følgende Maade:

Til	1897. Kg.	1898. Kg.
Fransk Guyana .	135 075	140 421
Guadeloupe . . .	645 700	449 146
Martinique . .	1 499 770	1 066 005
Réunion	442 904	417 446
Spanien	7 856 730	5 234 660
Portugal	143 062	198 090

Til	1897. Kg.	1898. Kg.
Italien	5 008 678	3 671 820
Algier	887 120	863 770
Grækenland Tyrkiet & øvrige Levanten	331 300	272 740
Andre Lande . .	109 466	195 714
Tilsammen	17 059 805	12 509 812

En Sammenligning mellem disse to Aars Export viser en betydelig Nedgang for 1898. Nedgangen er især mærkbar for Spaniens og Italiens Vedkommende, et Forhold, som sikkerlig ikke har været uden Indflydelse paa Norges Klipfiskhandel paa disse Lande.

Vindyrkningen og Vinhandelen.

Vinhøsten i det sydvestre Frankrig i 1898 gav et betydeligt større Udbytte end i 1897.

Følgende Tabel udviser de under disse to Aar producerende Kvanta Vin i de 6 vigtigste Departementer i denne Landsdel:

	1897. Hektoliter.	1898. Hektoliter.
Gironde . . .	1 336 277	2 355 645
Dordogne . . .	165 381	268 318
Gers	191 690	860 370
Lot & Garonne .	273 740	382 562
Haute Garonne .	511 000	461 448
Tarn & Garonne	234 960	281 460

Med Undtagelse af Haute Garonne kan saaledes en Øgning i Afkastningen konstateres i alle disse Departementer. Ogsaa for de fleste øvrige Departementer vil høiere Produktions Zifre kunne antegnes i 1898 end i 1897.

Vinhøsten i Gironde viser et forholdsvis ret gunstigt Resultat. Især stiller man gode Forventninger til Vinens Kvalitet, da Vinrankerne var fri for Sygdomme. Det kvantitative Udbytte lod imidlertid noget tilbage at ønske, idet der under den kolde Forsommer kun udvikledes faa Blomster, saa at Druemængden ikke blev stor. Hertil kom, at i Løbet af Sommeren Veiret, fra Slutten af Juni Maaned, artede sig som en uophørlig Tørke til Skade for Druedannelsen. Først i den sidste Halvdel af September, ved Vinhøstens Begyndelse, indtraf Nedbør. Paa flere Steder blev derfor Høstarbeidet opsat nogen Tid, da man haabede — et Haab, som ogsaa i nogen Grad bekræftedes —, at Druerne skulde paavirkes gunstigt af Regnet.

Prisen paa 1898 Aars Vin har stillet sig i Høide med Noteringerne for

*

de bedre tidligere Aargange — et sikkert Tegn paa Kjøbernes gode Forhaabninger om Vinens Beskaffenhed.

Udbyttet af Vinhøsten i Gironde, 2 355 645 Hektoliter, kommer ikke op til Middelsmængden for de 10 foregaaende Aar, idet denne udgjør 2 509 558 Hektoliter. De foregaaende 5 Aar udgjorde Høsten i dette Departement:

1893	4 928 000	Hektlr.
1894	2 334 000	—
1895	2 092 870	—
1896	3 335 450	—
1897	1 336 270	—

Det under Vinkultur lagte Areal i Gironde, der ved Indgangen af 1898 udgjorde 140 470 Hektarer, blev i Aarets Løb forøget med 1 210 Hektarer.

Exporten af Vin fra Bordeaux, der i 1897 øgedes med 25 000 Hektol., sammenlignet med 1896, viser i 1898 en Nedgang af ikke mindre end 117 628 Hektol.

Mængden af de fra Bordeaux søværts udførte Vine udgjorde i Løbet af de 5 sidste Aar:

1894	919 594	Hektoliter
1895	698 343	—
1896	864 738	—
1897	875 707	—
1898	758 079	—

Under de senere Aar har en usund Spekulation virket forstyrrende paa den jevne og regelmæssige Gang i Bordeaux's Vinhandel. Forceringen heri har blandt andet ytret sig i store Consignationsforsendelser til Udlandet. Efterat flere store Firmaer, som specielt ansaaes for Skyld i dette uheldige Forhold, er blevne satte under Administration for at likvideres, er en Reaktion indtraadt, hvilket ogsaa viser sig i Nedgang i Exporten. Man haaber forøvrigt, at Forholdene snart vil gjenindtage sin normale Gang.

Vin- og Likør-Exporten herfra til Norge udgjorde i 1898:

523 213	Liter	paa Fad og
112 426	—	„ Flasker.
Tils. 635 639	Liter	i 1898 mod
„ 441 589	—	i 1897.

Til Sverige exporteredes i 1898:

463 275	Liter	paa Fad og
81 552	—	„ Flasker.

Tils. 544 827 Liter mod 558 047 Liter i 1897.

Importen af Vin hertil fra andre Lande opgaar i 1898 til betydelige Kvantiteter; en Følge af det næst foregaaende Aars ringe Vinhøst i det sydvestlige Frankrig. Den hertil indførte udenlandske Vin konsumeres meget inden Landet selv, og en Del tilsættes den lettere Bordeauxvin for Export; til de tropiske Lande ansees saadan Tilsætning af udenlandsk stærkere Vin som nødvendig for Holdbarhedens Skyld. Vinimporten til Bordeaux stillede sig saaledes i de to sidste Aar:

Fra	1897. Hektoliter.	1898. Hektoliter.
Spanien	985 750	1 401 370
Portugal	2 180	940
Italien	770	450
Østerrige-Ungarn .	320	1 020
Algier.	444 100	316 780
Andre Lande . .	32 790	23 910
Tilsammen	1 465 910	1 744 470

Som Biforretning til Vinexporten drives endel Handel med Druebrændevin. Heraf udførtes i 1898 2 028 957 Liter mod 2 608 643 Liter i 1897. Paa Norge kommer i 1898 79 669 Liter, hvoraf 77 270 Liter paa Fad og 2 399 Liter paa Flasker. Paa Sverige kommer ialt 53 411 Liter; deraf paa Fad 44 302 og paa Flasker 9 109 Liter.

Exporten forøvrigt fra Bordeaux til Norge og Sverige, forsaavidt samme foregik søværts, indskrænkede sig til følgende Slags og Kvanta.

	Til Norge.	Til Sverige.
Frugt, fersk	16 147 Kg.	98 107 Kg.
— tørret	49 408 „	535 774 „
— konserveret . .	1 761 „	12 583 „
Grønsager, friske . . .	8 367 „	362 „
— konserverede	17 263 „	67 886 „
Tøndebaand	300 700 „	100 000 „
Terpentin	— „	21 111 „

Importen hertil fra de forenede Riger har ikke undergaaet nogen synderlig Forandring. Ligesom i tidligere Aar bestaar denne Import hovedsagelig af Trælast, Papirmasse, Jern og Staal i Stænger og Hesteskosøm.

Trælastmarkedet.

Indførselen af Gran og Furu har i de sidste Aar befundet sig i en stadig Nedgang. I 1898 er ogsaa en Mindskning at mærke fra Aaret forud. Vistnok kommer Rusland og Nordamerika med en Smule Øgning i sin Import hertil; men denne mere end modbalanceres ved Nedgangen i Indførselen fra de andre Lande, som producerer ovennævnte Træsorter. Følgende Tabel udviser den omhandlede Import hertil for Aarene 1897 og 1898:

Fra	1897. Stdr.	1898. Stdr.
Norge	111	30
Sverige	5 898	5 730
Rusland og Finland . .	12 632	12 818
Forenede Stater . . .	2 201	2 372
Tyskland	1 317	373
Canada	3 050	2 936
Østerrige	251	174
Tilsammen	25 460	24 433

Blandt Aarsagerne til den trøge Omsætning paa Trælastmarkedet her paa Pladsen nævnes de høit opdrevne Priser, som den nordiske Last holdtes i, og som tvang Jordbrugerne til at anvende mindst muligt deraf.

Den Nedgang i Priserne, som under en kortere Tid af forrige Aars Sommer og Høst indtraadte for enkelte Sorters Vedkommende, strakte ogsaa i nogen Grad sine Virkninger hid; men den snart indtraadte Stigning hindrede en mere effektiv Efterspørgsel.

Ihvorvel de skandinaviske Træsorter er de indenlandske betydelig overlegne, bevirker dog disse sidstes meget større Prisbillighed, at man i mange Tilfælde foretrækker det franske Træ, hvor man tidligere vanskeligt kunde tænke sig Anvendelsen heraf. Man kan saaledes sige, at vor Trælast delvis har tabt sin Betydning som en — i streng Forstand — Nødvendighedsartikel her paa Pladsen.

Det er især Skovplantningerne i Les Landes, som afgiver dette Virke. Disse Plantninger paabegyndtes i Midten af dette Aarhundrede i Egne, som indtil da væsentlig bestod af Ødestrækninger og hovedsageligt var opfyldte af Moradser, hvor Febre og andre Sygdomme ofte havde sine Arnesteder. Efter nogle mislykkede Forsøg fandt man frem til den rette Fremgangsmaade, blandt andet til at bortlede det skadelige Vand. Sagen vandt mere og mere Tilslutning, og saavel de private Skoveiere som Kommunerne indsaa snart, at Skovplantningen medførte en sikker og forholdsvis snar Profit. Med stor Energi gav man sig ikast med Arbeidet, og allerede for et Par Decennier tilbage var umaadelige Strækninger, hvor tidligere neppe nok et Straa groede, bedækket med tæt Furuskov, repræsenterende Hundreder af Millioner Francs Værdi. Foruden det store indenlandske Forbrug, som man ellers vilde have været nødt til at dække ved fremmed Indførsel*), exporteres der fra disse Skove aarlig over Bordeaux og Bayonne ikke mindre end ca. 600 000 Tons hovedsageligt Minetømmer og Sleepers.

Jeg har ikke villet undlade saavidt udførligt at omtale disse Plantninger og deres gunstige Resultat, da jeg tror at en Paapegen deraf kan tjene som et opmuntrende Exempel for de patriotiske Bestræbelser, som i den senere Tid er gjorte hos os forat faa Landet skovdækket igjen efter al den mod Fremtiden hensynsløse Hugst, som truer med at lægge store Strækninger af Landet skov-

*) Her kan mærkes en derigjennem skabt hel ny Industrigren, som Smeltning af Jernmalm ved Hjælp af Trækul, hvorom mere nedenfor.

bare. Exemplet hernede fra viser, at saafremt det først tilstrækkeligt gaar op for Folk, at Arbeidet inden en rimelig Tid lønnes med en paatagelig økonomisk Profit, Lysten og Energien snart giver sig kraftige Udslag. Det kan i denne Henseende fortjene at bemærkes, at den økonomiske Fordel ved Skovplantningen ansees som en saa given Sag, at man — tiltrods for de stærke Tendenser, som ellers raader hertillands for ad offentlig Vei at regulere saadanne Forhold — ikke har fundet det paakrævet at paabyde ny Plantning af Arealer, hvis Skov raseres. Kunde den samme Opfatning om Plantningernes økonomiske Nytte trænge frem hos os, var vi ganske vist langt paa Veie til at overvinde den nationale Fare, som bestaar i Landets Afskovning.

Træmasse.

Indførslen søveis af Træmasse hertil stillede sig saaledes i 1898 sammen lignet med 1897.

		Mekanisk.		Kemisk.	
		1897	1898	1897	1898
Fra					
Norge . . .	Tons	6 718	7 355	1 661	1 118
Sverige . . .	„	594	335	505	80
Tyskland . .	„	10	—	119	171
Holland . . .	„	—	—	10	182
Belgien . . .	„	72	1 023	500	364
England . .	„	—	261	—	36
Andre Lande .	„	—	—	10	11

Det fremgaar af disse Siffre, at Norge kan opvise nogen Øgning i Exporten hertil af mekanisk, men samtidig en Tilbagegang i Exporten af kemisk Masse. Sverige opviser en Tilbagegang for begge Sorters Vedkommende.

Aarsagen til Nedgangen i Indførslen af kemisk Masse tør bl. a. søges deri, at østerrigske Træmassefabrikker i de senere Aar har lykkes at vinde adskilligt Indpas for sine Produkter til Fortrængsel for nordisk Masse. Den tyske Træmasse optræder ogsaa som en skarp Konkurrent.

Nedenstaaende Opgave udviser Indførslen af Træmasse hertil søværts i de sidste fem Aar fra:

		Norge.	Sverige.	Andre Lande.	Tils.
1894	Tons	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
1898	„	8 473	415	892	9 780

Jernimporten.

Nedenstaaende Siffre angiver Importen af Jern hertil under de sidste 5 Aar. Importen omfatter omtrent udelukkende Stangjern.

		Fra Sverige.	Andre Lande.	Tils.
1894	Tons	1 728	112	1 840
1895	„	1 790	190	1 980
1896	„	1 564	—	1 564
1897	„	1 383	11	1 394
1898	„	1 315	21	1 336

Det fremgaar af denne Oversigt, at Indførslen af svensk Jern, hvilken udgjør næsten den hele Indførsel hertil, i de sidste Aar har været i stadig Nedgang. Behovet kan dog ikke siges at have mindsket; men paastaaes det nærmest at maatte være at søge i de høie Priser. Istedetfor svensk Jern har der været anvendt adskilligt Jern, som tilvirkes af spansk Malm i Masovnene i Les Landes. Med den store Tilgang paa Trækul fra Skovene i disse Distrikter kan den svenske Methode med Jerntilvirkning anvendes med det Resultat, at Produktet i Godhed ikke staar meget langt tilbage for det svenske, paa samme Tid som det kan sælges billigere.

Af Staal indførtes hertil fra Sverige i 1898 kun 26 Tons mod 47 i 1897. Den indenlandske og den tyske Produktion forsyner — med Fortrængsel af den svenske — mere og mere det herværende Marked.

Staalimporten til Bordeaux har under de sidste 5 Aar udgjort:

		Fra Sverige.	Andre Lande.	Tils.
1894	Tons	153	21	174
1895	„	186	77	263
1896	„	152	11	163
1897	„	47	6	53
1898	„	26	20	46

Af Hesteskosøm indførtes i de sidste 5 Aar hertil:

		Fra Norge.	Tyskland.	Andre Lande.	Tils.
1894	Tons	198	95	0.5	293,5
1895	„	282	33	14	329
1896	„	250	22	12	284
1897	„	315	20	20	355
1898	„	222	60	14	296

En Del Nedgang i Indførselen fra Norge er her at mærke. Denne søger sin Grund i større Anvendelse af indenlandske og tyske Søm, der sælges til billigere Priser.

Af andre Produkter, som har været Gjenstand for Indførsel hertil fra Norge og Sverige, kan nævnes:

		Fra Norge.	Sverige.	Andre Lande.	Tils.
Tran	Kg.	14 135	—	18 452	32 587
Sild	„	181	40	376	597
Fiskekonserver .	„	5 911	419	151 631	157 961
Vildt	„	46	—	108	154

		Fra Norge.	Sverige.	Andre Lande.	Tils.
Zinkmalm . .	Tons	—	2 155	20 629	22 784
Likør (Punsch) .	Kg.	65	118	28 279	28 462
Carton . . .	„	4 520	—	5 566	10 086
Kobbersulfat .	„	—	11	13 662	13 673
Fyrstikker og Splint		—	20 843	410 543	431 386

Af de under Rubrikken „andre Lande" opførte Siffre kan mærkes, at

af Tran kommer det meste fra			England
„ Fiskekonserver	—	„	—
„ Kobbersulfat	—	„	—
„ Zinkmalm	—	„	Italien
„ Likør	—	„	Holland
„ Splint	—	„	Rusland.

Skibsfarten.

Bordeaux indtager for Nærværende den 3die Plads blandt Frankriges Havnesteder med Hensyn til Omfanget af sin Skibsfart. Med Hensyn til den relative Tilvæxt i Skibsfarten kommer det imidlertid lavest blandt de Havne i Frankrig, der har nogen saadan at opvise.

Antallet af de ind- og udklarerede Fartøier i Bordeaux i 1898 opgaar ifølge det herværende Handelskammers Opgave til 2 515 mod 2 727 i Aaret forud og den registrerede Tonnage til 1 790 038 Tons mod 1 786 048 Tons i 1897. Tilbagegangen i Antal 212 Stykker, modsvares altsaa ved Tilvæxten i Drægtighed, 3 990 Tons, et Forhold som bl. A. bestyrker den Tendens, som ogsaa ellers mange Steder viser sig deri, at de større Fartøier udestænger mere og mere de mindre.

Følgende af Toldkammeret hersteds meddelte Opgave udviser Antallet og Tonnagen af de forskjellige Nationers Skibe, som ankom til Bordeaux i 1898.

Nationalitet.	Antal.	Tonnage R. T.
Britiske	523	428 696
Franske	589	391 943
Spanske	85	66 592
Norske	61	42 064
Østerrigske	26	23 506
Hollandske	58	23 353
Svenske	30	17 399
Tyske	17	16 712
Danske	21	16 591
Russiske	12	12 536
Italienske	16	6 917
Belgiske	10	5 823
Portugisiske	3	1 930
Tilsammen	1 451 Stk.	1 054 062 R. T.

Den norske Skibsfart paa Bordeaux danner saaledes saavel med Hensyn til Fartøiernes Antal som Tonnage den fjerde i Rækken af samtlige Nationer.

Nedenstaaende Opgave udviser Bevægelsen i den norske Skibsfart her paa Pladsen i det sidste Decennium.

	Dampskibe.		Seilskibe.		Tilsammen.	
Aar.	Antal.	Tons.	Antal.	Tons.	Antal.	Tons.
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
1898	54	38 170	7	3 894	61	42 064

Som det vil sees, er den norske Skibsfart, som i Midten af niti-Aarene viste en betydelig Nedgang, i de to sidste Aar gaaet ikke lidet op — en Opgang som i indeværende Aar er gaaet endnu raskere for sig. Medens Aaret 1895 saaledes kun opviser et Antal af 29 norske Fartøier med en samlet Tonnage af 16 264 R. Tons, opviser det forløbne Aar 61 Fartøier og 42 064 R. Tons.

Til denne Udvikling af vor Skibsfart bidrager i ikke ringe Grad Efterspørgslen efter Tonnage for Minetømmer fra Skovene i Les Landes for England. Exporten heraf tiltager stadigt, og opimod et Snes norske Dampskibe var ifjor engagerede i denne Trade. Om end Udbyttet for disse Skibe, som hovedsageligt var „time chartered," ikke kan siges at have været saa udmærket som f. Ex. i visse andre Emplois, har der dog herigjennem været aabnet adskillige af de Skibe, som i Østersø—Saisonen almindeligvis er engagerede i denne Trade, en sikker Anledning til en jevn Fortjeneste. Den maa derfor regnes mellem de faste Trades, som vore Skibsredere i Vintermaanederne har Interesse af at følge med Opmærksomhed. Som Returlast kan altid paaregnes Kul hertil.

Den nævnte Fremgang i den norske Skibsfart paa Bordeaux skyldes udelukkende Dampskibene, idet Seilskibene holder paa omtrent at forsvinde fra denne Plads, medens disses Antal saaledes i 1890 udgjorde 42 af 17 813 R. Tons Drægtighed, var de ifjor gaaet ned til 7 Stykker dr. 3 894 R. T. Deres Emploi indskrænker sig omtrent udelukkende til Fragtning af Pitch Pine fra den mexikanske Bugt samt Sukker og Rhum fra Vestindien.

Med Hensyn til de paa Bordeaux etablerede større regulære Dampskibslinier kan bemærkes, at en ny dansk Linie mellem Kjøbenhavn og La Plata har optaget Bordeaux som Anløbsplads. Hensigten med denne Ordning turde vistnok bl. A. være i nogen Mon at modarbeide den dominerende Indflydelse, som det store Dampskibsselskab Messageries Maritimes øver paa det fransk-sydamerikanske Fragtmarked.

I det forløbne Aar er der foretaget Maalinger af Vandstanden i Gironde efter de tidligere dersteds udførte Mudringsarbeider. Det har vist sig, at den laveste Vandstand ved Ebbe er ved Bec d'Ambes, nemlig 3.30 Meter. Ligeledes er der foretaget flere Udbedringer ved Havneanlæggene, bl. A. Installation af elektrisk Lys og af hydrauliske Kraner.

Spørgsmaalet om Oprettelse af Frihavne hertillands har vakt megen Interesse i Bordeaux og en Komite er nedsat af Handelskammeret forat drøfte samme for denne Plads's Vedkommende.

Paa norske Fartøier paamønstredes 58 og afmønstredes 54 Mand; paa svenske Fartøier resp. 9 og 7. Af Rømninger anmeldtes 14 Tilfælde.

P. Ottesen.

Neapel.

Aarsberetning dateret 27de Mai 1899.

Skibsfarten i 1898.

Norske Skibe.	Med Ladning.		I Ballast.		Tilsammen.				Bruttofragter i Lire.*)
							Deraf Dampskibe.		
	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	
I. Ankomne.									
Fra Norge til Hovedstationen	20	10 599	-	-	20	10 599			96 840
- Norge til Vicekonsulsstationerne	10	3 412	-	-	10	3 412			22 000
- Sverige til Hovedstationen	1	738	-	-	1	738			19 500
- andre Lande til Hovedstationen	20	15 289	4	3 314	24	18 603			411 265
- andre Lande til Vicekonsulsstationerne . .	1	129	1	85	2	214			11 000
Ialt	52	30 167	5	3 399	57	33 566	51	32 631	560 605
II. Afgaaede.									
Til Norge fra Hovedstationen	10	6 231	-	-	10	6 231			7 305
- andre Lande fra Hovedstationen	7	5 102	28	18 607	35	23 709			20 000
- andre Lande fra Vicekonsulsstationerne . .	1	85	11	3 541	12	3 626			2 300
Ialt	18	11 418	39	22 148	57	33 566	51	32 631	29 605

Ingen Fartøier anløb Distriktets Havne for Ordre eller for Havari.

---

*) I Bruttofragterne indgaar ikke de af norske Dampskibe optjente Maanedsfragter.

Af svenske Fartøier ankom 5 dr. 4 981 Tons; alle med Ladning. Samlet Bruttofragt Lire 93 145.

Erlagte Konsulatafgifter af norske Skibe ved Hovedstationen Lire 2 346.20, ved Vicekonsulsstationerne Lire 174.60, hvoraf tilfaldt Konsulen Lire 87.30; af svenske Skibe ved Hovedstationen Lire 271.00, ved Vicekonsulsstationerne Lire 168.20; hvoraf tilfaldt Konsulen Lire 84.10. Ialt tilfaldt Konsulen Lire 2 788.60. Expeditionsafgifter af norske Expeditioner Lire 642.20, af svenske Lire 99.10.

Til Neapels Konsulatdistrikt ankom i 1898 57 norske Fartøier dr 33 566 Tons (mod 51 dr. 29 328 Tons i 1897), hvoraf 45 Fartøier dr. 29 940 Tons til Neapel og 12 dr. 3 626 til Bari.

Vicekonsulaterne i Salerno og Gioja Tauro er inddragne.

Til Torre Annunziata, hvor Vicekonsul ikke er ansat, ankom derhos 2 Fartøier, dr. 2 593 Tons.

Den norske Skibsfart paa selve Hovedstationen har, sammenlignet med de foregaaende Aar, stillet sig saaledes: 1898 45 Fartøier dr. 29 940 T., 1897 36 dr. 23 468 T., 1896 25 dr. 14 347 T.

Af de til Stationerne ankomne Fartøier bragte 30 Fiskevarer og Stykgods fra Norge, hvoraf 20 til Neapel og 10 til Bari, 1 Træmasse fra do., 4 Klipfisk fra Newfoundland, 1 Trælast fra Sverige, 1 Kornvarer fra Newyork, 1 Stykgods fra Holland, 1 Trælast fra Rangoon, 1 Stykgods fra Savannah og 10 Stenkul fra England. 5 Fartøier ankom i Ballast, 10 indtog i Neapel Stykgods til Norge, 6 do. til Belgien og Holland, 1 Fiskevarer til Messina. 1 fik Oliefragt fra Bari til Frankrige. 39 Fartøier afgik i Ballast eller med Restladning.

De ankomne svenske Fartøier bragte Stenkul fra England.

Den subvenerede norsk-spanske Linie gjorde 14 Reiser til Neapel med Fiskevarer og Stykgods og 1 Reise til Bari. 10 af disse Fartøier erholdt Udfragt til Norge, hovedsagelig Hamp, Vin og Sydfrugter. Linien er nu ganske godt indarbeidet. For at erholde Størstedelen af de Varer, som skibes til de forenede Riger, burde disse Skibe anløbe Neapel mindst en Gang hver Maaned uden Hensyn til, hvor stort Kvantum Varer der maatte være at erholde hersteds, da det er af stor Betydning for de herværende Exportører at kunne gjøre sikker Regning paa Liniens regelmæssige Anløb.

Fragtmarkedets Stilling var i det Hele taget god, og stillede Fragterne sig som følger:

Dampskibe. Bergen—Neapel Lire 60 pr. Ton Stokfisk, L. 30 pr. T. Klipfisk og Lire 5 pr. Tønde Tran, Christiania og Skien—Neapel 22 sh. 6 d pr. Ton Træmasse, Barcelona—Neapel L. 15 pr. T. Sardiner og L. 20 pr. T. garvet Læder, Neapel—Christiania 35 sh. pr. T. Hamp, Vin og Nødder og 45 sh. pr. Ton Maccaroni, Arendal 40 sh. pr. T. do., Bergen 35 sh. pr. T. Lakrits og Hamp, Holmestrand 50 sh. pr. T. Vin, Tromsø 45 sh. pr. T. do., Hernøsand —Neapel Frs. 70 pr. Std. Trælast, Glasgow—Neapel 8 sh. 9 d à 12 sh.

10 d pr. T. Stenkul, Newcastle—Tyne 8 sh. 9 d à 10 sh. 6 d pr. T. do., Newport Mon. 8 sh. à 9 sh. 7½ d pr. T. do., Cardiff 7 sh. 6 d pr. T. do., Barry 9 sh. pr. T. do., Swansea 9 sh. 6 d pr. T. do, Blyth 8 sh. 9 d, Rangoon—Neapel 41 sh. 6 d pr. Load Trælast, Newyork—Neapel £ 2 500 for 2 000 Tons Mais.

Seilfartøier. Newfoundland—Neapel 2 sh. 6 d + 5 % à 3 sh. pr. Kvintal Klipfisk, Savannah—Neapel 2 sh. 7 d pr. Tønde Harpiks og 20 Cents pr. Kasse Terpentin.

Intet Rømningstilfælde anmeldtes. For norske Fartøier paamønstredes der 2 Mand, hvoraf 1 Nordmand, og afmønstredes der 1 Nordmand.

Konsulatets Adresse er fremdeles Parco Regina Margherita No. 1. Almindelig Expeditionstid fra Kl. 10—2.

Til Neapel ankom ialt 5 990 Fartøier dr. 3 257 530 Tons, hvoraf

Italienske	4 805	dr. 1 397 799	Tons
Britiske	441	„ 740 431	—
Tyske	248	„ 600 778	—
Østerrigske	193	„ 162 296	—
Franske	156	„ 155 766	—
Norske	45	„ 29 219	—
Hollandske	33	„ 25 720	—
Græske	26	„ 23 813	—
Belgiske	18	„ 26 296	—
Danske	13	„ 11 345	—
Svenske	3	„ 3 073	—
Tyrkiske	2	„ 140	—
Spanske	1	„ 546	—

Af Havnearbeider kan nævnes Forlængelse af Molo San Vincenzo i Neapel. Den tidligere omtalte Tørdok i Neapel, som er anslaaet til at koste ca. 4 Millioner Lire, vil sandsynligvis snart blive paabegyndt. Indbydelse til Anbud paa Opførelsen deraf skal i disse Dage være udgaaet fra Ministeriet i Rom. Det herværende Handelskammer er endnu ikke blevet gjort bekjendt med Betingelserne, som turde kunne erfares ved Henvendelse til det italienske Generalkonsulat i Christiania.

Den nye Landingsplads for Passagerer, der kommer Søveien, er nu taget i Brug, hvorhos Dampkraner for Losning er anbragt paa Kaierne i Neapel.

Neapel egner sig specielt for Losning af Kulladninger, idet man nu kan losse 800 Tons pr. Arbeidsdag.

Angaaende Kulcertepartier m. m. tillader man sig at henvise til Konsulatets Aarsberetning for 1896. I det Hele taget faar Fartøierne meget hurtig Expedition i Neapel.

Distriktets Industri og Handel staar fremdeles paa et lavt Trin. Paa enkelte Omraader mærkes dog Fremskridt, og taler man om at afholde en Industri- og Kunstudstilling i Neapel i 1902.

Efterretningen om, at den Toldkrig, der i mange Aar har existeret mellem Italien og Frankrige, er ophørt, idet Enighed om normal Toldbehandling af de fleste Artikler endelig er opnaaet, blev hilset med Glæde — især af den agerdyrkende italienske Befolkning, som er interesseret i Vindyrkning. Da Frankrige imidlertid har fundet nye Kilder for sit Vinbehov, og Italienerne dels har forbedret sine Vine og dels erhvervet nye Markeder, hvorhos de fleste syditalienske Vine er for alkoholholdige til at nyde godt af Toldnedsættelsen, er det lidet sandsynligt, at Vinexporten til Frankrige fra dette Distrikt vil blive saa betydelig, som man havde haabet.

Distriktets økonomiske Tilstand lader fremdeles meget tilbage at ønske. Man skal derfor atter anbefale vore Exportører at iagttage den største Forsigtighed og ved eventuelle Vanskeligheder strax at henvende sig til Konsulatet.

Man maa derhos fraraade Haandværkere at reise til Neapel for at søge Arbeide.

Kursen paa Sigtvexler var gjennemsnitlig:

	London.	Paris.
Januar	Lire 26.48	Lire 105.00
Februar	„ 26.60	„ 105.30
Marts	„ 26.75	„ 105.70
April	„ 27.15	„ 107.60
Mai	„ 27.25	„ 107.70
Juni	„ 27.10	„ 107.30
Juli	„ 27.12	„ 107.40
August	„ 27.20	„ 107.60
September	„ 27.25	„ 107.80
Oktober	„ 27.50	„ 108.70
November	„ 27.50	„ 108.60
December	„ 27.20	„ 107.80

Italiensk Rente stod over Pari (L. 103).

Høsten. Korn-, Frugt- og Hamphøsten var god, hvorimod Mandelolie- og Vinhøsten gav daarligt Udbytte.

Handel.

Fra Norge indførtes Klipfisk, Stokfisk, Røgesild, Tran, Træmasse og gammelt Jern.

Fra Sverige Trælast, Jern, Hesteskosøm og Fyrstikker.

Fiskevarer. Saalænge Priserne i Norge var lave, var Konsumen af Klip- og Stokfisk temmelig betydelig. Efter Fredsslutningen mellem Spanien og Amerika steg Priserne, og da Guldagioen her gik op, blev Kjøbelysten betydelig mindre. Man hørte derhos Klager over, at Fisken meget snart tabte sin hvide Farve og ikke holdt sig længe, hvad man tilskrev mangelfuld Tilberedelse,

hvorom Konsulatet har udtalt sig tidligere. Behovet blev derfor for en stor Del dækket af engelsk og fransk Fisk.

Stokfiskmarkedet var meget fast og Priserne stigende paa Grund af den knappe Beholdning.

Salgspriserne i Neapel stillede sig som følger: Norsk Klipfisk Lire 60 à 68, islandsk do. L. 60 à 65, Gaspé L. 70 à 72, Newfoundlandsfisk L. 65 à 70, Labrador L. 50 à 55, fransk Fisk (lavé) L. 53 à 55, Stokfisk, almindelig Hollænder L. 80 à 90, Italiener L. 84 à 86, Lange L. 85 à 88, Hyse L. 65 à 68, rund Brosme L. 55 à 57, kløvet do. L. 60 à 63; alt pr. 100 Kg. fortoldet Vare.

Den første Ladning norsk Nyfisk (Klipfisk) ankom hertil den 18de Juni.

Fra 20 norske Dampskibe udlossedes i Neapel 1 566 305 Kg. Klipfisk og 747 792 Kg. Stokfisk.

Ifølge officiel Opgave fra Toldvæsenet udgjorde Importen af begge Sorter ialt 6 161 076 Kg., hvoraf 3 334 068 Kg. kom fra Norge.

Røgesild. Via Hamburg og Genua ankom 1 200 Kasser à 8—9 Kg., som i Sæsonen betingede L. 7 à 8 pr. Kasse. Af engelsk Sild indførtes ca. 1 500 Tønder. Priserne varierede fra L. 22—34 efter Sæsonen, som begynder i November og slutter i Marts eller April.

I Mellemtiden bør man ikke sende Sild til Neapel.

Tran. Direkte fra Norge importeredes 76 Tønder norsk Medicintran, hvorhos nogle mindre Partier ankom via Hamburg og Hull. Salgsprisen hos Drogisterne var L. 3.50 pr. Liter. „Scotts cod liver oil" har vundet stor Udbredelse paa Grund af den voldsomme Reklame, der gjøres for dette Produkt, som nu anbefales af Læger som et udmærket Middel mod omtrent alle Sygdomme.

Træmasse. Med den norske Linie indførtes 60 000 Kg. Cellulose for Papirfabrikerne i Isola di Lire.

Gammelt Jern. Af gamle Jernbaneskinner ankom fra Norge 159 385 Kg.

Trælast. For Marinens Regning indførtes fra Sverige til Neapel og Castellamare 1 950 Kubikmeter Planker; af Pitchpine ca. 10 000 Kbm. Pris L. 47 a 48 pr. Kbm., fra Adriaterhavet (Fiume og Triest) 35 500 Kbm. Pris L. 45 a 47 (saget Virke for Byggeforetagende betaltes med L 34), Trælast fra Rumænien 1 500 Kbm. Pris L. 58 a 59 pr. Kbm.

Den Kontrakt, som i Anledning af Byggeforetagenderne i Neapel efter Koleraepidemien i 1884 blev afsluttet, hvorved det bestemtes at anvende Pitchpine, samt vore forholdsvis høie Priser har omtrent udelukket svensk og norsk Trælast fra dette Marked, naar undtages det Kvantum, som næsten aarlig forbruges af Marinens Værfter.

Jern. Fra Sverige importeredes ca. 700 Tons Jern. Priserne var L. 23 a 27 pr. 100 Kg. cif Neapel. Hvormeget der ankom af andre Sorter, kan ikke angives nøiagtig, da der ikke foreligger nogen paalidelig Opgave over Jernimporten.

Hesteskosøm. Importen fra Sverige opgives at have udgjort 56 480 Kg., som omsattes til følgende Priser, cif. Neapel.

No.	4	5	6	6½	7	7½	8	8½	9
Lire	107	92	81	73	68	65	63	61	59

÷ 5 pCt. pr. kontant. Italiensk Fabrikat betingede L. 70 a 80 ÷ 12 pCt. Rabat og 3 pCt. pr. kontant og østerrigsk Vare L. 74 a 77 pr. 100 Kg.

Fyrstikker. Af svenske Fyrstikker ankom der 16 Kasser = 82 200 Æsker. Priserne var de samme som i 1897.

Bari.

(Uddrag af Aarsrapport fra Vicekonsulen).

„Paa Grund af den ringe Fiskebeholdning i Norge har Importen af Fisk været liden. Spekulanterne har derfor henvendt sig andetsteds og gjort større Indkjøb i Newfoundland, hvorfra indførtes ca. 9 000 Kvintaler. Importen af norsk Klipfisk udgjorde 7 730 Kvintaler og af Stokfisk 100 Kvintaler. I disse Tal indgaar ikke, hvad der ankom fra italienske Havne, f. Ex. Genua og Neapel, hvor Kjøberne maatte henvende sig for at tilfredsstille Kundernes Behov.

Salgspriserne paa dette Marked var følgende: norsk Klipfisk L. 66 a 67, Newfoundlandsfisk og Gaspé L. 55 a 80, Stokfisk L. 55 a 80.

De ankomne Fartøiers Antal var 13, hvoraf 1 Seilfartøi.

Klouman.

Port Louis (Mauritius).

Aarsberetning dateret 31 Marts 1899.

Skibsfarten. I 1898 ankom 10 norske Skibe dr. 6 179 Tons mod i 1897 16 Skibe dr. 9 662 T., i 1896 20 Skibe dr. 13 736 T. og i 1895 14 Skibe dr. 8 480 T. Erlagte Konsulatafgifter £ 16. 19. 6½. Blandt de ankomne Skibe var blot et Dampskib, der ankom i Ballast fra Sydafrika og afseilede med en Ladning Sukker til Delaware. 4 Skibe dr. 2 968 Tons ankom i Ballast, 4 Skibe dr. 1 658 T. ankom med Ladning fra forskjellige Havne. Et Fartøi paa Reise fra Rangoon til Falmouth med Tømmerladning anløb Havnen for at søge Lægehjælp, idet Kapteinen og

to af Mandskabet var syge. Et norsk Fartøi anløb for Reparation. — Af ovennævnte Fartøier afseilede 3 i Ballast, 2 med Ladning af Sukker, 3 med Stykgodsladning til forskjellige Havne og 2 med sine tidligere indtagne Ladninger. Der ankom ingen svenske Fartøier. — Der meldtes ingen Ulykkestilfælder fra norske Skibe under deres Ophold her i Havnen.

De udgaaende Fragtrater herfra i det forløbne Aar var følgende: Til Europa 20—25 sh. + 5 pCt. pr. Ton; til Amerika 17 sh 6 d—20 sh. + 5 pCt. pr. Ton (Dampskibe), 23 sh. 6 d + 5 pCt. for Seilskibe; til Australien 10 sh.—15 sh. + 5 pCt, til New Zealand 17 sh. 6 d—20 sh. + 5 pCt., til Kapkolonien 18 sh.—30 sh. + 5 pCt (Dampskibe), 15 sh. + 5 pCt. (Seilskibe), til Bombay 5—11 Annas pr. Sæk.

Sukkerexporten. Følgende sammenlignende Tabel viser Totaludførselen af Sukker fra Kolonien i de sidste 5 Aar:

Høsten 1897—98 121 693 971 Kg., 1896—97 152 677 973 Kg, 1895—96 142 645 722 Kg., 1894—95 113 793 319 Kg., 1893—94 139 751 810 Kg. Høsten 1897—98 er som ventet paa Grund af den langvarige Tørke i 1897 blevet betydelig under middels. For indeværende Aars (1898—99) Høst har Veiret den hele Tid været usædvanlig gunstigt baade for Plantagerne og for Sukkerfabrikationen, og Udbyttet er blevet betydelig større end tidligere Aar. Til Byen er der til Dato ialt ankommet 178 412 Tons, hvoraf 151 325 Tons allerede er udskibet. Paa samme Tid ifjor var der ankommet 120 508 Tons og udskibet 87 316 Tons. Udsigterne for Høsten 1899—1900 er gunstige, og Udbyttet tegner til at blive over middels, tildels endog betydelig over. Det udskibede Sukker gaar væsentlig til Indien, Kapkolonien, Amerika og Australien.

De vigtigste Exportartikler forøvrigt er Rum, Vanilje og Aloetrevler, der væsentlig gaar til Storbritannien og Frankrige. — Dyrkning af The fortsættes fremdeles, men Resultaterne lader meget tilbage at ønske baade med Hensyn til Udbytte og Afsætningsfelt for Produktet.

Postbefordringen sker fremdeles ved Messageries maritimes via Aden, Djibouti og Madagaskarhavne hver 14de Dag og ved British India Steam Navigation Co. lim.

Havnearbeider. En fra England udsendt Ingeniør ankom i Begyndelsen af Aaret og har siden været travlt beskjæftiget med at tilse Arbeiderne i Havnen.

Pesten i Port Louis. Henimod Enden af Januar indtraf de første Tilfælde af denne frygtede Sygdom i Port Louis. Sygdommen søges energisk bekjæmpet af Regjeringen og kommunale Myndigheder. Tilfældene har hidtil været sporadiske. Fra 1—24 Marts iaar bemærkedes ingen nye Sygdomstilfælde; senere er der dog indtruffet et Par Tilfælde. Man venter imidlertid intet alvorligere Udbrud af Sygdommen.

Handelen. Skjønt denne ikke kan siges at have bedret sig nævneværdig, har dog Følgerne af en rigelig Sukkerhøst og rask Afsætning af dens Produkter gjort sig mærkbare og atter bragt Forretningslivet i en god Gjænge. Penge, der ifjor paa denne Tid var saa knappe, er nu tilstede i Mængde og

lette at erholde. Tilliden, der ifjor var stærkt rystet, er nu atter befæstet og med Udsigt til en usædvanlig god Sukkerhøst for næste Sæson og gunstige Forhold paa det indiske Marked nærer man grundet Haab om at se Mauritius hæve sig fra sin nuværende trykkede Stilling og om Handelslivets Opblomstring.

Summen af oppebaarne Konsulatafgifter i 1898 udgjorde Rs. 247.32 = £ 16. 19. $6^1/_2$.

Hamilton Stein.

Manila.

Aarsberetning dateret 22 Marts 1899.

I Aarets Løb ankom med Ladning 9 norske Dampskibe og et Seilskib drægtige tils. 8 924 Ton. De 9 Dampskibe ankom med Stykgods fra Hongkong. 8 Skibe afgik til Hongkong, deraf et i Ballast Erlagte Konsulatafgifter Kr. 566,44, Expeditionsafgifter Kr. 11.50

Der har været Stagnation i Forretningerne i næsten to Maaneder paa Grund af Fiendtlighederne mellem de Indfødte og de amerikanske Tropper. Næsten ingen Varer er ankommet siden Fiendtlighedernes Udbrud, og hvis man ikke meget snart kommer til en fredelig Ordning, vil der sikkert tilføies Øernes Handel ubodelig Skade.

Francis E. Coney.

Indhold: **Bilbao** S. 451. — **Bordeaux** S. 463. — **Caracas** S. 461. — **Manila** S. 480. — **Neapel** S. 473. — **Port Louis (Mauritius)** S. 478. — **Rio de Janeiro** S. 433. — **Wien** S. 460.

Johannes Bjørnstads Bogtrykkeri.

Beretninger om Handel og Skibsfart.

Uddrag af Aarsberetninger fra de norske og svenske Konsuler for 1898 m. M.,

No. II. udgivet ved Departementet for det Indre. **1899.**

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

Barcelona.

Aarsberetning dateret 24de Juni 1899.

Skibsfarten i 1898.

Norske Skibe.	Med Ladning.		I Ballast.		Tilsammen.		Deraf Dampskibe.		Brutto-fragter i Kroner.
	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	
I. Ankomne:									
Fra Norge til Hovedstationen..	24	11 967	1	575	25	12 542	25	12 542	62 503
- — - Vicekonsulsstationerne	37	19 643	1	462	38	20 105	38	20 105	57 034
- Sverige til Hovedstationen	—	—	—	—	—	—	—	—	—
- — - Vicekonsulsstationerne	—	—	—	—	—	—	—	—	—
- andre Lande, Hovedstationen	30	18 166	—	—	30	18 166	29	17 123	172555
- — Vicekonsulsstationerne	69	27 699	173	90 918	242	118617	228	113642	203203
tilsammen	160	77 475	175	91 935	335	169430	320	163412	495295
II. Afgaaede:									
Til Norge fra Hovedstationen ..	14	8 785	1	653	15	9 438	15	9 438	13960
- — - Vicekonsulsstationerne	46	27 625	—	—	46	27 625	43	26 664	152433
- Sverige fra Hovedstationen..	—	—	—	—	—	—	—	—	—
- — - Vicekonsulsstationerne	3	1 988	—	—	3	1 988	3	1 988	30455
- andre Lande, Hovedstationen	1	413	41	22 287	42	22 700	40	20 598	—
- — Vicekonsulsstationerne	162	77 011	68	30 823	230	107834	219	104565	364832
tilsammen	226	115822	110	53 763	336	169585	320	163253	561680

Af svenske Skibe ankom 74 dr. 55 576 Tons.

Om hertil lægges de ved Aarets Begyndelse og Slutning overliggende Skibe, viser det sig, at Distriktets Havne, i hvilke Konsuler findes ansatte, i 1898 besøgtes af ialt 339 norske Skibe dr. 171 304 Tons og 74 svenske Skibe dr. 55 576 Tons, hvortil kommer yderligere. 3 norske dr. 1 119 Tons og 1 svensk dr. 232 Tons, som indkom kun for at reparere eller søge Ordre etc.

De Skibe, der lossede eller lastede, fordeler sig paa de forskjellige Stationer paa følgende Maade:

Havn:	Norske Skibe. Antal.	Tons.	Svenske Skibe. Antal.	Tons.	Tilsammen. Antal.	Tons.	Sum af erlagte Kosulatafgifter i Pesetas.
Barcelona . . .	57	32 138	10	7 452	67	39 590	3 160.10
Alicante . . .	19	7 587	4	3 407	23	10 994	770.10
Almeria . . .	22	10 078	4	3 489	26	13 567	730.95
Cartagena . . .	23	17 273	4	3 407	27	20 680	1 631.65
Denia	19	9 141	5	3 584	24	12 725	689.95
Mahon	—	—	—	—	—	—	—
Malaga . . .	34	17 050	13	9 649	47	26 699	1 532.70
Palma	2	696	1	904	3	1 600	109.30
Tarragona . .	39	20 972	15	11 370	54	32 342	1 993.55
Torrevieja . .	13	7 117	3	2 173	16	9 290	652.10
Valencia . . .	111	49 252	15	10 141	126	59 393	4 288.90
Sum	339	171 304	74	55 576	413	226 880	15 559.30

I de nærmest foregaaende fem Aar, besøgtes samme Havne af sammenlagt følgende Antal norske og svenske Skibe:

Aar.	Norske Skibe. Antal.	Tons.	Svenske Skibe. Antal.	Tons.
1897	448	215 811	85	62 924
1896	343	155 051	106	78 321
1895	351	150 982	61	38 446
1894	352	161 291	108	70 501
1893	384	192 263	142	97 859

Ved en Sammenligning med nærmest foregaaende Aar viser sig en ret betydelig Nedgang saavel for den norske som for den svenske Skibsfart paa Distriktet, idet nemlig de svenske Skibes Antal formindskedes med omkring 13 pCt. og deres Tonnage med 12 pCt ; Nedgangen for de norske udgjør respektive 25 pCt. og 21 pCt.

Med Hensyn til foranstaaende Ziffre anmærkes forøvrigt, at et stort Antal Dampskibe under en og samme Reise anløb flere Havne inden Distriktet, men dette uagtet i hver saadan særskilt opførtes som e t Skib.

I de ovenanførte Beløb for optjente Bruttofragter er for de fleste Havne ikke medregnet Fragterne for de Skibe, som gaar under „Timecharter“ eller Maanedsbefragtning. Som saadanne ere anførte med Last ankomne 49 norske og 6 svenske Dampskibe, samt med Last afgaaede 122 norske og 12 svenske.

Det sammenlagte Beløb af disse Maanedsfragter udgjør i runde Tal:

for fra	„andre Lande"	ankomne norske Skibe	Kr.	280 000
„ til	—	afgaaede —	„	720 000
„ fra	—	ankomne svenske Skibe	„	40 000
„ til	—	afgaaede —	„	100 000

Omendskjønt det paa den ene Side ikke bør tabes af Sigte, at Befragterne af disse Skibe almindeligen betales deres Kul, Havneudgifter, Konsulatafgifter m. m., som for andre Skibe udgaar af Bruttofortjenesten, saa maa dog paa den anden Side tages i Betragtning, at samme Maanedsfragt for et og samme Skib opføres i hver Havn inden Distriktet, som det under en og samme Reise besøger, samt at de i Trafiken paa Spanien gaaende Skibe under en og samme Maaned besøge mindst to, ofte fire eller flere Havne inden- eller udenfor Distriktet. Høist Halvdelen eller kanske kun en Trediedel af Maanedsfragternes Slutsummer burde derfor adderes til de i første Tabel her ovenangivne Bruttofragtsbeløb. Med de for Tilfældet gjældende almindelige Fragtsatser og de i hver Havn lossede eller indtagne Varemængder som Udgangspunkter at beregne Bruttofragterne for omhandlede Skibe, turde ei heller være fuldt rigtigt, selvom Kapteinerne, hvilket ei altid er Tilfældet, herom kan give Konsulatet nødvendige Opgaver, da de Stigninger eller Fald i Fragtsatserne, som under Kontraktens Varighed indtræffer, jo ikke angaar Rederierne, men blot Befragterne.

De i Aaret 1898 inden Distriktet opkrævede Konsulatafgifter og Expeditionsafgifter beløbe sig til:

Konsulatafgifter:		fra norske Skibe		fra svenske Skibe.
Ved Vicekonsulsstationerne	Pesetas	9 236,95	Pesetas	3 162,25
hvoraf Halvdelen tilfalder Konsulskassen med	„	4 618,45	„	1 581,15
i Barcelona	„	2 617,65	„	542,45
tilsammen til Konsulskassen	Pesetas	7 236,10	Pesetas	2 123,60

eller total Konsulatafgift Pesetas 9 359,70.

Expeditionsafgifter i Barcelona:

for norske	Expeditioner	Pesetas	234,40	hvoraf	80	pCt.	til Konsulsk.	187,55
„ svenske	—	„	75,40	„	—	-	—	60,30
„ fælles	—	„	5,50	„	—	-	—	4,40
tilsammen		Pesetas	315,30	hvoraf	80	pCt.	til Konsulsk.	252.25

Forandringerne i Skibenes Besætninger have i Aaret 1898 været yderst faa; fra norsk Skib afmønstredes i Barcelona 4 og i Valencia 1 norsk Sømand samt paamønstredes i Barcelona 3 Nordmænd og 3 Udlændinger, i Valencia 1 Nordmand og 1 Svenske; fra svensk Skib rømte i Barcelona 1 svensk Sømand; fra norsk Skib rømte i Barcelona 1 Nordmand og 1 Udlænding samt i Valencia 1 svensk.

**

Til alle Spaniens Havne ankom fra Udlandet og de spanske Kolonier:

Med Ladning	Aar 1896 Antal	Tons	Aar 1897 Antal	Tons	Aar 1898 Antal	Tons
Dampskibe, spanske	5 600	4 693 498	5 544	4 833 125	4 734	3 946 220
— udenlandske	3 600	2 886 440	3 321	2 780 796	3 234	3 122 879
Seilskibe, spanske	1 222	94 146	1 071	93 995	1 151	74 042
— udenlandske	920	190 921	769	166 660	587	122 295
Sum	11 342	7 865 005	10 705	7 874 576	9 706	7 265 436
i Ballast:						
Dampskibe, spanske	1 665	1 603 251	1 725	1 640 775	1 513	1 447 717
— udenlandske	4 790	4 502 859	4 665	4 823 253	4 609	4 403 282
Seilskibe, spanske	2 158	42 445	1 351	30 701	1 092	27 924
— udenlandske	586	142 997	511	146 447	435	133 792
Sum	9 199	6 291 552	8 252	6 641 176	7 649	6 012 715
tilsammen ankomne	20 541	14 156 557	18 957	14 515 752	17 355	13 278 151
og afgaaede med Ladning:						
Dampskibe, spanske	5 856	5 659 439	5 872	5 763 381	5 297	4 858 369
— udenlandske	7 809	6 719 179	7 853	7 122 019	7 957	7 928 423
Seilskibe, spanske	1 344	94 049	1 282	82 097	1 396	75 686
— udenlandske	890	194 135	742	181 558	648	150 772
Sum	15 899	12 666 802	15 749	13 149 055	15 298	13 013 250
i Ballast:						
Dampskibe, spanske	803	500 899	723	436 464	597	368 959
— udenlandske	489	577 336	376	565 085	328	530 261
Seilskibe, spanske	371	22 270	334	20 661	502	19 398
— udenlandske	392	99 473	299	78 397	232	64 052
Sum	2 055	1 199 978	1 732	1 100 607	1 659	982 670
tilsammen afgaaede	17 954	13 866 780	17 481	14 249 662	16 957	13 995 920

Medens Aaret 1897 i Forhold til det nærmest foregaaende viste en Nedgang i saavel de ankomne som de afgaaede Skibes Antal, steg dog den sammenlagte Tonnage for ankomne lastede Skibe med 9 571 Tons og for afgaaede dito med ikke mindre end 482 253 Tons, hvorved altsaa i selve Virkeligheden nævnte Aar maa ansees for at have medført en Stigning i Skibsfarten paa Spanien. Anderledes stiller Forholdet sig for det ulykkelige Krigsaar 1898, som viser en Formindskelse for de ankomne lastede Skibe med 999 i Antal og 611 140 i Tonnage, samt for de afgaaede lastede Skibe med resp. 451 og 135 805. At Nedgangen ikke blev større, turde kunne tilskrives adskillige Aarsager saasom dels, at den aktuelle Krigstilstand først indtraadte nærmere Aarets Midte og ei blev af synderlig lang Varighed; dels at Antillernes og Filippinernes Tab først længere fremover turde komme til at gjøre sig følelig i sin fulde Virkning med

Hensyn til Aftagendet i Forbindelserne mellem det gamle Moderland og sammes Kolonier; dels at Omstændigheder, hvilke skulle nedenfor berøres, umiddelbart om end blot forbigaaende, bragte visse spanske Artikler til at vinde forøget Afsætning paa nærmere Markeder; samt antagelig dels ogsaa Krigsskuepladsenes Afstand fra Spanien, Fraværelsen af fiendtlige Krigsskibe i de europæiske Farvande saavelsom sydamerikanske, samt Frihed for Blokering af de spanske Havne. Sidstnævnte Omstændigheder turde forklare den Forøgelse, som viste sig i Trafiken med spanske Seilskibe, som vel hovedsageligen befare de nærmere Farvande, medens derimod de spanske Dampskibes Antal og Tonnage faldt med 910 og 886 905 for de med Last ankomne samt med resp. 575 og 905 012 for de med Last afgaaede. Hvad der tabtes af de spanske Dampskibe, kom imidlertid delvis de udenlandske tilgode; for ankomne lastede udenlandske Dampskibe var nemlig Tonnagen 342 085 og for de afgaaede 806 402 høiere end foregaaende Aar.

Ifølge fra endel Vicekonsuler modtagne og under Haanden fra Toldmyndighederne indhentede Oplysninger ankom i Aaret 1898 til Distriktets fornemste Havne følgende Antal Skibe under spansk og fremmed Flag:

Til	Barcelona		Alicante	
Skibets Nationalitet:	Antal	Tons	Antal	Tons
Spanske, i Kystfart	2 007	1 012 530	1 236	836 244
— i Udenlandskfart	681	896 341		
Italienske	259	297 033	35	[1])
Britiske	249	237 551	48	„
Franske	129	169 046	281	„
Tyske	63	59 390	2	„
Norske	69	41 241	19	„
Svenske	—	—	4	„
Østerrigske	26	28 990	2	„
Belgiske	10	14 848	—	„
Nederlandske	17	12 772	5	„
Græske	11	12 058	1	„
Danske	13	6 016	3	„
Russiske	7	5 504	11	„
Portugisiske	3	1 528	—	„
Forenede Staters	1	1 148	—	„
Brasilianske	1	180	—	„
Sum	3 546	2 796 376	1 647	1 287 330

Til	Almeria		Cartagena		Denia	
Skibets Nationalitet:	Antal	Tons	Antal	Tons	Antal	Tons
Spanske, i Kystfart	[1])	[1])	1 665	[1])	300	61 463
— i Udenlandskf.	7	11 374				
Italienske	2	1 825	39	„	3	2 152
Britiske	191	183 125	326	„	79	71 772
Franske	3	3 718	68	„	2	3 171
	203	200 042	2 098	„	384	138 558

[1]) Mangler Opgave.

Til Skibets Nationalitet:	Almeria Antal	Almeria Tons	Cartagena Antal	Cartagena Tons	Denia Antal	Denia Tons
Transport	203	200 042	2 098	„	384	138 558
Tyske	3	1 425	16	[1])	1	556
Norske	22	10 072	25	„	19	9 139
Svenske	4	3 488	4	„	5	3 584
Østerrigske	2	1 820	1	„	—	—
Belgiske	1	1 630	3	„	—	—
Nederlandske	—	—	2	„	—	—
Græske	—	—	3	„	—	—
Danske	3	1 960	2	„	14	9 762
Russiske	3	2 635	7	„	3	3 647
Portugisiske	—	—	1	„	—	—
Forenede Stater	—	—	—	„	—	—
Brasilianske	—	—	—	„	—	—
Sum	241	223 072	2 162	—	426	165 246

Til Skibets Nationalitet:	Malaga Antal	Malaga Tons	Torrevieja Antal	Torrevieja Tons	Valencia Antal	Valencia Tons
Spanske, i Kystfart			[1])	[1])	[1])	[1])
— i Udenlandskf.	1 412	905 117	15	14 977	[1])	[1])
Italienske	19	[1])	—	—	92	42 440
Britiske	202	„	3	1 778	358	279 599
Franske	67	„	3	2 614	154	129 472
Tyske	62	„	—	—	62	36 218
Norske	—	„	13	7 125	127	59 765
Svenske	47	„	3	2 174		
Østerrigske	7	„	3	1 183	29	32 868
Belgiske	—	„	—	—	6	7 965
Nederlandske	13	„	—	—	10	8 354
Græske	—	„	—	—	9	11 209
Danske	18	„	—	—	6	3 667
Russiske	17	„	3	1 511	22	12 129
Portugisiske	8	„	—	—	2	795
Forenede Stater	—	„	—	—	—	—
Brasilianske	—	„	—	—	—	—
Sum	1 872	1 404 531	43	31 362	877	624 481

Fragterne for vore Distriktet besøgende Skibe stillede sig i Aaret 1898 omtrentlig saaledes:

Ved Importen til Distriktet:

For Klipfisk fra Kristiansund, Bergen etc. til Barcelona 34 Francs pr. 1 000 Kilo og til andre Havne 5 a 6 Francs lavere. Med Seilskib fra Labrador til Malaga eller Valencia 2 sh. til 2 sh. $7^1/_2$ d pr. Kvintal og fra Newfoundland 2 sh. 3 d. Med Dampskib fra Island til Barcelona $6^1/_4$ til $6^3/_4$ Rigsmark pr. Sk℔. For Tran fra Norge 5 Francs pr. Tønde.

[1]) Mangler Opgave.

For Trælast med Dampskibe til Barcelona fra finske Havne 67—70 Francs pr. Standard ($^2/_3$ Fod Dækslast); til andre Havne omkring 5 Francs lavere. Med Seilfartøi fra St. John til Valencia 55 sh. Med Dampskib fra Canada til Barcelona 52 sh. 6 d.

For Jern pr. Trælaststeamere betaltes fra Stockholm til Barcelona 10 a 12 Francs pr. Ton.

For Kul til Barcelona fra Newcastle og Shields pr. Ton 8 sh. 4 d (Jan.) 8 sh. 6 d (April), 7 sh. 6 d (Mai), 8 sh. 3 d (Okt.), 10 sh. 9 d til 11 sh. (Nov.), fra Grimsby 8 sh. $7^1/_2$ d (Jan.), fra Cardiff 10 sh. 6 d til 11 sh. 6 d (Nov. Dec.), fra Glasgow 10 sh. $7^1/_2$ d (Dec.), til Tarragona fra Cardiff 7 sh. 6 d (Jan.), til 10 sh. 6 d (Nov.), fra Newcastle 10 sh. (Dec.), til Palma fra Cardiff 7 sh. 6 d (Feb.) til 9 sh. 3 d (Sept.), eller i Almindelighed omkring 1 sh. 6 d lavere til andre Havne i Distriktet end til Barcelona.

For Træmasse fra norske og svenske Havne til Barcelona, Malaga, Alicante etc. omkring 25 sh. pr. Ton.

For Sand fra Rouen til Cartagena 13 Francs pr. Ton.

For Stykgods fra Rouen til Barcelona 10 Francs pr. Ton.

For Harpix pr. Seilfartøi fra Savannah til Barcelona 2 sh. 9 d pr. Tønde.

For Tjære pr. Dampskib fra London til Malaga 14 sh. pr. Ton.

Ved Exporten fra Distriktet:

For Malm pr. Ton: Jern fra Almeria til Rotterdam 7 sh. 10 d (Marts) og til West Hartlepool 9 sh. (Dec.), fra Cartagena (Dec.) til Maryport og Middlesbro 8 sh. a 8 sh. $4^1/_2$ d, til Glasgow 8 sh. 6 d, Blende fra Cartagena til Swansea 7 sh., til Antwerpen 11 a 11.50 Francs; Bly fra Malaga til London, Tynehavne og Glasgow 6 sh. 6 d a 7 sh.

For Frugt. Friske Vindruer til engelske og skotske Havne pr. „Barril" 1 sh. „in full;" Appelsiner til do. 1 sh. 9 d pr. Kasse; Rosiner ligesom Frugt i Almindelighed pr. Ton + 10 pCt. til London og Liverpool 15 sh., Hull og Bristol 20 sh., Christiania og Gøteborg 35 sh., Mandler fra Tarragona til skandinaviske Havne 1 sh. 9 d pr. Sæk.

For Vin fra Tarragona pr „Pipa" og + 10 pCt. til Christiania 25 sh., til svenske Havne 30 sh., til Cette 5 Francs og til Marseille 8 Francs pr. „Bocoy" (ca. 430 Liter).

For Salt fra Torrevieja: pr. Dampskib til Gøteborg 67 til 80 Øre pr. Hektoliter, til Stockholm 70 Øre pr. do. og 107 Øre pr. 140 Liter; til Christiania 110 a 120 Øre og til Drammen 123 Øre pr. 140 Liter; pr. Seilskib

til Gøteborg 72 Øre og til Gefle 80 Øre pr. Hektoliter, til Christiania 110 Øre og til Drammen 115 Øre pr. 140 Liter.

For Esparto fra Almeria til Methil 11 sh. 6 d pr. Ton.

For Olie fra Malaga til Goole pr. Seilskib 17 sh. 6 d pr. Ton.

Import og Export.

At Vareomsætningen for det forløbne Aar skulde komme til at vise en høist betydelig Nedgang, ligesom at Industri og Forretningsvirksomheden skulde vise sig at have lidt Afbræk, var at vente som en naturlig Følge af de mange indre og ydre Besværligheder, Spanien har havt at kjæmpe imod. De siden Aaretal tilbage med ringe eller ingen Fremgang bekjæmpede separatistiske og oprørske Rørelser i Kolonierne gav tilslut en fremmed Magt Paaskud til bevæbnet Indgreb, og Resultatet blev Tabet af Størstedelen af de spanske Kolonier — tilsammen 424 330 geogr. Kilometer med over 10 Millioner Indbyggere. Krigstilstanden med en om end snart overgaaet Frygt for Blokering af Havnene i Spanien; Standsningen i Søfarten paa Kolonierne; de gjennem en extra Krigsskat forhøiede Paalæg; Statsfinantsernes end yderligere forværrede Tilstand; de heftige Fluktuationer i den udenlandske Vexelkurs; en paa et Tidspunkt saagar til 115 pCt. opgaaende Agio paa Guld ere bl. a. Forhold, som maatte indvirke i høieste Grad forstyrrende paa Forretningslivet. Og alligevel kan siges, at Aarets Resultat, saavidt dette fremgaar af den hidtil erholdelige Statistik, ikke har været saa aldeles nedslaaende, som man kunde vente.

Nogen fuldstændig Statistik for Aaret foreligger ikke endnu, men Finantsministeriet har offentliggjort en preliminær Opgave over Indførsel og Udførsel af de vigtigste i Toldtarifen opførte Artikler. For disse Artikler har den sammenlagte Importværdi sunket fra 784 196 987 Pesetas for Aar 1897 til 595 925 751 Pesetas for 1898 og Exportværdien fra 979 545 623 til 860 020 749 Pesetas. For Aar 1897 var Totalværdien af hele Importen 909 538 661 og af hele Exporten 1 074 883 372 Pesetas. Værdien af de i Finantsministeriets nysnævnte Opgave ikke medtagne Artikler var altsaa for Aar 1897 tilsammen for Importen 125 341 674 og for Exporten 95 337 769 Pesetas, eller for Importen nærmere 14 pCt. og for Exporten nærmere 9 pCt. af Totalværdien. Om samme Proportion mellem de medtagne og de ei indbefattede Artikler kan antages at have existeret for Aaret 1898, skulde for dette Aar Totalværdierne have gaaet op til omkring 684 Millioner Pesetas for Importen og 945 Millioner for Exporten. Importværdien skulde altsaa aproximativt kunne antages at have sunket med omkring 295 og Exportværdien med omkring 129 Millioner Pesetas, en Formindskelse altsaa af formentligen mindst 400 Millioner Pesetas i hele Vareomsætningen med Udlandet og Kolonierne. I Aaret 1897 exporterede Spanien for 165 344 711 Pesetas mere, end det importerede; ifølge den nys gjorte Beregning skulde for Aar 1898 Exportens Værdi have oversteget Importens med omkring 161 Millioner og Handelsbalancen i Spaniens Faveur være omtrent den samme, omendskjønt med adskillig formindsket Vareomsætning. Til dette Resultat, ligesom til at Exportværdiens Nedgang var sammenlignelsesvis mindre, har først og fremst bidraget de abnormt høie Kurser og Aarets gode Høst af alle Jordbrugsprodukter. Kursforholdene gjorde det nem-

lig muligt at placere paa udenlandske Markeder ikke blot Jordens Grøde, men ogsaa diverse Industriartikler til lavere Priser i udenlandsk Mynt og alligevel for de samme erholde høiere Beløb i Pesetas end tilforn. Høstforholdene medførte forøget Afsætning saavel inden- som udenlands af ikke blot de i Toldtarifen som „Fødevarer" optagne Artikler, men ogsaa af adskillige som „Raavarer" betegnede Jordbrugsaffald. Medens overhovedet taget Formindskningen i Exporten falder paa Fabrikvarer, viser den ovennævnte Statistik en Forøgelse for bl. a. Vin af alle Slags med 25 798 524 Pesetas, Olivenolie 45 203 057, Vindruer 1 253 969, tørrede Figen 1 089 359, Mandler 1 663 328, Byg 9 442 629, andre Slags Sæd (Mais og Ris ei indbefattet) 5 674 522. Storkvæg 4 990 000, Faar 1 672 080, Uld 2 435 484 Pesetas osv. Med disse Ziffre for Øie har ogsaa en spansk Statistiker yttret, „at om Spanien ikke fuldstændigt er styrtet ned i en økonomisk Afgrund, saa har det først og fremst sit Jordbrug at takke herfor, som er den oprindelige Kilde til dets Rigdom og Grundstenen til dets Gjenfødelse." Uden at indgaa paa en Undersøgelse om Mulighederne for en tidligere eller senere Virkeliggjørelse af den fornylig meget diskuterede „Regeneracions"-Idé eller Tanken om inden Spaniens egne Grændser at vinde sine Kolonier tilbage, maa her blot erindres, at Nødvendigheden af gjennemgribende Reformer i Administrationen, Repræsentationen, Beskatningsvæsenet, den overdrevne Centralisation osv. er mindst ligestor som Landets naturlige Hjælpekilders Rigdom. Iblandt disse indtager ved Siden af Jordbruget, Bergværksdriften en fremstaaende Plads. Aar 1898, „Ulykkesaaret", viser med Hensyn til en Del af Bergværksdriftens Afkastning nogen Nedgang i Exportværdien; men i det hele har Virksomheden været livlig og Exportens Totalværdi for Grupperne „Mineralier og Metaller" (Guld og Sølv ikke indbefattet) forøgedes med over 1 Million Pesetas og opgik sammenlagt til over 100 Millioner Pesetas.

Angaaende Fabrikvirksomheden, som har naaet en betydelig Udvikling især i Katalonien, foreligger ingen detaljerede Opgaver. Det synes dog, som om Formindskningen i Exporten for en Del opveiedes ved forøget Afsætning inden Landet fornemligst kanske af Bomulds- og andre Textilvarer. Jordbrugets rigelige Afkastning har utvilvsomt forøget Kjøbeevnen hos Befolkningen i adskillige Trakter af Landet samt derved hjulpet til at forhindre Standsningen af Fabrikernes Virksomhed, hvilket befrygtedes særskilt i Barcelona og nærliggende Industridistrikter. For at forhindre alt for stor Nød iblandt den talrige Arbeiderbefolkning og deraf let opstaaende Uroligheder var man betænkt paa at skaffe Arbeidsfortjeneste ved at skride til Udførelsen, idetmindste delvis, af en for længere Tid siden planlagt Forbedring af de ældste og trangeste Kvarterer i den gamle Del af Barcelona. Men dette fandtes senere overflødigt, og endel Fabriker siges til og med under kort Tid at have været overhobede med Arbeide.

Vedrørende Vareomsætningen mellem de Forenede Riger og Spanien mangler endnu officielle Opgaver for Aar 1898. For Aar 1897 viser Statistiken følgende Ziffre:

Import til Spanien.

Varesorter ifølge den spanske Toldtarifs Rubrikker:		Fra Norge. Kvantitet.	Fra Norge. Værdi. Pesetas.	Fra Sverige. Kvantitet.	Fra Sverige. Værdi. Pesetas.
Jordbeg, Stenkulstjære etc.	Kg.	240	19	1 208	97
Glas, Flasker	„	9 356	2 816	60 656	18 197
Majolika- og Porcelænsvarer	„	71	355	34	170
Støbejern	„	—	—	500	40
Stangjern, grovere Staal	„	—	—	697 017	153 344
Jernplader af mindst 3 mm.	„	—	—	2 379	595
Do. - under do.	„	—	—	7 185	2 012
Jernrør	„	—	—	6 132	3 066
Spiger og Søm	„	127 254	57 264	31 420	14 139
Blik, grovere Blikkenslagerarbeide	„	—	—	656	394
Finere Jern- og Staalarbeider	„	1 066	1 599	—	—
Kobber, Broncearbeider etc.	„	—	—	14	140
Trætjære, Beg, Harpix etc.	„	150	27	985	177
Rødfarve	„	45	56	—	—
Medicintran	„	44 355	35 484	—	—
Farvestoffe	„	—	—	1 441	865
Præparerede Farver	„	4 597	6 895	—	—
Diverse kemiske Produkter	„	212	202	38	38
Spermaceti	„	60	99	—	—
Træmasse	„	9 082 863	1 725 744	6 444 430	1 224 442
Bøger og Tryksager	„	8	27	1	2
Gravürer og Karter	„	—	—	201	3 015
Tapeter	„	—	—	570	855
Papir, Pakpapir	„	31 473	23 606	1 356	1 018
Pap	„	4 400	1 540	—	—
Planker, Bord, Spirer etc.	Kub.m.	10 383	674 895	88 704	5 765 760
Træ, høvlet, falset	„	619	50 758	295	24 190
Grovere Snedkerarbeider	Kg.	—	—	3 121	6 242
Møbler, dreiede Arbeider	„	—	—	1 362	3 405
Do., forgyldte, Snitværk af Træ, Lister	„	12	67	—	—
Trækul, Ved etc.	Tons	317 230	28 551	91 890	8 270
Diverse levende Dyr	Stkr.	2	30	—	—
Raa Huder og Skind	Kg.	7 588	15 935	—	—
Beredte Skindvarer	„	67	3 417	—	—
Tran	„	24 126	14 958	—	—
Guano	„	150	32	—	—
Fiskerogn	„	1 290 984	258 197	—	—
Sy- og Strikkemaskiner	„	57	188	—	—
Agerbrugsredskab og Maskiner	„	589	884	8 090	12 135
Telegrafkabel	„	103	206	—	—
Smør	„	73	263	—	—
Klipfisk, Stokfisk	„	23 068 677	13 841 206	3 247	1 948
Saltet, røget og nedlagt Fisk	„	150	82	—	—

		Fra Norge.		Fra Sverige.	
		Kvantitet.	Værdi. Pesetas.	Kvantitet.	Værdi. Pesetas.
Likører (Punsch etc.)	Liter	54	270	64	320
Øl	„	5 862	2 755	—	—
Vin, mousserende	„	605	3 025	—	—
Do., anden paa Fad	„	72	108	—	—
Do., „ „ Flasker	„	9	22	—	—
Foder og Klid	Kg.	136	14	—	—
Konserver	„	439	2 195	—	—
Brød	„	—	—	112	56
Ost	„	10	20	815	1 630
Hvalfiskben	„	77	462	—	—
Legetøi	„	—	—	46	322
Possementarbeide etc.	„	—	—	1	12
Oliemalerier	Stkr.	4	24	—	—
Gummitøi	Kg.	—	—	150	2 700
Is	„	554 213	ikke opgivet	—	—
Tomsække	Stkr.	15 972	15 972	5 223	5 223
Tilsammen Pesetas			16 770 269		7 254 819

Export fra Spanien.

		Til Norge.		Til Sverige.	
		Kvantitet.	Værdi. Pesetas.	Kvantitet.	Værdi. Pesetas.
Stenkul	Kg.	20 000	540	—	—
Jernmalm	„	1 726 000	18 986	2 800 000	30 800
Glasvarer	„	—	—	25	9
Lerkar, Porcelæn etc.	„	—	—	1 000	800
Støbejern	„	125 000	10 000	—	—
Bark og Garvematerialer	„	2 513	352	15 739	6 203
Salt	„	14 082 200	211 234	9 586 500	143 798
Vinsten	„	—	—	1 418	766
Apothekervarer	„	—	—	7 352	58 816
Tomsække	Stkr.	145	145	1 187	1 187
Uvasket Uld	Kg.	30	34	—	—
Bøger og Musikalier	„	—	—	17	51
Bødkerarbeider	„	51 626	17 553	178 989	60 856
Kork, uarbeidet	„	—	—	17 800	9 434
Korkepropper	Tusende	—	—	5 429	97 722
Gjødningsstoffe	Kg.	3 896	585	—	—
Fjæder	„	29 225	13 152	17 514	7 882
Oliven	„	—	—	2 330	1 748
Hasselnødder	„	84 820	39 865	94 146	44 249
Figen, tørrede	„	94	24	12 010	3 123
Rosiner	„	386 036	193 018	1 300 103	650 052
Citroner	„	—	—	25 815	7 745
Appelsiner	„	398 654	83 717	—	—

Fra	Aar 1895. Kilos.	Pesetas.	Aar 1896. Kilos.	Pesetas.
Norge	32 390 047	19 434 028	22 956 713	13 774 027
Danmark	849 856	509 914	1 024 338	614 603
Danske Besid. i Europa	322 192	193 315	106 000	63 600
Storbritannien	6 068 486	3 641 092	6 077 903	3 646 742
Britiske Besid. i Nordam.	3 418 892	2 051 335	2 260 926	1 356 555
Frankrige	2 243 188	1 345 913	7 461 027	4 476 616
Franske Besid. i Amerika	243 108	145 865	—	—
Forenede Stater	322	193	—	—
Sverige	—	—	—	—
Finland	—	—	—	—
Belgien	—	—	—	—
Portugal	243 394	146 036	143 162	85 897
Tyskland	40 576	24 346	11 082	6 649
Gibraltar	25 096	15 058	39 866	23 919
Italien	18 234	10 940	537 383	322 430
Marokko	—	—	—	—
Holland	—	—	—	—
Beslaglagt Gods	—	—	—	—
Ukjendt Oprindelse	—	—	—	—
Andre Lande	84	50	8	5
Tilsammen	45 863 475	27 518 085	40 618 408	24 371 043

Fra	Aar 1897 A. Kilos.	Pesetas.	Aar 1897 B. Kilos.	Pesetas.
Norge	23 362 663	14 017 598	23 068 677	13 841 206
Danmark	1 658 705	995 223	2 013 190	1 207 914
Danske Besid. i Europa	987 567	592 540	1 054 842	632 905
Storbritannien	3 732 858	2 239 715	2 757 272	1 654 363
Britiske Besid. i Nordam.	2 748 750	1 649 250	3 685 497	2 211 298
Frankrige	7 684 538	4 610 723	7 683 151	4 609 891
Franske Besid. i Amerika	—	—	—	—
Forenede Stater	13 000	7 800	13 000	7 800
Sverige	—	—	3 247	1 948
Finland	—	—	—	—
Belgien	—	—	—	—
Portugal	196 396	117 838	16 297	9 778
Tyskland	—	—	—	—
Gibraltar	23 594	14 156	—	—
Italien	47 898	28 739	32 398	19 439
Marokko	—	—	—	—
Holland	—	—	9 800	5 880
Beslaglagt Gods	4	2	—	—
Ukjendt Oprindelse	—	—	122 715	73 629
Andre Lande	4 113	2 467	—	—
Tilsammen	40 460 086	24 276 051	40 460 086	24 276 051

For Aar 1898 var Importen til hele Spanien 34 927 116 Kg., Værdi 20 956 265 Pesetas, men detaljerede Opgaver om Exportlandene findes endnu ikke.

Som heraf sees, naaede Importen sit Højdepunkt Aar 1895 med næsten 46 Millioner Kg., sank derefter under Aar 1896 med 5 Millioner Kg. og har under de sidste to Aar sunket med yderligere tilsammen omkring $5^1/_2$ Millioner Kg. Den heftige Nedgang Aar 1896 berørte saagodtsom udelukkende Importen fra Norge, som sank fra 32 390 047 Kg. til 22 956 713 Kg. eller for et Aar med ikke mindre end 9 433 334 Kg., medens derimod Importen af fransk Vare øgedes med over 5 200 000 Kg. Denne Omstændighed bør ei kunne tilskrives noget pludseligt Omslag i de spanske Forbrugeres Smag fra norsk til anden Vare, men bør have havt sin Grund i Fiskeriernes Afkastning i de forskjellige Produktionsomraader. Indførselen fra Norge steg ogsaa atter noget under 1897 og antages heller ikke at have gaaet ned under sidste Aar. Dog turde den danske Vare, d. v. s. Islandsk- og Færøfisken have vundet Terrain.

Med Hensyn til nysanførte Importopgaver anmærkes imidlertid, at de samme nævne de Lande, hvorfra Fisken hid importeredes, uanseet Fangst- eller Tilvirkningslandet, og altsaa for adskillige Lande indbefatter ogsaa transiterende Varer.

I den officielle Statistik for Aar 1897 er den væsentlige Bedring indført, at tilligemed Afskibningslandene angives ogsaa de indførte Varers virkelige Oprindelseslande. Forskjellen heri fremgaar af de i Tabellen ovenfor for Aar 1897 optagne to Kolonner Lit. A og Lit. B.

Ifølge de af Generalkonsulatet to Gange pr. Maaned til det kongl. Departement for det Indre afgivne Rapporter om Fiskemarkedets Tilstand, samt Vicekonsulernes Aarsrapporter skulde i Aaret 1898 til Distriktets fornemste Havne følgende Kvantiteter Klipfisk være blevne importerede:

Til Barcelona:

Norsk, fra Norge søværts	Kg.	1 630 770	
Do. - Bilbao pr. Jernbane	„	583 500	
			Kg. 2 214 270
Islandsk- og Færøfisk fra Norge søværts . .	Kg.	607 600	
Do. - Island og Danmark søværts . . .	„	1 152 250	
Do. - Bilbao pr. Jernbane	„	720 000	
Do. - Italien søværts . .	„	31 750	
Do. - England — . .	„	10 000	
			„ 2 521 600
Fransk fra Pasajes pr. Jernbane	Kg.	104 000	
Do. søværts	„	467 714	
			„ 571 714
Skotsk og Shetlandsk fra Storbritannien søværts			„ 102 954
hertil kommer Stokfisk fra Norge	Kg.	30 125	
„ — — - Italien	„	2 500	
			„ 32 625
		Tilsammen	Kg. 5 443 163

Til Tarragona:

Norsk, fra Norge søværts	Kg.	1 600 000		
Do, - Bilbao pr. Jernbane	„	95 000		
			Kg.	1 695 000
Islandsk, fra Island søværts			„	32 200
Skotsk, - Storbritannien søværts			„	7 200
Fransk			„	117 460
			Tilsammen Kg.	1 851 860

Til Valencia:

Norsk, fra Norge søværts			Kg.	139 000
Fransk			„	517 600
Labrador, søværts	Kg.	1 524 500		
Do. pr. Jernbane	„	32 000		
			„	1 556 500
Newfoundlandsk			„	100 000
			Tilsammen Kg.	2 313 100

Til Alicante:

Norsk	Kg.	305 000
Newfoundlandsk og Labrador	„	1 385 000
Fransk (fra Bordeaux)	„	875 000
Tilsammen	Kg.	2 565 000

Til Cartagena:

Norsk	Kg.	240 000
Newfoundlandsk og Labrador	„	1 255 000
Fransk	„	30 000
Tilsammen	Kg.	1 525 000

Til Almeria:

Norsk, direkte søværts	Kg.	19 875

Til Malaga:

Norsk, direkte søværts	Kg.	100 000		
Do., indirekte	„	749 320		
			Kg.	849 320
Islandsk og Færøisk			„	2 400
Fransk			„	7 800
Labrador			„	1 475 564
			Overføres Kg.	2 335 084

	Overført Kg.	2 335 084
Newfoundlands	„	1 874 697
fra Italien af ei angivet Kvalitet	„	20 899
	Tilsammen Kg.	4 230 680

Importen til hele Distriktet skulde altsaa have gaaet op til mindst 17 948 678 eller til omtrent Halvparten af den til Spanien i det hele importerede Kvantitet og fordeler sig efter Fiskens Art paa følgende Vis:

Norsk Klipfisk	Kg.	5 462 465
— Stokfisk	„	32 625
Islandsk og Færøisk	„	2 556 200
Fransk	„	2 119 574
Skotsk og Shetlandsk	„	110 154
Newfoundlandsk og Labrador	„	7 646 761
ikke angivet Oprindelse	„	20 899
	Tilsammen Kg.	17 948 678

Disse Tal bør alligevel ikke ansees som absolut korrekte paa Grund af Vanskeligheden ved umiddelbart at erholde paalidelige og fuldstændige Opgaver over de pr. Jernbane saavelsom søværts pr. fremmede Skibe ankomne Kvantiteter. En Del mindre Kvantiteter, som losses i en Havn og derefter føres til en anden inden Distriktet, turde være optagen i begge Havnes Ziffre, medens paa den anden Side endel turde være ført direkte til andre Havne i Distriktet end de foran angivne.

Ifølge fra Barcelonas Toldkammer underhaanden indhentede Opgaver skulde der i Aaret 1898 være blevet toldbehandlet tilsammen 5 702 646 Kg. Klip- og Stokfisk til beregnet Værdi 3 421 587 Pesetas eller nær 300 000 Kg. mere, end hvad ovenfor er angivet, uagtet de pr. Jernbane ankomne Partier turde være toldbehandlet i anden Losningshavn. Heraf opgives at være indført fra Norge 2 733 985 Kg., Værdi 1 640 391 Pesetas, fra Sverige 137 700 Kg., fra Frankrige 528 010 Kg., fra England og dets Kolonier 346 567 Kg., fra Danmark 1 953 000 Kg., fra Holland 1 946 Kg. og fra Italien 1 438 Kg.

Angaaende Markedet forøvrigt under Aar 1898 har en herværende norsk Forretningsmand velvilligst givet følgende almindelige Oplysninger:

I Begyndelsen af Aaret gjaldt Prisen i Norge for saakaldt „Nordlandia superior mezclado“ 52 realer pr. 20 Kg. cif., hvilken Pris holdt sig indtil Slutningen af Marts. Efter Krigens Udbrud fordrede de norske Exportører i Almindelighed Betaling i fremmed Myntsort dels ved Rembours i London, Paris eller Hamburg, dels ved 3 Maaneders direkte Trassering paa Kjøberne med Domicil paa nævnte Pladse. Omend disse Betalingsvilkaar i Begyndelsen mødte adskillig Modstand fra herværende Kjøberes Side, maatte dog disse tilslut give efter og finde sig i disse for Sælgerne saa heldige Bestemmelser, hvilke man antager vil blive gjældende for Fremtiden. Prisen for „Nordlandia superior mezclado“ stillede sig ved Slutningen af Marts Maaned saaledes 86 d pr. 20 Kilos, og noteredes Kursen til omkring 36 Pesetas pr. £ Sterl. Ny Fisk af Aarets Fangst

tilførtes i Mai, og blev Prisen at begynde med for god samfæng Lofotfisk 86 d til 87 d pr. 20 Kg. og for „Superior mezclado“ 9 francs à 9.25 francs pr. 20 Kg. cif. Prisen steg successivt under hele Saisonen indtil 13 francs. Islandsfisk begyndte med 43 à 45 Rmk. pr. Skippund (160 Kilos) f. o. b. med Fragtsats af $6^3/_4$ Rmk + 15 % Kaplak og steg snart til 50 Rmk., kort derefter til 60 à 65 Rmk., imedens for de sidste Ladninger erholdtes 70 à 71 Rmk. I I Norge var Beholdningerne af Klipfisk betydelig mindre (ca. 100 000 Vog) end Middeltallet for sidste Tiaarsperiode, og Krigen havde en meget gunstig Indflydelse paa Afsætningen, som ligeledes viste sig at være Tilfældet under sidste Carlistkrig i Syttiaarene, da Afsætningen var ualmindelig livlig og til stadig opadgaaende Priser. Islandsfisket ansees for at have givet et middelsgodt Resultat. I Frankrige havde ogsaa Prisen en stigende Tendents. Saisonen aabnedes i Bordeaux for fransk Bankfisk med 39 à 40 francs pr. 100 Kilos f. o. b. Bordeaux, og noteredes ved Saisonens Slutning for samme Vare 44 à 45 francs uden villige Sælgere.

Fra Bilbao gjordes betydelige Opkjøb i Bordeaux af fransk Bankfisk, rimeligvis for at erstatte Mangelen paa direkte Islandsvare. Medens der i Catalonien kun konsumeres den fineste, storfaldende franske Bankfisk, gaar derimod til Nordspanien ligesom til Malaga, Alicante, Valencia og Cartagena mere smaafaldende Vare, paa hvilken Fisk desuden det sorte Bugskind ikke borttages, saaledes som Tilfældet er med den i Catalonien salgbare Vare. Af Islandsfisk har Frankrige exporteret lidet eller intet under hele Saisonen, saa Størstedelen af denne Vare antagelig er konsumeret inden selve Landet.

Af Tran indførtes i Aaret 1898 til Barcelona fra Norge: Medicintran 45 764 Kilos værd 36 611 Pesetas og Tran for Garverierne og andre industrielle Øiemed (indbefattet Hvaltran etc.) 130 320 Kilos værd 80 793 Pesetas. Sidstnævnte Slags har her at kjæmpe mod en svær Konkurrence med franske, saavelsom syd- og nordamerikanske, betydelig billigere „animalske Fedtstoffe“. Af saadanne indførtes i 1898 til Barcelona ialt 2 174 189 Kilos til Værdi 1 347 997 Pesetas og til hele Spanien 7 711 691 Kilos mod respektive 14 697 060 Kilos og 16 562 089 Kilos for Aarene 1897 og 1896.

Trælastimporten til Spanien har ligeledes i det hele taget gaaet ned i 1898. For de sidste fem Aar viser den officielle Statistik følgende Importkvantiteter:

		1894.	1895.	1896.	1897.	1898.
Ordinært saget og hugget Virke .	Kub.met.	482 716	473 426	387 623	399 228	278 954
Høvlede, spantede etc. Bord, Kassebord o. l. .	—	5 710	2 338	3 253	2 641	1 164

Af det i Aaret 1897 indførte sagede og huggede Virke kom fra: Norge 10 382, Sverige 88 704, Finland 50 699, Rusland 82 965, Forenede Stater 33 704, Frankrige 68 679, Portugal 33 566 Kub.met. etc. og indførtes af samme:

*

til Havne inden	Barcelonas	Konsulatdistrikt	169 947	Kub.met.
- — „	Bilbaos	—	122 501	—
- — „	Cadiz	—	53 897	—
og Landveien fra	Portugal og	Frankrige	52 883	—

Af 1898 Aars Import opgives at være kommet: til Barcelona: fra Sverige 28 948, Norge 4 670, Canada 17 528, Østerrige 7 348, Frankrige 1 200, Forenede Stater 5 399, Portugal 9 850 eller tilsammen 74 943 Kub.met.; til Tarragona: fra Norge og Sverige intet, fra Nordamerika 2 512, fra andre Lande 380, ialt 2 892 Kub.met.; til Valencia: fra Sverige 1 262, Finland 9 037, Nordamerika 10 370, Østerrige 1 299, Frankrige 1 485, Belgien 12, Italien 385, ialt 23 850 Kub.met.; til Alicante: fra Sverige 1 150, fra Finland 8 270, ialt 9 420 Kub.met.: til Cartagena: fra Sverige 762, Finland 2 785, ialt 3 547 Kub.met.; til Almeria: fra Finland og Rusland 3 321 Kub.met.; til Malaga: fra Norge og Sverige 3 825, Finland og Rusland 10 368, Portugal 1 284, Frankrige 2 640, andre Lande 711, ialt 18 828 Kub.met.; til Palma: fra Sverige 2 597, Canada 730, ialt 3 327 Kub.met.

Uagtet det ret betydelige Behov i Spanien for Pakkasser, i Særdeleshed for den store Frugtexport, men tillige for Forsendelse af Petroleum, Sæbe, Lys og andre Fabrikater, er, som fremgaar af ovennævnte Ziffre, Importen af høvlede eller spantede Bord, hvorunder indbefattet Kassebord, yderst ringe og i stadigt Nedgaaende. For nogle Aar tilbage blev adskilligt af saadanne Kassebord importeret hertil fra Norge, men, som nærmere paavist i en speciel Rapport i denne Anledning til det kongelige norske Departement for det Indre af 18de Mai sidstleden, ansees saadan Import for nærværende for umulig. De høie Trælastpriser i Skandinavien i Forening med den Omstændighed, at Toldsatsen her for den færdigarbeidede Vare er tre Gange saa høi som for Raamaterialet, har gjort, at indenlandsk Træ anvendes mere og mere til en Vare, som allerede før i Almindelighed ikke krævede Raamateriel af synderlig god Kvalitet, idet nemlig kvistet, sprødt og i Farven anløbet Træ uden større Vanskelighed kan anvendes hertil, og Kassefabriker ere oprettede i Landet, paa samme Tid som ved de større industrielle Anstalter Maskiner er blevne anskaffede for Tilvirkning af Kasser for eget Behov. Det turde derfor nu nærmest være til Kassegavler (Endestykker) af visse Dimensioner og større Tykkelse, hvortil nordisk Træ finder Anvendelse, og for en Del i det mindste turde Affaldet fra herværende Trædepots levere Materiel til disse Gavler.

Træmasse for Papirfabrikation. Den officielle Statistik, som ikke skjelner imellem mekanisk og kemisk Træmasse, viser for sidste Femaarsperiode følgende Importkvantiteter og Værdier til hele Spanien:

Aar 1894 . .	16 455 225	Kg.,	Værdi	2 961 940	Pesetas
„ 1895 . .	16 905 570	„	—	3 719 225	—
„ 1896 . .	18 530 651	„	—	3 520 823	—
„ 1897 . .	20 629 382	„	—	3 919 583	—
„ 1898 . .	16 904 396	„	—	3 211 128	—

Som heraf sees, er Importen, som til og med Aaret 1897 viste en jævn Stigning, for Aaret 1898 atter gaaet ned til noget mindre end 1895 Aars Ziffre.

Af 1897 Aars detaljerede Statistik fremgaar, at Importen for nævnte Aar var fra:

	A. Som Udskibningsland.	B. Som Produktionsland.
Norge	med Kg. 9 359 055	9 082 863
Sverige . . .	— 2 844 767	6 444 430
Cuba	— 1 934	2 072
Canariske Øer .	— 85 000	—
Tyskland . . .	— 888 298	2 356 609
Algier	— 2 970	—
Østerrige . . .	— 167 746	387 469
Belgien . . .	— 6 372 059	1 298 544
Danmark . . .	— 91 388	10 012
Forenede Stater	— —	63 692
Frankrige . .	— 654 952	157 359
Storbritannien .	— 119 703	538 850
Grækenland . .	— —	40 000
Holland . . .	— 36 166	77 808
Italien . . .	— 5 344	111
Argentina . .	— —	2 970
Schweitz . .	— —	65 290
Britiske Besiddelser	— —	16 303
Ukjendt Oprindelse	— —	85 000
Tilsammen	Kg. 20 629 382	20 629 382

Af disse Ziffre fremgaar, at de spanske Papirbrug har fyldt sit Behov af nævnte Raamateriel i første Rum fra Norge, i 2det fra Sverige, 3die fra Tyskland og 4de fra Belgien, samt at naar næsten $^2/_3$ af de af Sverige leverede Kvantiteter gaar som Transitgods via andre Lande istedetfor at skibes direkte, beror dette rimeligvis paa de Leiligheder, som de norske og danske Dampskibslinier tilbyder, hvorhos endel turde gaa over Belgien, af hvilket sidstnævnte Lands Udskibning kun omkring en Femtepart er indenlandsk Produkt.

Importen fandt Sted samme Aar gjennem følgende Toldkamre: Barcelona 1 907 543 Kg., Valencia 1 080 809 Kg., Alicante 169 056 Kg., Malaga 145 811 Kg., Tarragona 41 Kg. eller tilsammen i Barcelona Konsulsdistrikt 3 303 260 Kg., til Havnene i Bilbaos Distrikt 17 312 413 Kg., til do. i Cadiz Distrikt 12 964 Kg. samt Landveien fra Portugal og Frankrige 745 Kg.

I Aaret 1898 har Importen til Barcelona været tilsammen 2 327 737 Kg. hvoraf fra Sverige 78 392 Kg. og fra Norge 1 551 743 Kg.; til Valencia 371 223 Kg., hvoraf fra Sverige 235 473 Kg.; fra Distriktets øvrige Havne foreligger endnu ingen Opgaver for Aaret.

Jern og Staal. I Tabellen ovenfor har den officielle Statistik givet Ziffre for Importen fra Sverige til hele Spanien for Aar 1897. Ved en Sammenligning med Opgaverne for de nærmest foregaaende Aar viser det sig, at Importen af svensk „Stangjern og grovt Staal", som fra 509 970 Kg. Aar 1894 gik ned til 267 460 Kg. Aar 1896, under Aar 1897 atter steg til ikke mindre end

697 017 Kg, samt at der af svensk Støbejern, af hvilken Vare ingen (direkte?) Import under forudgaaende Aar fandt Sted, under Aar 1897 importeredes 500 Kg., samt at ogsaa under sidstnævnte Aar Importen af Plader steg.

Under Aar 1898 importeredes til Barcelona fra Sverige 540 916 Kg. Stangjern og Staal, 17 815 Kg. Plader, 580 Kg. Raastaal, 6 556 Kg. færdigarbeidede Jern- og Staalvarer, 2 746 Kg. Maskiner og Redskaber.

Af Spiger og Hesteskosøm etc. var Importen for 1898 til hele Spanien kun 687 681 Kg. mod 953 346 Kg. Aar 1897 og 1 228 590 Kg. Aar 1896. Af Aar 1897's Import kom fra Norge 127 254 Kg. mod i Aarene 1896, 95 og 94 resp. 80 141 Kg., 75 130 Kg. og 130 032 Kg. Fra Sverige importeredes Aar 1897 31 420 Kg., Aar 1895 24 902 Kg. Til Barcelona indførtes Aar 1898 fra Norge 26 100 Kg., fra Sverige intet.

Vexelkurserne

paa Udlandet har som ovenfor antydet været meget variable og tildels abnormt høie, og noteredes paa Barcelona Børs i Pesetas:

	for £	for 100 Frcs		for £	for 100 Frcs.		for £	for 100 Frcs.
1/1	33.25	133.15	31/5	46.50	184 00	3/9	41.60	162.75
15/1	33.35	133.50	5/6	44.80	177.50	15/9	40.70	161.00
1/2	33.23	133.30	10/6	47.00	185.00	22/9	39.10	154.65
15/2	33.22	132.90	13/6	46.55	184 00	27/9	40.50	160.00
1/3	33.60	134.40	17/6	48.00	190.00	5/10	38.10	150.50
15/3	35.40	139.70	30/6	45 80	181.50	6/10	38.10	150.25
31/3	36.90	141.90	6/7	46 85	185 50	10/10	39.50	156.50
15/4	38.00	150.50	15/7	42.10	167.00	31/10	38.00	150.00
29/4	47.50	185.00	21/7	43.80	173 00	9/11	34.50	136.00
2/5	51.50	202.00	30/7	42.35	167.50	10/11	36.30	143.50
7/5	54.25	213.00	9/8	38.20	151.50	11/11	36.80	144.00
9/5	53.25	209.00	10/8	40.00	158 00	21/11	35.50	140.25
10/5	47.75	185.00	11/8	39.10	155.00	30/11	34.85	137.50
11/5	45.50	177.00	24/8	42.23	166.50	1/12	35.20	139.00
12/5	46.60	183.00	25/8	40.60	161.00	22/12	32.70	129.00
17/5	44.50	175.00	31/8	41.30	163.50	23/12	35 50	132.50
18/5	47.00	185.00	1/9	40.25	159.50	31/12	32.65	129.25

Som heraf sees, noteredes Maximum i Begyndelsen af Mai med Pesetas 213 og Minimum i Slutningen af December med Pesetas 129 for 100 Francs, og have Noteringerne fra Dag til anden varieret, stigende eller faldende, med saagar 20 a 25 Pesetas. At de høie Kurser ikke egentlig har været ufordelagtige for de spanske Exportører, er ovenfor fremholdt. Derimod er det givet, at Importørerne maatte lide haardt grundet Kursforholdenes Usikkerhed, da det naturligvis ikke stiller sig let at indløse sine Forpligtelser ved Forfaldsdagen til muligens saagar 80 pCt. høiere Beløb, end hvad der beregnedes ved Kjøbet. Da uagtet dette ingen betydeligere eller mere vidtomsiggribende Betalingsindstillinger har fundet Sted inden Distriktet, maatte saadant først

og fremst vidne godt om de spanske og isærdeleshed de catalanske Forretningsfolk og Industridrivendes Soliditet, men saa tør ogsaa dette Forhold i et vist Mon tilskrives de udenlandske Kreditorers Imødekommenhed ved Prolongation af Vexlerne i Paavente af gunstigere Betalingsforholde, en Imødekommenhed, som siges i de fleste Tilfælde at have medført tilfredsstillende Resultater for begge Parter.

Generalkonsulatets Adresse bliver fra Begyndelsen af Juli Maaned: Calle Ansias March No. 13.

Malte Améen.

Hamburg.

Skibsfarten i 1898.

Norske Fartøier.	Med Ladning.		I Ballast.		Tilsammen.				Brutto-fragter.
							Deraf Dampskibe.		
	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	100 Mk.
I. Ankomne.									
Fra Norge til Hovedstationen	311	146164	17	7 179	328	153343	-	-	12 580
- Norge til Vicekonsulsstationerne	36	13 367	-	-	36	13 367	-	-	1 178
- Sverige til Hovedstationen	3	1 197	1	645	4	1 842	-	-	109
- Sverige til Vicekonsulsstationerne	18	7 209	-	-	18	7 209	-	-	472
- andre Lande til Hovedstationen	214	151511	55	29 874	269	181385	-	-	30 225
- andre Lande til Vicekonsulsstationerne	27	15 739	5	1 062	32	16 801	-	-	2 802
Ialt	609	335187	78	38 760	687	373947	478	272338	47 366
II. Afgaaede.									
Til Norge fra Hovedstationen	295	139207	79	34 871	374	174078	-	-	17 356
- Norge fra Vicekonsulsstationerne	6	2 071	20	7 909	26	9 980	-	-	85
- Sverige fra Hovedstationen	3	650	6	3 466	9	4 116	-	-	84
- Sverige fra Vicekonsulsstationerne	-	-	1	599	1	599	-	-	-
- andre Lande fra Hovedstationen	96	76 925	127	88 736	223	165661	-	-	18 772
- andre Lande fra Vicekonsulsstationerne	20	9 101	38	17 333	58	26 434	-	-	153
Ialt	420	227954	271	152914	691	380868	481	276605	36 450

For Havari eller Ordre ankom 2 Skibe drægtig 911 Tons.

Af svenske Skibe ankom 249 drægtig 99 713 Tons til Distriktets Havne.

Erlagte Konsulatafgifter af norske Skibe ved Hovedstationen Rm. 16 059.63, ved Vicekonsulaterne Rm. 2 507.90, hvoraf tilfaldt Konsulskassen Rm. 1 253.95. Af svenske Skibe ved Hovedstationen Rm. 3 637.74, ved Vicekonsulaterne Rm. 940.91, hvoraf tilfaldt Konsulskassen Rm. 470.46. Ialt tilfaldt Konsulskassen Rm. 21 421.78.

Af Expeditionsafgifter oppebaares ved Hovedstationen i norske Anliggender Mk. 3 470.75. i svenske Mk. 2 069.75. Heraf tilfaldt Konsulskassen henholdsvis Mk. 2 776.60 og Mk. 1 655.80, tilsammen Mk. 4 432.40.

Aarsberetntng dateret 16 Juni 1899.

Aaret 1898 var i det hele taget meget tilfredsstillende for Tysklands Handel og Industri; det samme gjælder Landbruget, der gav en overordentlig rig Høst, hvis Produkter blev afsatte til forholdsvis gode Priser.

Der manglede dog heller ikke i forrige Aar paa Faktorer, der virkede hemmende paa den tyske Handel.

Den spansk-amerikanske Krig skal saaledes især i Begyndelsen have foraarsaget adskillig Forstyrrelse.

Tilstandene i forskjellige amerikanske Stater beredte ogsaa mange Vanskeligheder. Bortseet fra Mexico, hvor Tyskland forøvrigt nu møder en skarpere Konkurrance fra fransk og nordamerikansk Side foruden i Landets egen voxende Industri, led Staterne i Mellem- og Sydamerika under mere eller mindre fortvivlede Myntforholde og tildels under politiske Uroligheder; desuden indvirkede de lave Kaffepriser skadeligt.

Handelen med Danmark led noget som Følge af Begivenhederne i Nordschleswig.

Hvad Kina angaar, har Erhvervelsen af Kiautschou, som rimeligt kan være, endnu ikke foraarsaget nogen nævneværdig Stigning i den tyske Handel. Man er imidlertid i fuld Gang med Arbeidet for økonomisk at nyttiggjøre sig den nye Interessesfære. Betydelige Jernbaneanlæg staar saaledes for Døren. Videre er Rigspostdampskibsforbindelsen paa Østasien gjort fuldkomnere.

Kampen om, hvorledes Tyskland skal anlægge sin Handelspolitik, naar dets Traktater udløber i 1903, fortsættes ivrigt. Agrarerne modarbeider, som bekjendt, Traktater af den Art, som nu er gjældende, særlig den saakaldte Mestbegunstigelsesklausul; de forlanger en autonom Toldtarif, idet de derigjennem vil holde sig Adgangen aaben til at lægge de flest mulige Hindringer iveien for Importen, fornemmelig af saadanne udenlandske Varer, som de mener virker generende paa det tyske Landbrug. Fra enkelte Industribrancher fremkommer ogsaa Krav paa Beskyttelse overfor Udlandet gjennem forhøiede Toldsatser. I sin Helhed er imidlertid de Industridrivende og Handelsverdenen afgjort af den Anskuelse, at den fortsatte stadige Udvikling af den for

Tyskland nu saa vigtige Export bedst sikres ved de hidtil vanlige Mestbegunstigelsestraktater, som for en længere vis Tid hindrer, at Toldsatserne forhøies. Det herværende Handelskammer udtaler i sin Aarsberetning, at den tyske Industri allerede nu staar paa saa høit Trin, at en Reduktion i Tolden paa udenlandske Industriprodukter formentlig vilde være naturligere end en Forhøielse. Det advarer overhovedet mod en almindelig Forhøielse af Indførselstolden, idet det blandt andet nævner, at de høie Toldsatser for visse Raaprodukter gjør det umuligt for enkelte Grene af den tyske Textilindustri at konkurrere paa Verdensmarkedet, og henpeger paa de nuværende høie Kjødpriser som et misligt Resultat af Afspærringsforholdsreglerne mod fremmede Landmandsprodukter.

Arbeidet med Forberedelserne til de nye Traktater er, som omtalt i tidligere Rapporter, overdraget en Kommission, bestaaende af Repræsentanter for de forskjellige Grupper af Næringsdrivende. For at komme i end nærmere Forhold til de interesserede Kredse har man tilstillet disse Formularer med Spørgsmaal angaaende de Forhold, der maa komme i Betragtning.

Tysklands Import og Export stillede sig i 1898, sammenlignet med de foregaaende Aar, saaledes:

	Indførsel.	Udførsel.	Overskud af Indførsel.
	Mill. Mk.	Mill. Mk.	Mill. Mk.
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	4 864.6	3 786.2	1 078.4
1898	5 477.6	4 001.7	1 475.9

En Opgave over Tysklands Handel med Norge i 1898 indsendtes i Skrivelse af 9de Marts d. A.*)

Hamburgs Handel søværts i de tre sidstforløbne Aar har stillet sig saaledes:**)

	1896.	
	Dobb. Centn.	Mk.
Indførsel	71 038 625	1 713 071 090
deraf fra Norge	765 039	17 426 020
„ - Sverige	1 056 837	17 496 340
Udførsel	32 406 655	1 439 210 120
deraf til Norge	883 138	55 123 330
„ - Sverige	934 407	39 606 360

*) Se Hefte 2 Side 52.

**) 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. Dobb. Centn.	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

	1898. Dobb. Centn.	Mk.
Indførsel	88 951 783	2 014 870 140
deraf fra Norge . . .	1 394 631	20 840 360
„ - Sverige . . .	1 465 162	17 566 090
Udførsel	39 625 533	1 493 361 390
deraf til Norge	1 177 027	67 016 290
„ - Sverige . . .	1 592 607	53 587 230

Vedlagt følger en Fortegnelse over Vareomsætningen mellem Hamburg og Norge i 1898 for de Varesorters Vedkommende, hvoraf Ind- eller Udførselen har beløbet sig til mindst 5 000 Mk., samt over Vareomsætningen mellem Norge og Distriktets Vicekonsulsstationer.

I Oktober Md. f. A. var det 10 Aar siden, at Hamburg sluttede sig til det tyske Toldforbund. Med Undtagelse af Choleraaaret 1892 har Hamburgs Handel og Skibsfart i Løbet af dette Tidsrum stadig gjort mægtige Fremskridt. Som Exempel paa Opsvinget hidsættes følgende Oplysninger:

Hamburgs Koffardiflaade, Flodskibene fraregnede, bestod

1ste Januar 1899 af 296 Seilskibe dr. 218 194 Nettotons og 392 Dampsk. dr. 548 992 Nettotons.
1ste — 1888 - 288 Seilskibe dr. 143 345 Nettotons og 211 Dampsk. dr. 219 401 Nettotons.

I 1898 ankom der til Hamburg 12 523 Skibe, dr. 7 355 000 Reg.-Tons mod i 1888 7 524 Skibe dr. 4 355 511 Reg.-Tons.

Vareomsætningen var: Indførsel, fraregnet Kontanter,

a) søværts:

i 1897 . . 80 666 618 Dobb. Centn. Netto = Mk. 1 790 833 360
i 1888 . . 38 844 224 — „ = „ 1 114 906 790

b) med Jernbane og med Fartøier fra Elben ovenfor Hamburg:

i 1897 . . 41 922 618 Dobb. Centn. Netto = Mk. 1 235 748 520
i 1888 . . 30 570 139 — „ = „ 955 034 010

Udførsel, fraregnet Kontanter:

a) søværts:

i 1897 . .	36 834 637 Dobb. Centn.	Netto	= Mk.	1 435 213 520
i 1888 . .	23 177 756 —	Brutto	= „	1 021 581 000

b) med Jernbane og opad Elben:

i 1897 . .	42 616 414 Dobb. Centn.	Netto	= Mk.	1 258 232 050
i 1888 . .	20 212 683 —	Brutto	= „	881 318 000

Bank- og Pengevæsen.

Det foran berørte Opsving i Industrien medførte et stærkt Behov for Penge. Samtidig gjorde den spansk-amerikanske Krig, særlig i Begyndelsen, Laangiverne noget tilbageholdende, hvorhos de foranberørte ugunstige økonomiske og politiske Tilstande i Central- og Sydamerika samt Pesten i Indien havde den Virkning, at det stadig blev vanskeligere at disponere over de i disse Lande anbragte Kapitaler.

Som Følge heraf steg Rentefoden adskilligt, og Bankerne havde et godt Udbytte af sine Penge. Rigsbanken forhøiede i November Discontoen til $5^1/_2$ og 6 %. Gjennemsnitlig var dens Disconto i 1898 4.27 %. Privatdiscontoen var i Gjennemsnit 3.60 %.

Aktier i industrielle Foretagender var særlig efterstræbte. Stats- og Kommunepapirer udøvede derimod mindre Tiltrækning end tidligere. Det gjælder bl. a. ogsaa svenske og norske Statsobligationer.

Udvandring.

Der udvandrede fra Tyskland i 1898 20 966 Personer mod 24 631 i 1897, 33 824 i 1896, 37 498 i 1895, 40 964 i 1894, 87 677 i 1893, 116 339 i 1892 og 120 089 i 1891.

Den tyske Udvandring sees heraf stadigt at have aftaget i de sidste Aar. Saa lave Ziffre som i 1898 har den ikke at opvise i den sidste Menneskealder.

Kanalanlæg.

Et Projekt, som længe har staaet paa Dagsordenen, synes nu at skulle realiseres, nemlig Anlægget af Rhin-Weser-Elben-Kanalen. Denne tænkes at skulle gjøres farbar for større Skibe og vil i Tilfælde komme til at gaa ud fra Ruhrort, skjære Dortmund-Emskanalen og Weseren ved Minden, derefter passere Hannover og munde ud i Elben i Nærheden af Magdeburg. Der har reist sig en stærk Strid om dens Hensigtsmæssighed. Det herværende Handelskammer er saaledes afgjort Modstander af Kanalanlægget. Man frygter for, at dette skal komme hollandske og belgiske Søstæder som Antwerpen og Rotterdam mere tilgode end de tyske Industridistrikter, og at særlig Hamburgs

Skibsfart vil skades. Handelskammeret forlanger indtrængende, at Kanalens Anlæg under enhver Omstændighed maa ledsages af en Uddybning af Elbfarvandet fra Magdeburg og nedover, saaat ialfald en Del af den Trafik, som ellers vilde gaa vestover gjennem Kanalen, kan komme Hamburg tilgode.

Landbrugsprodukter.

Korn og Mel.

Tyskland indførte i 1898 af Korn og Mel: Hvede 14 774 554 Dobb. Centner, Rug 9 140 723, Byg 11 530 671, Havre 4 562 013, Mais 15 805 856, Mel 301 893 Dobb. Centner.

Der udførtes:

Hvede 1 348 198 Dobb. Centner, deraf til Norge 39 750, Sverige 345 395 Dobb. Centner.

Rug 1 297 060 Dobb. Centner, deraf til Norge 174 363, Sverige 223 693 Dobb. Centner.

Havre 472 842 Dobb. Centner.

Byg 126 560 Dobb. Centner.

Grovmalet Korn, Gryn etc. 361 832 Dobb. Centner, deraf til Norge 13 109 Dobb. Centner.

Hvedemel 384 441 Dobb. Centner, deraf til Norge 63 912 Dobb. Centner.

Rugmel 953 480 Dob. Centner, deraf til Norge 187 296 Dobb. Centner.

Andet Mel 36 546 Dobb. Centner, deraf til Norge 14 669 Dobb. Centn.

Der ndførtes i 1898 af Korn og Mel fra Hamburg til Norge:

Hvede Netto Kg. 20 000, Værdi M. 2 800, Byg Kg. 3 124 180, M. 376 770, Rug. Kg. 3 966 420, M. 421 920, Havre Kg. 363 220, M. 47 340, Mais Kg. 4 296 910, M. 340 500, Hvedemel Kg. 8 317 670, M. 1 804 050, Rugmel Kg. 7 173 680, M. 1 081 270, andet Mel Kg. 3 390 140, M. 377 110, Gryn Kg. 1 365 740, M. 222 300, Malt Kg. 311 690, M. 108 010.

Kvæg og Kjød.

Tysklands Indførsel af levende Husdyr aftog i det hele taget i 1898 som Følge af de i min sidste Aarsrapport omtalte Vanskeligheder, man lægger den iveien. Den har i de fem sidste Aar været:

	Hornkvæg. Indførsel.	Overskuds-indførsel.
1894	361 435 Stkr.	349 831 Stkr.
1895	275 360 „	260 727 „
1896	208 145 „	195 475 „
1897	202 970 „	190 840 „
1898	167 764 „	158 006 „

Indførselen er ifjor fornemmelig kommen fra Østerrig-Ungarn, Danmark og Schweitz. Fra de forenede Riger var som bekjendt al Indførsel af levende Kvæg forbudt.

Ogsaa af Svin er Indførselen aftagende i de senere Aar. Endnu i 1892 havde Tyskland en Overskudsindførsel af 856 000 Svin, men ifjor kun af 70 500 Stkr.

Af Heste var Indførsel, Udførsel og Overskudsindførsel i de 3 sidste Aar:

	Indførsel.	Udførsel.	Overskudsindførsel.
1896	103 260 St.	9 984 St.	92 366 St.
1897	120 334 „	9 050 „	111 284 „
1898	121 806 „	8 760 „	113 046 „

Af Indførselen ifjor kom fra:

Rusland	35 294 Stkr.
Belgien	24 274 „
Danmark	20 057 „
Østerrig-Ungarn	14 826 „
Nederlandene	9 309 „
Frankrige	7 436 „
De Forenede Stater . . .	6 919 „
Storbritannien	2 787 „
Schweitz	829 „

Den eneste Dyreklasse, af hvilken Tyskland har Overskudsudførsel, er Faar og Lam, men Udførselen er stærkt aftagende. Den var ifjor ca. 162 800 Stkr.

Den tyske Indførsel af Kjød og Flesk er stærkt stigende. Den havde i de tre sidste Aar følgende Størrelse:

1896	266 940	Dobb. Centner
1897	479 740	—
1898	835 963	—

I 1898 bestod Indførselen af Kjød, Flesk, Pølser o. l. af:

Ferskt Kjød af Hornkvæg 145 151 D. C., hvoraf fra Danmark 86 550, Svinekjød 151 957 D. C., hvoraf fra Nederlandene 107 481, Rusland 16 311, Svineskinker 53 484 D. C., hvoraf fra de Forenede Stater 43 344, Svineflesk 277 652 D. C., hvoraf fra de Forenede Stater 261 014, Pølser 43 497 D. C., hvoraf fra Danmark 1 564, Nederlandene 5 907, de Forenede Stater 32 823, Svinefedt 1 165 899 D. C.

Som man ser, kommer der anselige Kvanta Svineskinker, Flesk og Pølser fra Amerika. Indførselen af disse amerikanske Produkter, især af Pølse, er i stærk Fremgang.

Spørgsmaalet om Tysklands Kjødforsyning og Forholdet til udenlandsk Kvæg og Kjød har i det forløbne Aar maaske været mere brændende end

nogensinde før. Som bekjendt udgaar Bestræbelserne for at afspærre Tyskland mod Udlandet fra Agrarerne; de ønsker at forøge Udbyttet af den indenlandske Fædrift mest muligt, og det er klart, at jo mindre Konkurrance de tyske Landmænd møder fra Udlandet af, desto høiere vil Priserne paa deres Kvæg og Kjød stige. Jeg har ved tidligere Leiligheder omtalt, hvorledes Agrarerne allerede har sat flere af sine Krav igjennem. Uagtet Husdyrsygdomme er stærkt udbredte i Tyskland selv, er dog kun et Par Tilfælde af Husdyrsygdomme i et fremmed Land nok til aldeles at forbyde Indførselen derfra. Og selv Kvæg, der kommer fra fuldstændig sygefrie Steder, undergives Tuberkulinindsprøitning og Karantæne. Først og fremst er det naturligvis Slagterne, der klager over disse Forholdsregler, der i høieste Grad skader deres Næring. Men ogsaa fra talrige andre Kredse, hvor man kan forudsætte Upartiskhed, hæver der sig en skarp Protest. Man peger paa, at Tyskland umulig kan producere tilstrækkeligt Kjød for sin stærkt voksende Befolkning, allermindst nu, da de som Følge af Tolden høie Kornpriser fremtvinger en intensiv Kornavl paa Bekostning af Kvægproduktionen. De Vanskeligheder, man lægger iveien for Importen fra Udlandet, kan derfor kun tjene til at bringe Kjødpriserne i Veiret og at tvinge Befolkningens brede Lag til at indskrænke sit Kjødforbrug.

Sagen har nylig foranlediget en Interpellation i Rigsdagen, hvis Øiemed var at bringe paa det rene, hvorvidt der i Tyskland bestod nogen virkelig „Fleischnot", Kjødmangel. Uagtet Interpellationens egentlige Besvarelse nærmest gik i Agrarernes Favør, har dog den Bevægelse, den fremkaldte, tjent til at lægge en Dæmper paa disses Krav.

En fra „Bund der Landwirte" i Aarets Løb fremsat Fordring paa Indførelse af en almindelig Kjødkontrol har ogsaa bidraget til at gjøre Emnet særlig aktuelt. Flere Kommunebestyrelser, som f. Ex. Berlins, Dresdens og Kiels er i Anledning af dette nye Forslag, som fremforalt tog Sigte paa Kjødimporten, fremkomne med Andragende til Rigsdagen eller Rigskantsleren om, at Indførselen maa frigjøres ved Ophævelse af Reglerne om Tuberkulinindsprøitning og Karantæne etc. Til disse har ogsaa Hamburgs Senat og Handelskammer sluttet sig. Uagtet Handelskammeret ingen Indvending gjør mod en rationel, for det hele Rige gjældende Lov om Kjødkontrol, advarer det dog indtrængende mod, at Loven gives et saadant Indhold, at den kommer til at udgjøre et yderligere Middel i Agrarernes Hænder mod Indførselen af udenlandsk Kjød. Særlig fremhæver det det betænkelige ved, saaledes som Agrarerne forlanger det, at forbyde Indførselen af forskjellige absolut uskadelige amerikanske Kjødvarer under Paaskud af, at de paa Grund af sin Form ikke lader sig undergive nogen Kontrol.

Bundesrat har nylig forelagt Rigsdagen sit Forslag i Sagen. Dette giver ikke Indtryk af, at man har til Hensigt at umuliggjøre Indførselen af Kjød og Kjødvarer, og er derfor ogsaa bleven modtaget med Forbitrelse af Landbrugets Organer. Det gaar ud paa, at Kvæg, Svin og Heste, hvis Kjød anvendes til Menneskeføde. som Regel skal undersøges før og efter Slagtningen. Udenlandske Kjødvarer skal ved Indførselen underkastes en sagkyndig Undersøgelse og maa kun indføres over bestemte Toldsteder. Videre foreslaaes Bundesrat bemyndiget til at forbyde Indførselen af Kjød, hvis Uskadelighed ikke mere kan fastslaaes, og at bestemme, at Undersøgelsen bortfalder eller indskrænkes for Kjød, som paa Grund af den Maade, hvorpaa det er tilberedt,

erfaringsmæssig ikke er sundhedsfarligt (Konserver). Denne sidste Bestemmelse er, som man vil se, særlig af Betydning for det amerikanske tilberedte Kjød.

En af de største Vanskeligheder, der møder det tyske Landbrug, er Mangelen paa Arbeidere. Store Masser af Landbefolkningen drager til Byerne for at finde Sysselsættelse i Industrien, og Landbruget maa nøie sig med de tilbageblivende daarlige Arbeidskræfter. At Landbruget derved paaføres store Tab, er selvsagt. Man mener imidlertid ogsaa, at heller ikke Arbeiderne selv er tjent med saaledes at samles i Byerne. Paa Grund af den kostbarere Levemaade bliver den effektive Arbeidsløn i Byerne nemlig langt lavere, end man skulde tro. Desuden skal Bylivet have en mindre gavnlig Indflydelse paa dem.

For at hjælpe Landbruget ud af disse Vanskeligheder søger man nu at lette Tilgangen af udenlandske Landarbeidere, fornemmelig da af Russere til de østlige Provinser; videre bestræber man sig for at faa gjort Brugen af Damp- og elektriske Landbrugsredskaber, som f. Ex. Plove, almindeligere, at skjærpe Kontrollen med Engagements- og Fæstekontorer og at forbedre Landarbeidernes Stilling, f. E. gjennem fordelagtigere Lønningsvilkaar og bedre Boliger; bl a. har Landbrugskammeret for den preussiske Provins Sachsen ogsaa foreslaaet, at Straffanger i størst mulig Udstrækning skal stilles til Landbrugets Disposition, at Soldater i samme Øiemed skal gives Permission i Høsttiden, og at der fra Skolernes Side saavidt muligt aabnes Adgang for Børnene til at deltage i de lettere Landarbeider.

Landbrugets Binæringer.

Sukker Tyskland udførte i 1898 5 166 601 Dobb. Centner Raasukker, 4 879 933 D. C. Sukker i Toppe o. l. og 289 286 D. C. Sukker af andre Sorter. Af Raasukker udførtes der til Norge 3 800 D. C., af Sukker i Toppe til Norge 105 202 D. C. og 1 526 D. C. til Sverige, af andre Sorter til Norge 66 612 D. C.

Fra Hamburgs Frihavn udførtes til Norge 48 D. C. Raasukker, 11 572 D. C. krystaliseret Sukker, 88 514 D. C. Raffinade, 31 D. C. Kandis, 6 090 D. C. Farin, 1 558 D. C. Sirup og 64 D. C. Melasse, til Sverige 98 D. C. Raffinade, 127 D. C. Kandis, 882 D. C. Farin og 9 110 D. C. Sirup.

Den tyske Sukkerexport trues nu fra et af de allervigtigste Konsumtionslande, Amerika. Det er dels Amerikas Toldpolitik, dels den forudseede Øgning i Cubas Sukkerproduktion, som giver Anledning til Bekymringer. Man retter derfor nu Øiet mere paa det indenlandske Marked og har bragt i Forslag en Række Midler for at hæve Sukkerforbruget inden Tyskland. Der forlanges saaledes bl. a., at Sukkerkonsumskatten successivt skal fjernes, og at Thetolden skal nedsættes. Hvad der maaske fortjener særlig Opmærksomhed hos os, er Bestræbelserne for at skaffe denatureret Sukker af ringere Kvalitet almindelig Udbredelse som Kvægfoder. Et hensigtsmæssigt Foderstof skal man have fundet i det saakaldte Melassetorvmel, der bl. a. meget anvendes ved de tyske Kavalleriregimenter. Afsætningen af dette Produkt beløb sig i 1898 til 2 Millioner Centner mod 1 Million i 1897, og Fabrikerne skal nu være fuldstændig overbebyrdede af Bestillinger. Nævnes maa ogsaa det i Danmark opfundne Foderstof Blodmelasse, der bestaar i en Blanding af Blod, Melasse

samt Halm o. l. Det har vist sig saavidt praktisk og forholdsvis billigt, at man nu ved de fleste tyske Slagterier har oprettet Fabriker til dets Fremstilling.

Spiritus. Tyskland udførte i 1898 187 014 Dobb. Centner Spiritus paa Fad, 19 926 D. C. andet Brændevin paa Fad og 177 552 D. C. Brændevin paa Flasker.

Fra Norge ankom der til Hamburg 20 162 D. C. Spiritus samt 256 D. C. Likør o. l.; fra Sverige ankom der hertil af samme Sorter henholdsvis 240 og 24 D. C.

Som tidligere nævnt anvendes Spriten i Tyskland nu stadig mere i industrielle Øiemed. Det er hovedsagelig gjennem øget teknisk Anvendelse, man haaber at skaffe Afsætning for Spiritusproduktionen, der stadig stiger og vel ogsaa maa forudsættes fremdeles at ville tiltage, naar man betænker, at der ved Aarets Udgang ventedes anlagt i den nærmeste Fremtid 400 nye Brænderier. De Hindringer, som de forholdsvis høie Spritpriser hidtil har lagt iveien for Anvendelse af Spiritus i teknisk Øiemed, haaber man at skulle kunne fjerne dels ved Indførelse af et nyt billigere Denatureringsmiddel, nemlig Benzol, dels ved en mere rationel Organisation af Detaljhandelen. Her kan bemærkes, at tyske Spiritusfabrikanter nylig er traadte sammen for at danne en Ring, hvis Formaal imidlertid ikke er hensynsløst at skrue Priserne mest mulig op, men at forøge Spritforbruget i industrielt Øiemed og derigjennem gjøre Brænderibedriften rentabel. En Forhøielse af Brændeskatbonifikationen har ogsaa fremmet Spritens Udbredelse. Først og fremst arbeider man mod det Maal at remplacere Petroleum med Sprit som Lysmiddel og Drivkraft for Motorer. Spritens Lysevne skal langt overgaa Petroleumens, og Omkostningerne ved Spiritusbelysning er ved Opfindelsen af hensigtsmæssige Lamper nu reducerede saavidt, at flere Jernbanedirektioner har fundet sig foranledigede til forsøgsvis at anvende Spiritusglødelamper. Saadanne skal ogsaa benyttes adskilligt til Oplysning af Gader og Parke og anbefales overhovedet overalt, hvor det kommer an paa Belysningens Klarhed, Glans og vidtrækkende Evne, og hvor særlige Forhold lægger Hindringer iveien for Brug af Gas eller elektrisk Lys. Der turde være adskilligt, som talte for, at disse Glødelamper egnede sig for visse af vore Fyre. Ved Driften af Motorvogne skal Sprit have adskillige Fordele for Petroleum og Benzin.

For Norge og Sverige med saamange Betingelser for vidtstrakt Potetesdyrkning og Brændevinsproduktion maa det være af adskillig Interesse at følge med i, hvad der i Tyskland foregaar paa dette Omraade.

Trælast.

Tysklands Import af Trælast har for efternævnte Sorters Vedkommende i de sidste Aar stillet sig saaledes:

Bygnings- og Gavntømmer, uforarbeidet eller kun forarbeidet med Øks eller Sag paa Tværsiden 2 500 028 Tons, hvoraf fra Østerrige-Ungarn 1 235 008, Rusland 1 197 617, Norge 5 130. I 1897 importeredes 2 096 232 Tons, i 1896 1 779 000, i 1895 1 619 000.

Bygnings- og Gavntømmer, tilhugget efter Længdeaksen 667 842, hvoraf fra Østerrige-Ungarn 184 702, Rusland 403 808, Sverige 49 195. I 1897 importeredes 541 494 Tons, hvoraf fra Sverige 31 480, i 1896 504 770, hvoraf fra Sverige 34 760, i 1895 401 128, hvoraf fra Sverige 35 643.

Bygnings- og Gavntømmer, saget, „Kanthölzer“ etc. 1 398 606 Tons, hvoraf fra Sverige 456 547, Norge 64 204. I 1897 importeredes 1 260 000 Tons, hvoraf fra Sverige 420 000, i 1896 919 448 Tons, hvoraf fra Sverige 355 140, fra Norge 39 276, i 1895 752 000 Tons, hvoraf fra Sverige 296 709, fra Norge 33 351.

Grove Snedkerarbeider 28 483 Tons, hvoraf fra Sverige 9 960 T., Norge 535 T. I 1897 importeredes 25 000 Tons, hvoraf fra Sverige 8 074, i 1896 21 168, hvoraf fra Sverige 5 806 T., i 1895 16 974 T., hvoraf fra Sverige 4 982 T.

Forsælgningen til 1898 Aars Leverance begyndte usædvanlig tidligt. Allerede i Oktober og November kjøbte de større Exportfirmaer ved Rhinen større Partier Granbattens for Sommerleverance til delvis noget høiere Priser end de høieste i foregaaende Sæson eller Mk. 140 for 7″ Granbattens fra Gefle, Söderhamn, Hudiksvall og Sundsvall, delvis ogsaa fra Hernøsand og Umeå. For Granbord $1^1/_4$ og 1″ var Priserne sædvanligvis $2^1/_2$ Mk. høiere.

I December aftog imidlertid Kjøbelysten betydelig, dels fordi der i England intet Liv viste sig i Trælastforretningerne, hvilket fremkaldte Ængstelse hos de herværende Kjøbere, dels fordi Lagrene var ganske store. Priserne faldt udover Vaaren og fortsatte dermed hele Resten af Sæsonen indtil September; da betaltes f. Ex. for Sundsvall Granbattens, fineste Mærker, 115 og 110 Mk. for henholdsvis 7″ og 6″. I Oktober solgtes Gran fra Hernøsand til $107^1/_2$ à 105 Mk. for 7″, 100 Mk. for 6″ og $92^1/_2$ à 90 Mk. for 5″. Salget vanskeliggjordes meget ved forhøiede Fragter.

For Furubord stillede Priserne sig gunstigere og holdt sig jævnt i Løbet af hele Sæsonen. Saaledes betaltes for fineste Geflevarer:

	I.	II.	III.	IV.
7″	Mk. 240	Mk. 200	Mk. 155	Mk. 140
6″	„ 230	„ 190	„ 145	„ 130
5″	„ 220	„ 180	„ 135	„ 120

For $^5/_8$″ og $^3/_4$″×4—7″ Furu, usorteret, var Priserne Mk. 135 à $137^1/_2$.

For Furu fra Sundsvall:

9″	usorteret	Mk. 175 à 180
8″	—	„ $162^1/_2$ à 165
7″	—	„ 155 à 160
6″	—	„ 145 à 150
5″	—	„ 135

samt fra Hernøsand, Ørnsköldsvik og Umeå:

9″	usorteret	Mk.	165
8 & 7″	—	„	150 à 155
6″	—	„	140 à 145
5″	—	„	130 à 135

Den hovedsagelige Import fra Sverige bestod i Granbattens og Granbord. Af Furubord var Importen heller ikke saa ubetydelig, uagtet Importen af Pitch Pine fra Amerika aarlig betydelig øges.

Efterspørgselen efter ukantede Furubord fra Oskarshamn og Kalmar var livlig. Priserne stillede sig saaledes:

$1^1/_4 \times 12''$	12 Fods	første	Sort . . .	Mk.	20.50	
$1^1/_4 \times 11''$	„ —	„	— . . .	„	19.00	For 2den Sort
$1^1/_4 \times 10''$	„ —	„	— . . .	„	17.50	25 % lavere.
$1^1/_4 \times 9''$	„ —	„	— . . .	„	14.50	
$1^1/_4 \times 8''$	„ —	Affaldsbord . .		„	9.50	
$1^1/_4 \times 6$ & $7''$	„ —	— . . .		„	7.00	

samt for 9″ og bredere Furuplanker Mk. 1.45 pr. Kubikfod — alt cif tysk Østersøhavn

Særlig efterspurgt var hugne Sparrer fra Skellefteå og Piteå, der betingede. 4—6″ 47 til 51 Pf. pr. Kubikfod.

Fra Norge bestod Importen som sædvanlig nærmest i sagede Sparrer („Kanthölzer) og $^3/_4 \times 5''$ og $^3/_4 \times 4^1/_2''$ Klædningsbord (Schaalbretter). Priserne har været:

For sagede Spærrer 57—60 Pf. pr. Kubikfod samt for Klædningsbord $^3/_4 \times 4^1/_2''$ Mk. $4^5/_8$ à $4^3/_4$ og for $^3/_4 \times 5''$ Mk. 5 à $5^1/_4$.

Man vil af foranstaaende Tabel over den tyske Trælastimport have seet, at Trælastimporten fra Sverige spiller en væsentlig Rolle for det tyske Marked.

Importen fra Norge hindres, forsaavidt den høvlede Last angaar, hvori Norge i og for sig skulde være særlig konkurrancedygtig, af en meget høi Told; der er neppe heller Grund til at tro, at denne skal nedsættes; tvertimod fremkommer der oftere Henvendelser til Rigsdagen om yderligere Forhøielse af Tolden paa Snedkerivarer.

I Norge og Sverige anser man i Regelen den øgede Trælastexport som et Tegn paa Landets økonomiske Fremgang. Dette vilde være rigtigt, hvis der kun exporteredes, hvad Landene ikke selv havde Behov for af sine Skoves naturlige Afkastning, men slaar ikke til, naar Trælastexporten som hos os giver Udtryk for den Hurtighed, hvormed Skovene gaar sin Ødelæggelse imøde.

Naar Tysklands Trælastimport er saa betydelig, maa Grunden dertil mindre søges i, at Tyskland ikke selv skulde kunne producere mere Trævirke, end deri, at den fremmede Trælast er saa billig, at det svarer bedre Regning at kjøbe den. Fyrst Bismark, der var en stor Skoveier, ytrede engang, at han foretrak at importere det billige svenske Tømmer for at hugge det fornødne Trævirke til sine Bygninger i sin egen Skov.

Saalænge vi vedbliver med at ødelægge vore Skove og sælge vort Tømmer til lave Priser, vil de andre Lande, som Tyskland, spare paa sine Skove, og de vil høste Frugterne deraf, naar den Dag kommer, da vor Skovbestand er tilintetgjort, og Træpriserne som Følge deraf stiger.

I en Række af Aar har man hos os talt om at indføre strænge Skovlove, som man dog paa Forhaand maatte kunne vide, aldrig vilde blive vedtagne. I andre Lande, fornemmelig i Tyskland, har det bedste Middel mod Skovenes Ødelæggelse været, at Stat og Kommune i stor Udstrækning er optraadt som Skoveiere. Med dette Exempel for Øie tillod jeg mig i en Rapport af 18de Februar at foreslaa Oprettelsen af et Skovfond til Indkjøb af Skov og Skovkultur for Statens Regning.

Papir og Træmasse.

Tysklands Ind- og Udførsel af Papir og Træmasse har i 1898 bl. a. bestaaet af:

Import. Sleben Træmasse ialt 111 302 Dob. Centner, deraf fra Norge 12 289, Sverige 39 089.

Cellulose, ialt 182 115 Dob. Centn., deraf fra Norge 4 488, Sverige 42 261.

Pap, ialt 38 973.

Pakpapir, ikke glat, ialt 2 353 Dob. Centn.

Pakpapir, glat, ialt 20 832 Dob. Centn., deraf fra Sverige 7 269.

Kulørt Guld- og Sølvpapir, ialt 1 738 Dob. Centn.
Skrivpapir etc. ialt 10 854 Dob. Centn.

Trækpapir (undt. graat) og Silkepapir, ialt 11 649 Dob. Centn., deraf fra Sverige 849.

Trykpapir, ialt 3 839 Dob. Centn.
Papir, ikke særskilt nævnt, ialt 1 669 Dob. Centn.

Papir- etc. Varer, ikke særskilt nævnt, i Forbindelse med andre Materialer, ialt 2 509 Dob. Centn.

Papirtapeter, ialt 5 262 Dob. Centn.
Export Sleben Træmasse ialt 30 046 Dob. Centn. Cellulose ialt 566 956 Dob. Centn

Pap, ikke særskilt nævnt, ialt 141 760 Dob Centn.
Pakpapir, ikke glat, ialt 132 180 Dob. Centn.
Pakpapir, glat, ialt 164 315 Dob. Centn.

Kulørt Guld- og Sølvpapir ialt 69 381 Dob. Centn., deraf til Norge 543, Sverige 1 269.

Skrivpapir etc. ialt 66 223 Dob. Centn., deraf til Norge 2 012, Sverige 5 163 Dob. Centn.

Trækpapir (undt. graat) og Silkepapir, ialt 21 137 Dob. Centn.
Trykpapir, ialt 295 353 Dob. Centn., deraf til Norge 3 602 Dob. Centn.
Papir, ikke særskilt nævnt. ialt 61 368 Dob. Centn., deraf til Sverige 2 344 Dob. Centn.

Papir- etc. Varer, ikke særskilt nævnt, i Forbindelse med andre Materialier ialt 113 934 Dob. Centn., deraf til Norge 2 863, Sverige 3 420 Dob. Centn.

Papirtapeter ialt 43 241 Dob. Centn.
Hamburgs Import af Papir og Træmasse fra Norge og Sverige bestod i 1898 af:

	Fra Norge		Fra Sverige	
	N. Kg.	Mk.	N. Kg.	Mk.
Træmasse	3 769 680	546 320	7 177 710	931 100
Papir	10 936 130	2 583 900	3 946 390	1 186 550
Tag- og Asphaltpapir . .	—	—	530	110
Tag- og Asphaltfilt . . .	—	—	4 140	450
Pap	110 870	15 340	577 010	85 850
Papirtapeter	2 270	1 880	41 840	16 600
Andre Pap- og Papirvarer	2 840	3 860	8 620	7 290

Efterat Aaret 1897 var sluttet med tilfredsstillende Priser paa mekanisk Træmasse, sporedes der allerede i Januar 1898 en vigende Tendens, som i Løbet af Vaaren og Sommeren førte til meget lave Noteringer, især for vaad Masse. Ogsaa tør Træmasse sank i Pris, omend ikke i samme Grad som den vaade. Høsten 1898 afsluttedes en Række Kontrakter med Norge og Sverige, da man i forskjellige Egne af Tyskland frygtede Vandmangel. Da man imidlertid senere fik rigelig Nedbør, indtraadte atter Stilstand i Forretningerne med Skandinavien.

Ogsaa Cellulose faldt i Pris. Paa Grund af Anlæg af flere nye Fabrikker skal der heller ikke være noget Haab om Bedring. Den tyske Konsum dækkes næsten udelukkende af de indenlandske Fabrikker. Hvad der kommer til Hamburg fra Skandinavien, gaar hovedsagelig videre til Spanien, Italien og oversøisk.

Norsk Pakpapir.

Afsætningen af brunt Træpapir til oversøiske Lande er atter tiltaget. Som Følge af stærk Konkurrence fra Finland og Tyskland stillede Priserne sig dog ikke saa gunstige som i 1897. Det norske Papir foretrækkes i Regelen, da det er seigere og glattere og har et fordelagtigere Udseende.

Finere svensk Pakpapir afsattes omtrent som tidligere. Det mødte adskillig Konkurrence i norske, tyske og østerrigske Produkter, der vel er ringere i Kvalitet, men øver Tiltrækning ved den lavere Pris og da fornemmelig, naar Kjøbeevnen i de oversøiske Lande er saa svækket som i 1898.

Jernmalm, Jern og Staal.

Tysklands Indførsel af Jernmalm opgik i 1898 til 35 165 772 Dob. Centn., hvoraf 14 468 422 Dob. Centn. kom fra Sverige, 13 148 677 fra Spanien, 2 955 991 fra Østerrige-Ungarn og 1 268 241 fra Belgien.

Den tyske Jernproduktion gjør stadig Fremskridt. Sammenlignet med de vigtigste konkurrerende Landes Produktion har den i 1 000 Tons været:

	1871	1897	1898
Tyskland	1 946	6 900	7 403
Storbritannien	6 562	8 500	8 850
Frankrige	1 265	2 000	2 250
De forenede Stater . . .	2 284	10 000	11 506
Andre Lande	2 114	4 500	4 900
Sum	14 171	31 900	34 909

Tysklands Forbrug af Rujern i 1898 anslaaes til ca. 7 538 000 Tons; heraf produceredes som nævnt 7 403 000 i Landet selv; den øvrige Del af Konsumtionen, 135 000 Tons, dækkes altsaa af Overskudsindførselen.

Jern- og Staalindustrien havde et særdeles tilfredsstillende Aar. Efterspørgselen efter Staal og Jern til Bygninger, Jernbaner, Maskiner og Skibe var meget stærk, og Jernværkerne var fuldt beskjæftigede hele Aaret igjennem.

Forretningerne i svensk Jern var livlige.

Priserne ved Aarets Slutning opgives, forsaavidt svensk Jern angaar, til Mk. 19.75 for Prima Smedejern pr. 100 Kg. cif Hamburg, Mk. 18.75 for valset Jern og Mk. 19 25 for Hesteskosømjern.

Tysklands Indførsel af Jern og Jernvarer fra Sverige bestod hovedsagelig af:

Rujern 104 765 Dob. Centn., Smedestangjern 150 975, Støbejernstykker etc. 7 329, Jerntraad 45 895, smedede og valsede Rør 20 510.

Hamburgs Indførsel fra Sverige bestod væsentlig af:

Rujern 12 856 Dob. Centn., Værdi 117 420 Mk., Stang- og Smedejern 251 078 D. C., Værdi 4 182 870 Mk., Staal 43 176 D. C., Værdi 1 633 200 Mk., Jerntraad 15 129 D. C., Værdi 277 400 Mk., Staaltraad 4 971 D. C. Værdi 262 250 Mk.

Fra Norge ankom der til Hamburg af Stang- og Smedejern 2 604 Dob. Centn., Værdi 51 280 Mk., Staal 216 D. C., Værdi 17 660 Mk., Jerntraad 28 D. C., Værdi 1 280 Mk.

Tyskland udførte i 1898 16 261 304 Dob. Centn. Jern og Jernvarer.

Til Norge gik 39 814 D. C., Vinkeljern og 24 283 D. C. Smedestangjern, til Sverige 113 502 D. C. Vinkeljern.

Hvad der for Sveriges Vedkommende her turde have særlig Interesse, er den tyske Export til Rusland. Den bestod hovedsagelig af:

Vinkeljern 43 989 Tons, Smedejern i Stænger, Plovjern etc. 106 480 T. Raa Plader af Smedejern 49 721 T. Andre grove Jernvarer 26 211 T. Fine Jernvarer af Smede- eller Støbejern 1 775 T. Velocipeder og Dele deraf 116 T., Symaskiner 952 T., Maskiner, hovedsagelig af Støbejern 3 400 T.

Naar Tyskland kan udføre saavidt store Kvanta Jern og Jernvarer til

Rusland, forekommer det mig paafaldende, at Sveriges Jern og Jernvarer ikke har vundet mere Indpas paa det russiske Marked, end nu er Tilfældet.

Sten.

Tysklands hovedsagelige Indførsel af Sten i 1898 bestod blandt andet af:

Raa Blokke	899 956	Dob. Centn.
hvoraf fra Norge .	13 025	—
— „ Sverige .	149 043	—
Anden raa Sten	3 169 290	—
hvoraf fra Sverige .	359 917	—
Bygningssten, blot tilhuggen	621 251	—
hvoraf fra Norge .	16 973	—
— „ Sverige .	221 688	—
Brolægningssten, blot tilhuggen	4 627 760	—
hvoraf fra Norge .	329 180	—
— „ Sverige .	3 293 036	—
— „ Østerrige-Ungarn .	490 958	—
— „ Belgien .	419 769	—
Grove Stenhuggerarbeider, uslebne, ikke af Alabast eller Marmor	233 576	—
hvoraf fra Norge .	51 212	—
— „ Sverige	135 899	—

Af Sand-, Granit- og Brolægningssten indførtes der i 1898 til Hamburg 125 339 Dob. Centn. fra Norge og 721649 D C. fra Sverige

Svenske og norske Brolægningssten nyder, som bekjendt, stadig megen Anseelse i Tyskland. Priserne steg endel i det forløbne Aar, og Konsumenterne holdt sig som Følge deraf nogen Tid tilbage.

Som jeg nævnte i min sidste Aars Rapport, androg „Verband Deutscher Pflaster- und Harzstein-Industrieller“ i 1897 om, at Stene med „krumlinjede Profiler“ („mit krummlinigen Profilen“) ved Indførselen til Tyskland ikke længere skulde behandles som „grove Stenhuggervarer“ men som „andre Stenhuggervarer,“ for hvilke der maa erlægges en ikke ubetydelig Told. Dette Andragende mødte en skarp Kritik bl. a. i Hamburgs Handelskammer, der mente, at dets Indvilgelse vilde have meget skadelige Følger for den nordtyske Bygningsindustri. Spørgsmaalet er nu endelig afgjort derhen, at vedkommende Stenvarer betragtes som gaaende ind under den høiere Tarifklasse, hvis de er bestemte til at tjene som Forsiring, men ellers ikke.

Is.

Som Følge af den usædvanlig milde Vinter i Tyskland 1897—1898 blev Behovet for udenlandsk Is i forrige Aar meget stort.

Der indførtes ialt 3 569 529 Dob. Centner til en Værdi af 4 712 000 Mk.; deraf kom fra Norge 2 811 787 D. C., fra Østerrige-Ungarn 341 639 D. C., fra Rusland 291 144 D. C. og fra Schweitz 43 741 D. C.

Til Hamburg ankom der fra Norge 464 903 D. C.

Ølbryggerierne og andre Iskonsumenter skal nu i vid Udstrækning have lagt sig til Apparater til kunstig Fremstilling af Is. Tiltrods derfor vil imidlertid Behovet for udenlandsk naturlig Is formodentlig blive betydeligt ogsaa i 1899, da den sidste Vinter ikke har givet den foregaaende noget efter i Mildhed.

Ispriserne var i Hamburg fra 11 Mk. i April til 23 Mk. i September pr. udlosset Ton. Isfragterne, som kom mange norske Fartøier tilgode, begyndte med $6^1/_2$ Mk. pr. Ton, men gik efterhaanden op til 10 Mk. i August og September.

Paa Grund af Ismangelen i Landet selv nedsatte man Jernbanetarifferne for Is fra 1ste Februar 1898.

Øl

Heraf ankom der i 1898 fra Norge til Hamburg 1 708 Dob. Centn. til en Værdi af 80 720 Mk. Transithandelen over Hamburg i norsk Øl har nu tabt sin Betydning. Konsumen deraf i de oversøiske Lande aftager som Følge af Anlæg af indenlandske Bryggerier, og hvor saadanne endnu ikke findes, foretrækker man gjerne enten Münchenerøl paa Grund af Kvaliteten eller de ringere tyske Ølsorter paa Grund af disses Prisbillighed.

Fyrstikker.

Der indførtes i det forløbne Aar til Tyskland 5 427 Dob. Centn. Fyrstikker, hvoraf 2 308 D. C. fra Belgien og 1 692 fra Sverige.

Der førtes til Hamburg fra Norge 943 Dob. Centn. til en Værdi af 43 610 Mk., fra Sverige 39 585 Dob. Centn. Værdi 2 357 210 Mk. Ogsaa her skader Anlæg af Fabrikker i de oversøiske Lande Afsætningen af de norske og svenske Produkter.

Jod.

Tyskland indførte i 1898 af Jod 2 156 Dob. Centn., hvoraf fra Norge 138 D. C., fra Storbritannien 1 160 D. C., fra Chili 782 D. C., fra de Forenede Stater 70 D. C.

Som jeg omtalte i min sidste Aarsrapport, beherskes Verdenshandelen i Jod af en Ring med Sæde i Iquique; til den staar ogsaa de norske Jodproducenter i stærkt Afhængighedsforhold. Som det vil erindres, skyldes det kun Ringen, at Priserne nu kan holdes oppe. Skulde denne brydes, vilde den norske Jodfabrikation vistnok rammes haardt.

Fisk og Fiskevarer.

Sild. Indførselen til Tyskland af saltet Sild paa Tønder bestod i for-

rige Aar af 1 384 557 Tønder, hvoraf fra Norge 237 709, fra Sverige 36 414, Storbritannien 643 577, Nederlandene 335 275.

Til Hamburg ankom 342 629 Tønder Sild overhovedet, hvoraf 60 293 Tønder norsk Vare, 1 593 svensk, 40 071 hollandsk, 217 077 skotsk og 23 595 tysk.

Aaret begyndte i Hamburg med smaa Lagere af skotsk og hollandsk og store af norsk Sild. Man havde haabet, at alt skulde realiseres til gode Priser, men blev tildels skuffet heri. Dertil skal have bidraget, at der i Aarets Løb tilførtes uforholdsmæssig store Partier 1897 Vare. Den i den nye Sæson fra Norge ankomne Fedsild var af daarlig Kvalitet, den hollandske og skotske derimod af god. Større Kvanta af den norske Fedsild skal ved Aarets Slutning være forbleven usolgte og være førte til østersøiske Havne. Fedsildpriserne begyndte med 30—35 Mk., men sank mod Enden af Aaret ned i 25 og 23 Mk.

Den i Oktober fra Norge hidførte Slosild fandt hurtig Afsætning, først til 28 og 26 Mk.; efterhaanden trykkedes Prisen ned helt til 17 og 18 Mk., efter Sigende nærmest ved de overilet billige Offerter, som gjordes fra Norge af. Senere steg den igjen til 26 Mk.

Konsumtionsbetingelserne for Sild var meget tilfredsstillende paa Grund af den kvantitativt og kvalitativt udmærkede Poteteshøst og de høie Kjødpriser.

Af fersk Sild skal der i 1898 være ankommet til Hamburg 95 934 Kasser og 35 422 Fade, hvoraf 20 000 Kasser fra Norge og 12 000 Kasser fra Sverige. Priserne skal have varieret mellem 6 og 20 Mk. pr. Kasse og tildels været endnu høiere. Om Tilførselen af fersk Sild fra Sverige fremdeles skulde tage af, mener man, at Importen fra Norge maatte have mange Betingelser for at forøges betydelig. Forat dette skulde lykkes overfor den i senere Aar ganske skarpe Konkurrance fra England og Skotland, maatte imidlertid Dampskibskommunikationerne med Norge forbedres. Som det nu er, skal Transporten tage alt for lang Tid.

Brisling og Anschovis afsattes omtrent som i tidligere Aar. Skaaren Sild opnaaede høie Priser.

Lageret af Sild ved Aarets Udgang opgives for hele Tysklands Vedkommende til 207 624 Tønder mod 186 061 i 1897 og 220 162 i 1896. Heraf faldt i 1898 7 966 Tønder paa Hamburg.

Der føres fremdeles Klager over den norske Silds Sortering, Tilberedning og Pakning. Man skal ikke have tilstrækkelig Sikkerhed for, at Silden virkelig er af det Mærke, man giver den, der skal lægges megen Uforstand og Skjødesløshed for Dagen ved Saltningen, hvorhos Tøndernes tarvelige Kvalitet giver Anledning til meget Extraarbeide her nede og desuden naturligvis indvirker skadeligt paa Varen selv. Ihvertfald burde man i Norge, har en herværende Fagmand udtalt, anvende $^5/_8$ Tommer tyk Stav til Tønderne og benytte forzinkede Jernbaand. Det vilde, paastaaes der, hæve Forretningen betydelig. I Tyskland anvendes omhyggelig forarbeidede Egetønder med forzinkede Jernbaand. De afsættes efter at være tømte til meget høie Priser og kjøbes i

stor Udstrækning tilbage af Salterierne. Hvad særlig angaar den skaarne Sild, klager man over, at Tønderne ofte ikke indeholder det koutumemæssige Kvantum, og at den er ureelt sorteret. Man anbefaler her stærkt, at virkelig habile Mænd for Statens Regning sendes rundt til Fiskepladsene for at instruere Vedkommende i Sildens Behandling og Pakning, et Forslag, som vistnok fortjener Overveielse.

Den fra de tyske Fiskere udgaaende Bevægelse til Fordel for betydelige Toldpaalæg paa udenlandsk salt Sild har ikke ført til noget Resultat.

Klipfisk og Stokfisk.

Den tyske Import af Stokfisk opgik til 12 360 Dob. Centn., hvoraf 6 336 D. C., kom fra Norge. Til Hamburg indførtes af „tørret Fisk" (Klipfisk og Stokfisk) fra Norge 127 679 Dob. Centn., til en Værdi af 5 503 480 Mk., fra Sverige 148 D C., til en Værdi af 5 660 Mk.

Som nævnt i min sidste Aarsrapport, føres den Klipfisk og Stokfisk, der ankommer hertil, hovedsagelig videre. I 1897, da der til Hamburg ialt importeredes 138 889 D. C. til en Værdi af 6 113 220 Mk., hvoraf fra Norge 135 511 D. C., værd 5 991 770 Mk., udførtes*) der sammesteds fra af tørret Fisk:

	100 Kg.	Mk.
Til Brasilien	66 955	2 704 570
- Argentina	14 394	714 450
- Uruguay	7 910	192 190
- Tysk Vest-Afrika . . .	1 907	53 570
- det øvrige Vest-Afrika .	2 536	76 680
- Mexico ved Atlanterhavet	2 434	108 740
- Chili	1 685	73 750
- Filippinerne	1 121	57 690
- Costarica	801	35 480
- Peru	779	34 370
- Venezuela	674	32 000
- Øst-Afrika	729	30 590
- de Kanariske Øer . .	604	28 220
- Ecuador	290	12 210
- de Forenede Stater ved Atlanterhavet . . .	282	11 650
- Lilleasien	354	11 610
- Australien (Fastlandet) .	122	8 870
- Portorico	154	7 030
- Ægypten	165	4 830
- St. Thomas	88	4 150
- Tunis	69	2 340
- Columbia ved Stillehavet	42	2 040
- Bolivia	29	1 350
- Italien	22 767	1 104 910

*) For 1898 foreligger endnu ikke tilsvarende Oplysninger.

		100 Kg.	Mk.
Til	Triest	5 629	311 580
-	Frankrige	2 605	131 910
-	Grækenland og de Jon. Øer	708	22 820
-	Bremen	463	21 750
-	Fiume	327	17 470
-	Nederlandene	356	17 280
-	Rhinprovindsen	364	14 720
-	Norge	292	13 170
-	Storbritannien	147	8 310
-	det europæiske Tyrki	105	3 850
-	Portugal	46	2 250
-	Udførsel forøvrigt	224	9 500
	Tilsammen	138 157	5 887 900

Herved er at mærke, at hvad der gik oversøisk, udelukkende var Klipfisk.

Tiltrods for det forholdsvis ringe Udbytte af det norske Fiske begyndte Klipfisk-Sæsonen i 1898 med mindre gode Priser. Grunden laa i, at det vigtigste Konsumtionsland, Spaniens, Kjøbeevne var svækket ved Krigen, og at Konsumenterne i de oversøiske Lande, fornemmelig Brasilien, viste sig noget tilbageholdne, nærmest som Følge af de derværende beklagelige Myntforhold. Efterhaanden bedredes dog Stillingen. Priserne steg betydelig og skal noget ude i indeværende Aar have stillet sig omtrent 30 % høiere end i Mai—Juni 1898. De opgives til 25—33 Mk. for Kasser indeholdende 58 Kg. netto og 21—27 Mk. for Kasser indeholdende 45 Kg. netto. Klipfiskens Kvalitet synes at have været meget tilfredsstillende.

I Modsætning til Klipfisken opnaaede Stokfisk i Begyndelsen forholdsvis høie Priser. Disse steg endog en Tid adskillig, især for Lofotvarens Vedkommende. I Løbet af Sæsonen faldt de dog atter. De opgives til 42—50 for Finmarks- og 49—58 for Lofoten-Vare. Lofoten-Varens Kvalitet skal tildels have været slet.

Tran. Indførselen deraf til Hamburg var i 1898, sammenlignet med tidligere Aar:

	1898.		1897.	
Brun Tran	6 800	Tønder	9 000	Tønder
Blank Tran	94 389	—	78 300	—
Damp-Medicintran	5 000	—	5 200	—
Raa Medicintran	3 500	—	4 500	—
	109 689	Tønder	97 000	Tønder

Lageret var paa samme Maade ved Aarets Udgang:

	1898.	1897.
Brun Tran . . .	4 950 Tønder	4 500 Tønder
Blank Tran . . .	10 500 —	11 350 —
Damp-Medicintran .	550 —	760 —
Raa Medicintran. .	395 —	565 —
	16 395 Tønder	17 175 Tønder

Paa Grund af det knappe Fiske i Finmarken steg Damp-Tran og brun Tran noget. Den førstnævnte kom dog kun sjelden op i 70 Mk., men holdt sig imellem 62 og 68 Mk. Brun Tran betaltes med 30—32 Mk. Paa de andre Transorters Pris har Udfaldet af det norske Fiske liden Indflydelse. I Storbritannien produceres der nemlig nu store Kvanta ordinær Tran, tildels af Fiskeaffald, og desuden spiller Importen fra Japan i de senere Aar en dominerende Rolle. Særlig kan nævnes, at den Sildetran, der hommer fra Japan, tildels langt skal overgaa den norske og svenske. Det samme gjælder den japanske Haakjærringtran. Japan producerer ogsaa meget fin Torsketran, som næsten kan ligestilles med den norske Dampmedicintran. Endelig maa Produktionen af Bomuldsfrø-, Lin- og tildels Raps-Oljer nævnes som en af de vigtigere Faktorer ved Bestemmelsen af Priserne paa de ringere Transorter, idet disse i vid Udstrækning erstattes af de nævnte Oljer. Paa Grund af daarligt Fiske i Japan steg Prisen paa ordinær Tran fra $19^1/_2$ til 26 Mk. pr. 100 Kilo. Sæltran holdt sig for det meste i $35^1/_2$ à $36^1/_2$ Mk.

Det Offentlige gjør i Tyskland store Opofrelser for at fremme Fiskerierne. Det yder betydelige Laan, udsætter Præmier for Fiskefartøier, anlægger Fiskerhavne, søger at fremme Varens Afsætning etc. Herom tillader jeg mig at henvise til min Rapport af 23de Februar f. A. Sidste Sommer skal den tyske Regjering have ladet forespørge hos Fiskeriselskaberne, hvorvidt man ønskede Vragersystem indført. Denne Tanke siges imidlertid ikke at have fundet nogen Tilslutning, da den tyske Sild sorteres og behandles saa mønstergyldigt, at nogen Indgriben fra offentligt Hold synes overflødig.

Til Belysning af det Opsving, Ferskfiskhandelen har taget paa Tysklands vigtigste Fiskemarkeder, hidsættes følgende:

Der solgtes af Fisk ved offentlig Auktion:

I Hamburg i 1898 for 2 052 448 Mk.
— i 1897 „ 1 852 430 „

Altsaa i 1898 for 200 018 Mk. mere.

I Altona i 1898 for 1 993 632 Mk.
— i 1897 „ 1 832 207 „

Altsaa i 1898 for 161 425 Mk. mere.

I Geestemünde i 1898 for	3 459 908	Mk.
- Bremerhafen i 1898 „	729 946	„
	4 189 854	Mk.
i 1897 for	3 968 680	„
Altsaa i 1898 for	221 174	Mk. mere.

I 1887, da Fiskeauktionerne begyndte i Hamburg, Altona og Geestemünde, solgtes der paa disse tre Steder Fisk for henholdsvis 565 477, 319 739 og 103 783 Mk, tilsammen 988 999 Mk.

Samtidig med, at Afsætningen er tiltaget, er ogsaa Fiskens Gjennemsnitspris steget. Den var f. Ex. i Geestemünde i 1898 12 Pf. pr. Pund mod $10^1/_2$ i 1897.

Man vil have bemærket, at Hamburg i det sidste Aar er gaaet betydelig fremover i Sammenligning med Altona. I November Maaned aabnedes i Hamburg en stor Markedshal for Auktionering af Fisk. Derved vil Hamburgs Betydning for Fiskehandelen sandsynligvis forøges end yderligere.

De nys omtalte Markedspladse indførte i det forløhne Aar betydelige Kvanta norsk Is til Brug ved Fiskens Opbevaring og Pakning. Nu er der i Geestemünde bygget et stort Isværk, der aabnes i Juli 1899, og til en Begyndelse skal producere 48 Tons Is pr. Dag, senerehen formodentlig det dobbelte Kvantum.

Særlig Interesse fortjener maaske et i Løbet af sidste Høst i Geestemünde dannet Aktieselskab, hvis Maal er af Fiskeaffald at tilberede Fiskemel, bestemt til at tjene som Kreaturføde. Der oplyses, at dette Kvægfoder skal indeholde et i Forhold til Prisen betydeligt Kvantum Næringsstof.

Af det mindst værdifulde Affald skal der fabrikeres Gjødningsstof.

I Berlin er nylig dannet et Aktieselskab paa 350 000 Mk. for Salg af fersk Fisk rundt om i Byen fra dertil indrettede Vogne.

Skibsfart.

Det forløbne Aar stillede sig fordelagtigt for de Hamburgske Redere ligesom for Redere i sin Almindelighed. Hvad der bidrog til at bringe Fragterne op og give dem Fasthed, var foruden den spansk-amerikanske Krig de økonomiske Forhold i sin Helhed, de store Kornforsendelser og Forøgelsen i Vareomsætningen overhovedet. I Modsætning til Tyskland forøvrigt skjænker Hamburg Farten med store og hurtiggaaende Seilskibe megen Opmærksomhed. Vistnok er Antallet af de Fartøier, hvormed Seilskibsflaaden i Aarets Løb forøgedes, kun tre; men disse maalede til Gjengjæld 20 573 Netto Registertons.

Blandt Dampskibsrederierne indtager Hamburg-Amerikalinjen ubestridelig den første Plads med 67 Dampskibe paa tilsammen 256 353 Reg. Tons. Ved Aarets Udgang skal dette Selskab have havt under Bygning 14 Dampskibe,

drægtige tilsammen 130 520 Reg. Tons Brutto, hvorved dets Plads som Verdens første Dampskibsrederi end yderligere sikres. Det største af disso under Bygning værende Skibe „Deutschland“ skal maale 16 000 Tons, et andet „Graf Waldersee“, som i forrige Aar gik af Stabelen, er 12 800 Tons drægtigt.

Skibsfarten paa Hamburg har siden 1880 udviklet sig saaledes:

	1880.		1890.	
	Ant.	1 000 R. T.	Ant.	1 000 R. T.
Ankomne med Last	5 115	2 565	6 978	4 815
— i Ballast	909	202	1 198	388
Ialt	6 024	2 767	8 176	5 203
Afgaaede med Last	4 506	2 066	6 040	3 831
— i Ballast	1 552	696	2 145	1 383
Ialt	6 058	2 762	8 185	5 214

	1897.		1898.	
	Ant.	1 000 R. T.	Ant.	1 000 R. T.
Ankomne med Last	8 728	6 171	9 361	6 778
— i Ballast	2 445	537	3 162	577
Ialt	11 173	6 708	12 523	7 355
Afgaaede med Last	8 200	4 616	9 400	5 040
— i Ballast	3 093	2 236	3 132	2 353
Ialt	11 293	6 852	12 532	7 393

I 1898 kom Skibene fra følgende Lande:

	Seil- og Dampskibe.		Deraf Dampskibe.	
Fra	Ant.	1 000 R. T.	Ant.	1 000 R. T.
Tyske Havne og Helgoland	4 533	687	1 300	322
Nord-Europa	1 544	487	977	429
Storbritannien og Irland:				
Kulskibe . .	1 256	840	1 249	837
Do. med anden Last	2 358	1 334	2 305	1 319
Holland, Belgien	609	295	529	276
Middelhavshavne	174	180	171	179
Europa forøvrigt	440	485	423	472
Ialt: Europa	10 914	4 308	6 954	3 834

Fra	Seil- og Dampskibe. Ant.	1 000 R. T.	Deraf Dampskibe. Ant.	1 000 R. T.
De Forenede Stater ved Atlanterhavet	583	1 383	526	1 337
Mexicos Østkyst	66	56	24	42
Vestindien	72	81	50	72
Venezuela	3	1	—	—
Brasilien	120	174	85	166
Argentina og Uruguay	135	225	93	193
Amerikas Vestkyst	159	280	62	134
Amerika forøvrigt	48	77	33	73
Kaplandet og Natal	24	78	23	78
Afrikas Vest- og Nordkyst	130	145	130	145
— Østkyst	26	48	26	48
Ostindien og Øerne	152	311	114	243
China og Japan	36	92	36	92
Det øvrige Asien	33	46	33	46
Australien og Øerne	22	50	18	48
Udeneuropæiske Lande	1 609	3 047	1 253	2 717
Tilsammen	12 523	7 355	8 207	6 551

Den norske Skibsfart var i 1898 saaledes fordelt paa Distriktets Havne:

Ankomne til Hamburg 601 Skibe, dr. 336 570 Tons, til Altona 27 Skibe, dr. 11 712 Tons, til Cuxhaven ingen Skibe ankomne, til Harburg 59 Skibe, dr. 25 665 Tons, ialt 687 Skibe, drægtige 373 947 Tons.

Afgaaede fra Hamburg 606 Skibe, drægtige 343 855 Tons, fra Altona 26 Skibe, drægtige 11 466 Tons, fra Cuxhaven ingen Skibe afgaaede, fra Harburg 59 Skibe, drægtige 25 547 Tons, ialt 691 Skibe, drægtige 380 868 Tons.

De af norske Fartøier optjente Bruttofragter var:

	Ankomne Skibe.	Afgaaede Skibe.	Tilsammen.
i 1896	4 223 300 Mk.	2 524 400 Mk.	6 747 700 Mk.
- 1897	4 147 300 „	2 705 200 „	6 852 500 „
- 1898	4 736 600 „	3 645 000 „	8 381 600 „

De norske Skibe, der i 1898 anløb Hamburg, kom fra og gik til følgende Lande:

	Seilskibe.				Dampskibe.			
	Med Ladning.		I Ballast.		Med Ladning.		I Ballast.	
Ankomne fra:	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.
Norge	58	23 253	—	—	253	122 899	16	6 754
Sverige	—	—	—	—	3	1 197	1	645
Danmark	—	—	—	—	1	319	1	1 040

	Seilskibe.				Dampskibe.			
	Med Ladning.		I Ballast.		Med Ladning.		I Ballast.	
Ankomne fra:	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.
Tyskland . . .	3	1 362	12	2 508	4	4 647	28	10 893
Storbritannien .	—	—	—	—	79	51 687	6	7 336
Nederlandene .	—	—	—	—	2	2 503	3	3 619
Belgien . . .	—	—	—	—	—	—	1	1 888
Frankrige . . .	—	—	—	—	—	—	3	2 517
Spanien . . .	—	—	—	—	1	650	—	
Italien	—	—	—	—	1	930	—	—
Rusland (Østersøpr.)	—	—	—	—	10	3 511	—	—
Do. (Sortehavet)	—	—	—	—	1	1 071	—	—
Nordamerika . .	32	22 574	—	—	14	28 125	—	—
Centralamerika .	4	1 668	—	—	—	—	—	—
Mexico	26	9 359	—	—	—	—	—	—
Vestindien . . .	13	6 247	—	—	—	—	—	—
Sydamerika . .	20	12 868	—	—	2	2 696	—	—
Ostindien . . .	2	1 318	—	—	—	—	—	—
Asien forøvrigt .	1	486	—	—	—	—	—	—

	Seilskibe.				Dampskibe.			
	Med Ladning.		I Ballast.		Med Ladning.		I Ballast.	
Afgaaede til:	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.
Norge	6	751	72	31 719	289	138 421	6	2 853
Sverige . . .	2	392	7	3 810	1	258	—	—
Danmark . . .	3	134	—	—	3	567	—	—
Tyskland . . .	2	146	2	430	1	319	1	248
Storbritannien .	2	488	7	4 067	7	4 013	82	57 836
Island	—	—	—	—	1	252	—	—
Nederlandene . .	—	—	—	—	—	—	1	319
Belgien . . .	—	—	—	—	2	3 847	—	—
Frankrige . . .	—	—	—	—	—	—	1	930
Portugal . . .	—	—	1	264	—	—	—	—
Rusland (Hvidehavet) . . .	—	—	1	396	—	—	—	—
Do. (Østersøpr.)	1	200	3	1 506	11	4 153	—	—
Do. (Sortehavet)	—	—	—	—	2	2 063	—	—
Nordamerika . .	6	5 482	8	5 264	14	26 415	2	3 862
Britisk Nordamer.	—	—	13	7 632	2	3 988	—	—
Mexico . . .	3	1 048	—	—	—	—	—	—
Vestindien . . .	1	295	2	954	—	—	1	1 957
Sydamerika . .	21	12 195	—	—	—	—	—	—
Syd-Afrika . .	3	2 001	—	—	—	—	—	—
Kanarieøerne . .	1	307	—	—	—	—	—	—
Kina	—	—	—	—	1	1 367	—	—
Australien . . .	3	2 698	—	—	—	—	—	—
New Zealand . .	1	811	—	—	—	—	—	—
Sibirien . . .	—	—	—	—	7	7 207	—	—

Den tyske Handelsflaade tællede:

	Dampskibe.		Seilskibe.	
1ste Januar 1893	779 437	Net. Reg. T.	718 758	Net. Reg. T.
— 1894	816 085	—	690 446	—
— 1895	885 094	—	652 240	—
— 1896	871 825	—	611 623	—
— 1897	882 630	—	585 717	—
— 1898	961 516	—	573 211	—

Afbrydelsen i Forøgelsen af Dampskibsflaadens Tonnage for 1896 er at føre tilbage til forandrede Maaleregler

Bevægelsen for at opnaa Beskyttelse for de i den tyske Kystfart anvendte tyske Smaaskibe gjennem Udelukkelse af fremmede Skibe vedvarer fremdeles. Den synes imidlertid ikke at møde synderlig Velvilje. Det herværende Handelskammer fremholder saaledes, at det væsentlig er den øgede Anvendelse af Lægtere og Konkurrencen fra Dampskibenes Side, der gjør de smaa som oftest gamle Kystfartøier Stillingen vanskelig, derimod ingenlunde de fremmede Smaafartøier, hvis Antal er forholdsvis forsvindende. De i Forslag bragte Forholdsregler ansees af Handelskammeret endog som meget betænkelige, da de, om de skulde blive vedtagne, menes let at kunne give Anledning til, at tyske Skibes Adgang til at deltage i Kystfarten paa fremmede Lande da til Gjengjæld kunde blive endnu mere indsnevret, end den allerede er.

Baade fra privat og offentligt Hold skjænker man Sømandsstanden stor Opmærksomhed. Det er en Forudsætning for Krigsmarinens videre Udvidelse, at det fornødne Rekrutmandskab kan skaffes tilveie fra Koffardiflaaden. Og hvad denne sidste angaar, har den fuldt ud Øinene aabne for de Farer, den er udsat for ved, at engelske Skibe tilvender sig dens Sømænd for at afhjælpe de Mangler, der stadig mere og mere gjør sig gjældende ved, at Antallet af britiske Søfolk befinder sig i en betydelig relativ Tilbagegang. Man indser overhovedet, at Landets Magt tilsøs i første Linje afhænger af Sømandsstanden. Selvfølgelig har ogsaa rent humanitære Hensyn gjort sig gjældende. Exempelvis kan nævnes, at det herværende Seeberufsgenossenschaft har henvendt sig til Statssekretæren for det Indre for at tilveiebringe Regler angaaende Forsørgelse af afdøde Sømænds Enker og Børn ved Siden af de gjældende Bestemmelser om Sømænds Invaliditets-, Alderdoms- og Ulykkesforsikring. Fra det forløbne Aar kan ogsaa mærkes Oprettelse af et Lærekursus i Sundhedspleie ombord. Et for ikke længe siden af herværende Skibsredere oprettet Hyrebureau har havt god Fremgang og øver en gavnlig Indflydelse paa Søfolkene ved at løsrive dem fra de private Forhyringsagenters ofte skadelige Indflydelse. Mærkes kan ogsaa den energiske og gavnlige Virksomhed, Havnelægen her udøver under Tilsynet med samtlige hertil ankomne Skibe.

De tyske Skibsværfter har i det forløbne Aar været stærkt engagerede og har tildels maattet udvides betydeligt. Der byggedes i Tyskland i 1895 101 402 Brutto Reg. Tons, 1896 105 078, 1897 115 369. I 1898 skal paa tyske Privatværfter 528 Skibe, dr. 546 461 Tons have været under Bygning, hvoraf 333, dr. 208 835 Tons, fuldendtes.

Med den øgede Trafik er Behovet for Udvidelse af Hamburgs Havn blevet stærkere. Planer er derfor i det forløbne Aar lagte for at tilfredsstille

dette Behov, og flere af dem er allerede under Udførelse. Hamburg—Amerika-Linjen faar nu sin egen Kai paa det ovenfor Hamburg liggende Kuhwärder. For Frugtladninger har man indrettet en egen Losseplads.

Ved Hovedstationen paamønstredes i 1898 ialt 811 og afmønstredes 980 Mand mod henholdsvis 891 og 918 i 1897. For norske Fartøier paamønstredes i 1898 720 Mand, hvoraf 336 norske, 186 svenske og 198 af anden Nationalitet og afmønstrede 907, hvoraf 646 norske, 113 svenske og 148 af anden Nationalitet. For svenske Skibe paamønstredes ialt 91 Mand, hvoraf 65 svenske, 11 Nordmænd og 15 af anden Nationalitet og afmønstredes 73, hvoraf 45 svenske, 9 Nordmænd og 19 af anden Nationalitet.

Paa tyske Skibe paamønstredes hersteds 722 Nordmænd og Svensker.

Blandt de for norske Skibe Paamønstrede var 66 tyske Dæksgutter.

I 1898 hjemsendtes der gjennem Generalkonsulatet af opsparede Hyrebeløb ialt Mk. 30 138.41, hvoraf for norske Sømænd 20 092.20 og for svenske 10 046.21. Gjennem den herværende skandinaviske Sømandsmission hjemsendtes i samme Aar Kr. 10 104 til Norge og Kr. 14 253 til Sverige. I Tiaarsperioden 1889—98 har samme Mission hjemsendt Kr. 50 365 til Norge og Kr. 49 067 til Sverige.

Keiser-Wilhelm-Kanalen.

Kanalen benyttedes fra 1ste April 1897—31te Marts 1898 af 9 396 Dampskibe og 13 712 andre Fartøier, tilsammen 23 108 afgiftspligtige Skibe, drægtige henholdsvis 1 927 946 og 541 849, ialt 2 469 795 Netto Registertons. Sammenlignet med forrige Driftsaar betegner dette en Forøgelse af 3 148 Skibe dr. 621 337 Tons eller, forsaavidt Tonnagen angaar, af 33.61 %. Blandt de Fartøier, der benyttede Kanalen, var 159 norske, drægtige 70 863 Netto Registertons, hvoraf 127 Dampskibe, dr 61 452 N. R. Tons og 32 Seilskibe, dr. 9 411 N. R. Tons; af svenske var der tilsammen 747, dr. 149 630 N. R. T., hvoraf 427 Dampskibe, dr. 111 664 N. R. T. og 320 Seilskibe, dr. 37 966 N. R. T. De norske Skibes Andel i Trafiken udgjorde, forsaavidt Tonnagen angaar, 2.87 %, de svenske 6.06. I 1896/97 var Forholdet henholdsvis 2.50 % og 5.62 %. Blandt de norske Skibe var i 1897/98 2 rutegaaende, dr. 638 N. R. T., blandt de svenske 98 rutegaaende, dr. 24 697 N. R. T.

Passagen af Kanalen medtog i sidste Driftsaar gjennemsnitlig for Dampskibe 8 Timer 36 Minutter mod 9 Timer 33 Minutter foregaaende Aar og ca. 24 Timer for Skibe paa Slæb.

De Skibsladninger, der passerede Kanalen, bestod hovedsagelig af:

	Skibe.	Reg. Tons Netto.
Kul	472	68 662
Sten	2 103	74 688
Jern	170	32 477
Træ	1 381	369 684
Korn	2 658	183 756
Kvæg	152	32 142
Stykgods	2 550	783 704

I 1897/98 kom de Skibe, der benyttede Kanalen, fra og var bestemte for følgende Havne:

	Der gik til Skibe.		Der kom fra Skibe	
	Ant.	Reg. Tons.	Ant.	Reg. Tons.
Tyske Østersøhavne	5 378	460 898	5 451	554 112
Russiske (Finske) Havne . .	477	252 907	661	349 956
Svenske Havne	521	148 672	953	219 174
Norske Havne	15	2 905	54	5 517
Danske Havne	1 224	143 435	810	124 963
Havne ved Kanalen	7 015	173 756	7 159	178 040
Havne ved Unter-Eider . . .	985	26 354	963	23 913
Tyske Nordsø-Havne . . .	1 098	170 369	961	156 089
Elbhavne	5 098	494 022	5 239	526 611
Britiske Havne	431	191 811	328	119 646
Hollandske og Rhinhavne . .	550	240 653	327	107 564
Belgiske Havne . .	157	74 599	128	61 049
Franske Havne . . .	130	80 680	21	9 656
Andre vestlige og sydlige Havne	29	8 734	53	33 505
Tilsammen	23 108	2 469 795	23 108	2 469 795

30te September 1899 udløber den Frist, inden hvilken Kanaltariffen kan fastsættes ved keiserlig Forordning. Det Spørgsmaal drøftes da ivrigt, hvorvidt den tidligere Tarif af 4de August 1896 bør forandres. Fra flere Hold er foreslaaet, at Afgifterne skal søges sat i Forhold til den Nytte, de forskjellige Skibe har af at benytte Kanalen. Det herværende Handelskammer finder imidlertid, at den nuværende Tarifs Satser baade er retfærdige og hensigtsmæssige, hvorfor det foreslaar dem vedligeholdte. Vistnok overskrider Udgifterne ved Kanalen fremdeles betydelig Indtægterne, sidst f. Ex. med 978 264 Mk. (2 278 283 Mk. mod 1 300 019). Man har dog godt Haab om, at Balance skal kunne tilveiebringes i en overskuelig Fremtid.

Jeg undlader heller ikke ved denne Leilighed at gjenkalde i Erindringen, hvad jeg tidligere flere Gange har berettet om den tiltagende Brug af søgaaende Lægtere mellem Hamburg og Nord-Østersø- samt Rhinhavne.

En herværende betydelig Forretningsmand i Trælast anbefaler stærkt Dannelse af Selskaber i Sverige for Bygning af Jernpramme, hvori de betydelige Trælastforsendelser fra Sverige til tyske Østersøhavne kunde besørges. Prammene burde, mener han, indrettes paa at laste 100—200 Standards; en Slæbebaad vilde være tilstrækkelig for Bugsering af tre saadanne. De skulde have hvælvet Dæk, som omsluttede ogsaa den den sædvanlige Dækslast modsvarende Del af Ladningen, og være forsynede med to Master med Seil og med Dampwinch. Tre Mands Besætning vilde formentlig være nok. Vedkommende Forretningsmand antager, at saadanne Fartøier i Maanederne Mai—September kunde gjøre 8 Reiser, regnede fra Sundsvalls Distrikt, og har hørt flere Importører udtale, at de gjerne skulde betale 3—4 Mark pr. Standard mere i Fragt med saadanne end med de nu anvendte gamle Seilskibe.

I Kjøbenhavn er der i disse Dage stiftet et Aktieselskab paa 200 000 Kroner, hvis Maal er at drive Lægtertrafik mellem Kjøbenhavn og Pladse ved Nord- og Østersøen.

A. Bødtker.

Opgave over Fragter.

For indgaaende Skibe:

Fra England med Kul 4 à 4½ sh. pr. Ton, Savannah, Wilmington etc. med Harpix 2 sh. 6 d à 3 sh., med Terpentin 3 sh. 3 d à 4 sh. 3 d pr. Barrel, Ship Island, Mobile etc. med Pitch Pine 100 à 110 sh. pr Std., Laguna med Mahogny 39 à 41 sh. pr. Ton, med Logwood 29 à 31 sh. pr. Ton, Jamaica med Logwood 28 à 30 sh. pr. Ton, Buenos Ayres med Quebracho 16 à 18 sh. pr. Ton, Santa Fé med Do. 20 à 23 sh. pr. Ton, Maracaibo med Dividivi 41 sh. à 42 sh. 6 d pr. Ton, Rio de Janeiro med saltede Huder 30 sh. à 32 sh. 6 d pr. Ton, Rio Grande med Do. 25 à 35 sh., Apia med Kopra 45 sh. pr. Ton, Junin med Salpeter 25 à 27 sh. 6 d pr. Ton, Shetland med Sild 1 sh. 9 d à 2 sh. pr. Tønde, Risør, Kragerø, Brevik med Is 6½ à 10 Mk. pr. Ton, Santos med Kaffe 20 sh. pr. Ton, Rangoon med Teaktræ 42—47 sh. pr. Ton.

De udgaaende Fragter var som sædvanlig omtrent udelukkende stipulerede til en lump Sum.

Indførsel fra Norge til Hamburgs Frihavn i 1898 af Varesorter, hvoraf der er indført til Beløb af mindst 5 000 Mark.

Varesort.	Rmk.	Varesort.	Rmk.
Kaffe	13 210	Vildt og Fjærkræ	22 200
Tobak, raa	8 750	Kjød, saltet	8 720
Vin paa Fad	30 350	„ tilberedt	5 490
„ i Kasser	6 530	Kunstigt Smør	18 250
Spiritus, raa og raffineret	564 240	Melk, kondenseret	123 820
Likører og andre Brændevine	29 180	Conserver	11 080
Øl, alle Slags	80 720	Bygningstømmer	17 300
Karve	42 010	Planker, Bord etc.	324 370
Risaffald og Klid	743 450	Stavtræ	6 480
Brød	6 720	Alabast og Marmor, raa	28 090
Sild, saltet	1 286 410	Sand-, Granit- og Gadesten	368 780
Sardiner	33 160	Trækul	59 700
Ansjovis	106 260	Maler- og Vandfarver	7 050
Anden tilberedt Fisk	172 500	Gummi elasticum	12 290
Tørret Fisk	5 503 480	Oxalsyre	5 200
Fersk Fisk	621 820	Jod og Jodkalium	288 980
Hummer	136 900	Træspiritus	7 600
		Kalk, fosforsur	122 880

*

Varesort.	Rmk.	Varesort.	Rmk.
Kaolin	41 910	Tran	1 975 950
Andre Jordarter	9 130	Gavntømmer	353 230
Is	676 700	Træmasse	546 320
Guld- og Sølverts	19 160	Faareuld	6 500
Kobolt- og Nikkelerts	79 530	Shoddyuld	8 260
Kobbererts	9 300	Uld- og Halvuldvarer	9 250
Andre Ertser	10 150	Bomuldsvarer	10 620
Bly, raat	8 910	Seildug	8 230
Stang- og Smedejern	51 280	Nyt Tougværk	25 980
Staal	17 660	Kork	5 160
Kobber, raat	21 400	Tønder	29 870
Guld- og Sølvaffald	17 300	Trævarer, grove	31 480
Gult Metal	180 190	— fine	8 910
Zink	10 170	Papir	2 583 900
Levende Dyr	8 850	Pap	15 340
Kalveskind	267 940	Bøger	33 550
Faar og Gjedeskind	163 180	Malerier	35 160
Hjorte-, Raa- og Rensdyrskind	100 840	Marmor og Alabastvarer	5 270
Pelsskind	110 770	Grove Stenhuggervarer	7 910
Færdigt Pelsværk	24 150	Jernvarer	7 970
Limlæder	5 550	Jernspiger	735 450
Andet Læder	18 160	Velocipeder	25 550
Hvalfiskebarder	298 880	Andre fine Jernvarer	40 250
Ben, raa	13 220	Kobber og Messingvarer	7 410
Benkul	11 850	Andre Metalvarer	20 900
Guano	762 730	Maskiner	141 000
Sengefjær	27 590	Drivremme af Læder	10 080
Lim	29 910	Fysikalske Instrumenter	6 030
Talg	18 600	Fyrstikker	43 610
Benfedt	9 700	Gjenstande for Museer	16 220
		Passagergods	52 570

Udførsel fra Hamburgs Frihavn til Norge i 1898 af Varesorter, hvoraf der er udført til Beløb af mindst 5 000 Mk.

Varesort.	Rmk.	Varesort.	Rmk.
Kaffe	6 861 550	Cigaretter	92 330
The	147 690	Ris, skallet	48 700
Kakao	291 870	— uskallet	58 320
Stivelsesukker	16 480	Sago	87 260
Krystalliseret Sukker	279 150	Peber	48 150
Raffinade	2 393 810	Piment	22 270
Farin	145 560	Kardemomme	19 700
Sirup	33 340	Kryddernellik	11 330
Honning	17 020	Ingefær, raa	21 440
Tobak, raa	121 790	Kanel	16 720
Røgetobak	19 180	Cassia lignea	30 890
Cigarer	462 810	Apelsiner	35 220

Varesort.	Rmk.
Figener, tørrede	18 450
Korinther	31 330
Rosiner	58 120
Mandler	121 750
Sukat og andre kandiserede Frugter	11 000
Val- og Hasselnødder	71 780
Svedsker	27 840
Anden tørret Frugt	51 980
Frisk Frugt	121 320
Friske Grøntsager	66 080
Vin i Fad	798 540
— i Kasser	68 920
Champagne	16 600
Cognac	10 840
Likører og andre Brændevine	6 320
Frugtsaft	6 870
Øl, alle Slags	70 140
Eddike i Fad og Flasker	8 000
Mineralvand	5 840
Rug	421 920
Byg	376 770
Havre	47 340
Mais og Darre	340 500
Malt	108 010
Bønner	6 010
Humle	660 450
Stivelse	44 800
Kartoffelmel	139 580
Hvedemel	1 804 050
Rugmel	1 081 270
Andet Mel	374 000
Gryn etc.	222 300
Risaffald og Klid	6 210
Tilberedt Fisk	16 630
Kaviar	7 560
Fersk Fisk	20 010
Vildt og Fjærkræ	34 120
Røget og saltet Kjød	1 116 580
Pølser	19 110
Andet tilberedt Kjød	9 370
Smør, Kunst-	27 110
Smult	318 380
Ost	153 780
Æg	81 200
Kondenseret Melk	10 090
Salt, Sø- og Kog-	154 630
Kjødextrakt	29 470
Konserver	59 170
Chokolade	45 320

Varesort.	Rmk.
Confecturer	77 330
Stavtræ	18 750
Asfalt	17 040
Cement	434 950
Gibs	10 190
Alabast og Marmor, raa	14 700
Møllestene	52 670
Indigo	67 920
Blaatræ	25 160
Blaatrækstrakt	9 220
Bogtrykkersværte	54 030
Caramel	12 710
Garvestofekstrakter	130 030
Dividivi	7 730
Galæbler	7 450
Myrobalaner	6 830
Terra Catechu	14 860
Alizarin	27 330
Anilin	16 780
Anilinfarver	424 080
Okker	14 420
Oljefernis	6 390
Anden Fernis	128 070
Blanksværte	8 290
Ultramarin	5 260
Zinkhvidt	9 520
Zinnober	11 420
Malerfarver	90 130
Andre Farve- og Garvestoffe	27 730
Vadske- og Badesvampe	9 900
Medicinske Rødder	10 000
Kamfer, raffineret	17 280
Guttaperka	64 830
Harpix og Galipot	75 000
Lakrits	29 880
Schellak	13 700
Gummi Arabicum	7 940
— Elasticum	8 450
Ricinusolje i Kasser	7 690
Pebermynte	14 260
Andre ætheriske Oljer	40 000
Borsyre	12 160
Carbolsyre	9 680
Kulsyre	18 360
Salicylsyre	6 070
Svovlsyre	56 260
Vinstensyre	6 880
Salmiak	16 220
Jernalun	6 080
Glaubersalt	6 900

Varesort.	Rmk.
Kalcineret Soda	46 520
Kaustisk „	17 720
Kaustisk Kali	86 710
Potaske	180 960
Chilisalpeter	89 730
Kalisalpeter	48 140
Renset Vinsten	10 120
Medicinske Salte	17 000
Borax	11 090
Chloroform	11 100
Renset Glycerin	97 440
Tobaksauce	16 080
Forskjellige Sorter Æther	25 030
Essenser, Extrakter	9 180
Andre Droger	235 590
Kaolin	9 040
Lithografistene	13 190
Slibestene	9 690
Andre Jordarter	8 440
Grafit	11 020
Manganerts	6 850
Valset Bly	59 930
Vinkeljern	13 540
Staal	10 430
Kobber i Stænger og Plader	28 800
Kobber, raa	19 770
Gulmetal	229 450
Raa Tin	20 700
Andre uædle Metaller	36 080
Messingblik	84 540
Jerntraad	15 360
Staaltraad	6 270
Kobbertraad	356 400
Messingtraad	82 670
Heste	7 190
Hestehuder	122 740
Oksehuder, raa	339 070
— kalkede	722 670
Faar-, Lam- og Gjedeskind	12 180
Pelsskind	10 970
Andre Huder til Pelstilberedning	35 490
Færdigt Pelsværk	328 690
Saalelæder	463 220
Andet Læder	536 720
Læderaffald	8 810
Elfenben	9 540
Benmel	128 850
Tarmer	24 610
Chlorkalium	11 260

Varesort.	Rmk.
Gjødningssalte	64 000
Okse-, Ko- og Kalvehaar	12 680
Hestehaar	41 500
Børster	49 490
Andet Haar	7 840
Sengefjæder	313 590
Fjær til Pynt	10 920
Gelatin	13 430
Lim	65 810
Parafin	27 990
Hvalrav	745 080
Bryggerbeg	22 440
Tran	8 270
Talg	6 950
Benfedt	15 360
Raffineret Petroleum	55 760
Raa —	13 150
Mineralske Smøreoljer	400 200
Stenkulstjæreolje	14 410
Bomuldsfrøolje	174 920
Kokusnødolje	38 260
Olivenolje	60 000
Sesamolje	41 680
Andre Spiseoljer i Fad	67 150
Palmeolje	81 650
Olein	22 510
Græsfrø	5 910
Kløverfrø	20 450
Rapsfrø	71 480
Andre Frøsorter	10 890
Oljekager	351 700
Nøddetræ	15 790
Andet europæisk Gavntømmer	63 400
Mahognitræ	21 540
Korketræ	40 270
Andet fremmedGavntømmer	20 620
Træ til Furnering	38 300
Piassava	16 580
Stolerør, raa	6 510
— bearbeidede	11 880
Bark	39 210
Kurvfletning	15 640
Levende Planter	94 390
Blomster etc.	11 630
Manillahamp	17 420
Filler	10 960
Faareuld	221 650
Shoddyuld	134 020
Silketraad	25 380
Bomuld	139 300

Varesort.	Rmk.
Bomuldsaffald	20 660
Jute	164 960
Blaar og Værk	11 440
Bomuldsgarn	565 560
Uld- og Halvuldsgarn	712 940
Kokusgarn	68 990
Lingarn	333 430
Lintraad	18 440
Silkevarer	238 010
Halvsilkevarer	390 770
Possementvarer af Silke og Halvsilke	56 130
Silkebaand	68 530
Silkekniplinger	13 570
Filt og Filtvarer	212 240
Uld og Halvuldvarer	7 446 290
Possementvarer af Uld	56 180
Uldtrikotage	257 490
Bomuldsvarer	1 708 220
Possementvarer af Bomuld	469 660
Bomuldstrikotage	101 710
Gardinstoffe af Bomuld	79 100
Smergeldug	14 480
Bomuldsbroderier og Kniplinger	64 040
Væger	31 550
Kniplinger af Lin	10 840
Lin og Bomuldsundertøi	680 900
Lintørklæder	370 010
Linbaand	11 850
Gulvmatter af Manillahamp	12 850
Seildug	161 390
Sækkelærred af Lin	25 940
Sække	12 050
Andet Linlærred	426 960
Voksdug, Oljedug	56 210
Haardug	8 790
Herrehatte	120 700
Damehatte	11 330
Herreklæder	167 590
Andre færdige Klæder etc.	1 179 730
Færdige kunstige Blomster	35 040
Div. Manufakturvarer etc.	855 380
Nyt Taugværk	25 740
Seilgarn	104 080
Andre Rebslagervarer	122 360
Straahatte	175 380
Straamatter	43 080
Fine Kurvfletninger	52 280
Grove Korkvarer	10 060
Kork	7 680

Varesort.	Rmk.
Grove Trævarer	10 340
Fine —	399 260
Møbler	165 070
Paraplyer o. l.	29 310
Paraplydele	33 210
Skotøi af Gummi	21 900
Slanger af Gummi	38 490
Haarde Gummivarer	130 470
Andre —	152 410
Læderhandsker	12 520
Skotøi af Læder	495 130
Andre Lædervarer	545 190
Sandpapir	28 930
Guld- og Sølvpapir	77 670
Asbestpapir og Pap	16 140
Andet Papir	656 930
Tag- og Asfaltpap	56 720
Pap	37 540
Spillekort	19 680
Papirtapeter	12 850
Tæpper af Boulinikon	28 940
Andre Papir- og Papvarer	413 480
Blyanter	59 060
Blæk	10 940
Bøger	288 650
Kobberstik og Lithografier	92 320
Malerier og Tegninger	90 610
Hulglasvarer	321 000
Vinduesglas	5 000
Speilglas ubelagt	9 180
— belagt	133 730
Speil	128 030
Glasperler	9 310
Glødelamper	37 440
Lampedele af Glas og Messing	29 950
Andre Glasvarer	134 180
Lerfliser	26 500
Gibsvarer	6 230
Porcelæn	191 670
Stentøi	242 680
Marmor og Alabastvarer	8 850
Jernbaneskinner	25 050
Jernrør	165 270
Jerntraad	10 240
Ammunition	50 380
Andre grove Jernvarer	330 370
Jernspiger	75 260
Velocipeder	607 230
Andre fine Jernvarer	1 350 440
Blyrør	56 050

Varesort.	Rmk.	Varesort.	Rmk.
Blyvarer	22 630	Uhrdele	10 470
Varer af uædle Metaller	40 130	Decauville-Jernbane	6 530
Typer	232 140	Rullende Jernbanemateriel	316 800
Telegrafkabler	141 220	Vogne og Slæder	89 890
Zinkvarer	130 410	Geværer	36 190
Tinvarer	19 140	Dynamit	14 070
Kobber og Messingvarer	1 251 200	Krudt	19 000
Andre Metalvarer	251 170	Messingpatroner	48 920
Dampkjedler	21 720	Andre Fængstoffe	14 650
Lokomotiver og Lokomobiler	71 460	Børstenbindervarer	72 100
Symaskiner	384 970	Knapper	168 350
Karder	17 630	Gjenstande for Museer	12 750
Andre Maskiner	3 859 190	Pibevarer	78 880
Drivremme af Bomuld	86 810	Dukker	14 780
— - Gummi	38 450	Legetøi af Gummi	21 530
— - Læder	31 830	— - Træ	190 150
Pianoforter	563 130	— - Jern	8 820
Andre Musikinstrumenter	268 730	Kortevarer	123 200
Briller og Kikkerter	18 030	Stearin og Parafinlys	10 300
Elektriske Apparater	303 620	Andre Lys	12 630
Andre physiske Instrumenter	106 120	Toiletsæber	32 870
Lommeuhre	82 960	Parfumerier	8 440
Væggeuhre	136 860	Passagergods	175 450

Omsætningen mellem Norge og Distriktets Vicekonsulsstationer i 1898.

Import fra Norge.

Til Altona: ialt 5 687 230 Kg. hvoraf 5 215 000 Kg. Is, 187 960 Kg. Sten, 162 870 Kg. Furubord, 85 000 Kg. Cellulose og 20 400 Kg. Snedkerivarer.

Til Harburg: ialt 33 331 720 Kg., hvoraf 22 810 000 Kg. Is, 10 260 000 Kg. Brolægningssten, 116 470 Kg. anden Sten og 145 250 Kg. Furubord.

Export til Norge:

Fra Altona: ialt 133 977 Kg. hvoraf 133 000 Kg. Stenkul.

Fra Harburg: ialt 2 729 000, hvoraf bl. a. 474 000 Kg. Harpix, 553 000 Kg. Stenkul, 510 000 Kg. Stykgods, 451 000 Kg. Ler, 356 000 Kg. Cement og 121 000 Kg. Cokes, 213 000 Kg. Palmekjærner.

Mellem Cuxhaven og de Forenede Riger fandt der i 1898 ingen direkte Vareomsætning Sted.

Marseille.

I.

Skibsfarten i 1898.

Norske Skibe.	Med Ladning.		I Ballast.		Tilsammen.				Brutto-fragter i frcs.
							Deraf Dampskibe.		
	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	
I. Ankomne.									
Fra Norge til Vicekonsulsstationerne	1	597	-	-	1	597			
- andre Lande til Hovedstationen	32	32 668	4	3 365	36	36 033			
- andre Lande til Vicekonsulsstationerne . .	20	12 755	1	605	21	13 360			
Ialt	53	46 020	5	3 970	58	49 990	49	45 493	1 021 505
II. Afgaaede.									
Til andre Lande fra Hovedstationen	13	11 736	24	24 674	37	36 410			
- andre Lande fra Vicekonsulsstationerne . .	9	6 150	12	7 043	21	13 193			
Ialt	22	17 886	36	31 717	58	49 603	48	44 729	

For Ordre eller for at reparere ankom intet norsk Fartøi.

Af svenske Skibe ankom 34 dr. 23 062 Tons.

Erlagte Konsulatafgifter: af norske Skibe fr. 3 894.80, deraf ved Hovedstationen fr. 2 941.65; af svenske Skibe fr. 1 734.80, deraf ved Hovedstationen fr. 1 207.90; ialt tilfaldt Konsulen fr. 4 889.55. Expeditionsafgifter, norske fr. 371.35, svenske fr. 198.70.

Aarsberetning dateret 1 Mai 1899.

Nedenstaaende Oversigt angiver den norske Skibsfart paa Distriktet i 1898 sammenlignet med de nærmest foregaaende fem Aar:

	Dampskibe.		Seilskibe.		Tilsammen.	
Aar.	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.
1898.	97	90 223	19	9 371	116	99 594
1897.	92	51 790	48	22 528	140	74 318
1896.	143	76 336	56	34 152	199	110 488
1895.	155	102 642	53	25 183	208	127 825
1894.	66	48 089	87	47 720	153	95 809
1893.	183	110 928	104	59 137	287	170 015

Heraf sees, at der siden 1897 er indtraadt en Forøgelse af 34 % i Tonnagen, hvilken helt og holdent falder paa Dampskibene. Disses Tonnage

overstiger det foregaaende Aars modsvarende Zifre med 74.4 %, men naar den hele Femaarsperiode tages med i Betragtning, er Forholdet mindre gunstigt. Seilfartøierne har ikke før opvist saa lave Zifre. Nedgangen siden det næstforegaaende Aar udgjør 58.4 % og i Femaarsperioden over 84 %.

En Fordeling af den norske Skibsfart paa Distriktets Havne faar følgende Udseende:

	Ant.	Tons.
Marseille	73	72 443
Cette	29	16 143
Cannes	4	3 640
Toulon	4	2 436
Port Vendres	2	2 050
Nizza	2	1 672
Port de Bouc	2	1 210

Det er hovedsagelig Hovedstationen, som berøres af Forøgelsen i Dampskibstonnagen, som opviser høiere Zifre end noget af de fire nærmest foregaaende Aar. Uagtet Antallet er lavere end i 1897, er Tonnagen forøget med 83 %. Den ovenangivne Formindskelse i Seilfartøiernes Tonnage falder udelukkende paa Hovedstationen. Den norske Skibsfart paa Havnen Cette er formindsket med 36 % sammenlignet med Aar 1897. Med Undtagelse af Havnen Port Vendres har de opgivne Vicekonsulsstationer en liden Forøgelse at opvise.

Af de 6 lastede norske Seilfartøier, som ankom til Hovedstationen, lossede 5 Coprah fra Stillehavsøerne og Singapore samt 1 Trælast fra Onega. Tre afgik med Ladning, hvoraf 2 med Oljekager til Sverige og Danmark og 1 med Hvedeklid til Danmark. De norske Dampskibe tilførte Havnen følgende Varer:

3 Trælastladninger fra Sverige, Finland og Nordamerika, 1 Ladning Beg fra England, 4 Ladninger Hvede fra Sortehavet, 1 Ladning Svovl fra Sicilien, 14 Ladninger Kul fra England, 1 Ladning Palmeolje fra Afrikakysten og 2 Ladninger Stykgods fra Ægypten og Grækenland. Fem deraf afgik med Ladning, nemlig 1 med Oljekager til England og 4 med Stykgods til resp. Madagascar, Ægypten og Kanariøerne. I Indførselen til Cette forekommer under norsk Flag 2 Ladninger Stav fra Savannah og Fiume, 2 Ladninger Trælast fra Christiania og Kotka, 1 Ladning Svovl fra Sicilien, 6 Ladninger Bitume og Kobbervitriol fra England, 3 Ladninger Vin fra Spanien og 1 Ladning Mineralier fra Spanien. I samme Havn indtog 1 Ladning af Asfalt for Spanien samt tomme Fade som Returladning til spanske Havne. Til de øvrige Vicekonsulsstationer indførtes med norske Dampskibe 3 Ladninger Trælast fra Sverige, Finland og Siam samt 3 Ladninger Kul fra England. Samtlige Fartøier afgik i Ballast.

Nedenstaaende Tabel angiver Summen af de Bruttofragter, som paa Distriktet er optjente af norske Fartøier saavel i 1898 som i den nærmest foregaaende Femaarsperiode:

	Dampskibe.	Seilskibe.	Tilsammen.
	frcs.	frcs.	frcs.
1898	855 955	239 690	1 095 645
1897	599 170	674 330	1 273 500
1896	665 105	915 860	1 580 965
1895	990 580	740 160	1 730 740
1894	622 030	1 090 365	1 712 395
1893	873 250	1 523 780	2 397 030

Beløbet for Dampskibene er siden 1897 forøget med Frs. 256 785 modsvarende 42.8 %, hvori ikke er iberegnet Maanedsfragter for et Par Dampskibe. Naar disse medregnes, overstiger Summen de foregaaende 5 Aars Zifre. Totalbeløbet for Seilfartøier er sunket ned til en Ubetydelighed.

Følgende Fragtsatser er i 1898 efter Opgave blevet vore Fartøier tildel:

Indgaaende:

Trælast pr.	Std.	(Seilsk.)	Pascagoula 96 sh. 3 d.
— -	„	(Dampsk.)	Ørnskøldsvik Fr. 60, Sundsvall Fr. 63.50, Kotka Fr. 64, Onega Fr. 77, Sapelo 98 sh.
Jern	Ton	(—)	Stockholm Fr. 12.
Kul	„	(—)	Cardiff Fr. 10, Newport Fr. 11. Newcastle 7 sh. 6 d.
Beg	„	(—)	Garston 8 sh.
Svovl -	„	(—)	Licata Fr. 8.
Korn -	„	(—)	Nikolajew Fr. 9—10.50, Feodosia Fr. 14, Odessa Fr. 14, Bombay 32 sh. 6 d.
Bomuldsfrø -	„	(—)	Alexandria 9 sh. 6 d.
Stykgods -	„	(—)	Samos Fr. 15.
Sukker -	„	(Seilsk.)	Guadeloupe Fr. 35—37.
Logwood -	„	(—)	Do. Fr. 27, Laguna 33 sh. 6 d.
Coprah -	„	(—)	Samoaøerne Mk. 40, Tongaøerne 42 sh. 6d, Bismarksøerne Fr. 55, Padang Fr. 43.

Udgaaende:

Oljekager pr.	Ton	(Seilsk.)	Apenrade 14 sh., Helsingborg 13 sh., Malmø 12 sh., Gøteborg 14 sh., Gøteborg—Gefle 12 sh. 6 d, Norrkøping 11 sh., Stockholm Fr. 13.
— -	„	(Dampsk.)	Kings Lynn 8 sh.
Hvedeklid -	„	(Seilsk.)	Kjøbenhavn Fr. 25.50.

I det hele taget har Fragterne i Aaret været bedre end i 1897; særlig har Kulfragterne hidkaldt et usædvanligt stort Antal norske Dampskibe.

Nedenstaaende Oversigt angiver det direkte Vareudbytte mellem Marseille og Norge og Sverige i 1898:

Indførsel fra		Norge.	Sverige.
Bygningsvirke:			
Tykkelse over 80 mm. . .	Kg.	—	208 000
— fra 35 mm. til 80 mm.	„	—	4 826 000
— 35 mm. og derunder	„	—	7 672 000
Trælast, andre Sorter . .	„	—	9 040
Jern	„	—	208 790
Potetesmel	„	—	10 052
Straaarbeider	„	—	509

Indførsel fra		Norge.	Sverige.
Fyrstikker og Træ til saadanne	Kg.	—	32
Konserver, Vildt m. m.	„	—	21
Stokfisk	„	14 386	—
Tran	„	3 357	—
Hesteskosøm	„	1 200	—
Husgeraad	„	210	—

Udførsel til		Norge.	Sverige.
Gryn, forskj. Sorter	Kg.	4 374	675 089
Oljekager	„	—	460 000
Klid	„	—	242 594
Oljer, forskj. Sorter	„	577 249	352 486
Mandler og Nødder	„	21 348	137 230
Vine og Likører	Lit.	7 646	148 316
Okker	Kg.	116 177	53 470
Lakrits	„	1 203	41 755
Sæbe	„	1 100	17 750
Bitume	„	45 000	20 000
Tomme Fade	„	2 250	17 186
Valnødtræ	„	—	17 000
Medicinske Planter m. m.	„	400	15 690
Mel	„	—	20 800
Uld	„	—	6 698
Gummi	„	1 584	6 915
Makaroni	„	—	8 257
Kastanjeextrakter	„	—	3 910
Agurker, Oliven, Capers m. m.	„	636	3 570
Diverse Bærsorter	„	—	3 015
Grønsager, Konserver	„	—	3 430
Rosiner, Figen m. m.	„	1 087	1 954
Møbler og Husgeraad	„	—	1 750
Straaarbeider til Hatte	„	—	2 084
Frugtsafter	„	10	1 524
Vinsyre	„	1 400	845
Kaffe og Chocolade	„	—	1 027
Fiskekonserver	„	—	853
Kork	„	—	600
Fajance	„	123	732
Sække	„	—	647
Diverse	„	487	1 086
Maskindele	„	6 940	—
Farvestoffe	„	900	—
Huder	„	5 350	—

Ved Hovedstationen solgtes 1 norsk Seilfartøi og erhvervedes for **norsk Regning** ligeledes 1 Seilfartøi.

Med norske Fartøier paamønstredes 56, afmønstredes 53 og **rømte 2 Sømænd.**

Af opsparede Hyrebeløb hjemsendtes for norske Sømænd 2 895 frs. og for svenske 300 frs.

Konsulatets Adresse er No. 1 Rue Jemmapes.

Claes G. Peyron.

II.

Aarsberetning dateret 20 Juli 1899.

Skibsfarten i sin Helhed paa Marseille i Aaret 1898 udgjorde:

	Antal.	Reg. Ton.	Ton Varer.
Indgaaende .	8 391	6 005 330	3 847 033
Udgaaende . .	8 393	5 988 162	1 748 614
Tilsammen	16 784	11 993 492	5 595 647
1897	15 731	10 712 201	5 202 601
Forøgelse	1 053	1 281 291	393 046

Denne Tilvæxt er for en stor Del en Følge af den usædvanligt livlige Import af Hvede, der foranledigedes af den saakaldte Cadenas-Lov, som i næsten 2 Maaneder tillod toldfri Indførsel deraf. Neppe nogensinde før er vel denne Artikel indført i saadan Mængde paa saa kort Tid. Mellem 4de Mai og 30te Juni opgaves Importen at have været omkring 400 000 Ton. I hele Aaret 1897 indførtes omkring 760 000 Ton. Denne store Indførsel krævede et anseeligt Antal Fartøier, og der opstod, som man let kan forstaa, i Havnen en uundgaaelig Forvirring, da alle vilde losse paa engang, og særlig var dette Tilfældet, da det nærmede sig Maanedens Slutning og Toldafgiftens Gjenindtræden i Kraft. Nogle norske Dampskibe benyttede sig af den store Efterspørgsel efter Lasterum, men intet svensk.

Importen skeede hovedsageligst fra det Sorte Hav, men ogsaa fra Indien og La Plata.

De fremmede Nationers Skibsfart paa denne Havn har i de forløbne 12 Aar paa faa Undtagelser nær været stigende. Særlig har Drægtighedszifrene for de engelske Fartøier tiltaget betydelig og overgaar mangfoldig den modsvarende Tilvæxt i den franske Skibsfart.

Blot Holland, Norge og Sverige viser nedgaaende Zifre, saaledes som det fremgaar af følgende Oversigt:

		1887.	1898.
Franske Fartøier	Reg. Tons	6 083 040	6 332 051
Tyske —	—	73 772	146 092
Engelske —	—	1 465 714	2 987 057
Østerrigske —	—	89 390	354 410
Danske —	—	14 218	26 904
Spanske —	—	431 873	623 206
Græske —	—	149 970	264 190
Hollandske —	—	392 495	248 568
Italienske —	—	517 223	673 759

		1887.	1898.
Japanske —	Reg. Tons	—	155 205
Tyrkiske — . .	—	559	32 745
Russiske — . .	—	21 041	47 953
Norske og svenske . .		153 105	100 878
Andre Nationers . . .	—	7 626	474

I den Del af Skibsfarten, hvor andre Nationers Konkurrence tilstedes, er der atter indtruffet en Mindskning i det nationale Flag, medens derimod den totale Tonnage af de fremmede Fartøier er forøget.

Af den transporterede Varemængde falder paa de franske Fartøier 32 % og paa de fremmede 68 %. Naar Hensyn blot tages til Seilfartøierne, udgjør Tallet for de førstnævnte blot 13 %.

Flere af de ældre udenlandske Dampskibsselskaber har forbedret sine Forbindelser med denne Havn, særlig med Hensyn til Passagerbefordringen, og nye saadanne er tilkomne Blandt disse sidstnævnte forekommer to udeneuropæiske, nemlig det japanske Selskab „Nippon Yusen Kaisha“ med prægtige moderne Dampskibe og Khedivial Mail Steam Ship Co. i Alexandria.

Den utilfredsstillende Tilstand, hvori den franske Skibsfart befinder sig, har foraarsaget Uro inden de maritime Kredse, og der foreligger adskillige Forslag og Beslutninger til dens Ophjælp paa saavel direkte som indirekte Maade. Af disse er flere af mere almennyttig Art, medens derimod andre kan siges at være mere lokale. Den Interesse, som disse Spørgsmaal i den senere Tid sees at have vakt inden Kamrene, giver Haab om en snarlig Løsning af Spørgsmaal, som i mange Aar atter og atter er fremkommet til Behandling, uden at noget Resultat er naaet. Dette er særlig Tilfældet med „Le Canal de Marseille au Rhône“. Konsulatet har i tidligere Aarsberetninger fremholdt, hvilken Betydning dette Arbeide har for denne Havn. Skjønt man ikke endnu har fattet nogen endelig Beslutning i Sagen, er dog de tagne Forholdsregler lovende. Den Kommission, som har faaet i Opdrag at undersøge og udtale sig om Regjeringens Projekt, har været virksom. Dens Medlemmer har nylig paa Stedet undersøgt Terrainet, og deres endelige Rapport angaaende Kanalens Udgangspunkt, hvorom Meningerne er delte, ventes. Majoriteten synes at være stemt for Arles.

Spørgsmaalet om Frihavne i Frankrige interesserer meget Vedkommende her, og endel dertil udseede indflydelsesrige Personer har været yderst virksomme for at fremme denne Sag, som antages at ville have en meget fordelagtig Indflydelse paa Handel og Skibsfart her og derved i nogen Grad oprette den Skade, som Havnen unægtelig har lidt ved det protektionistiske Toldsystem.

I den Studiereise, som i Sommer foretages til de nordeuropæiske Frihavne, deltager flere fremragende Personer herfra. En af Sagens Forkjæmpere, Marseilles Deputerede Hr. Thierry, medfølger paa egen Bekostning og man regner her meget paa hans Medvirken. Han har vist sig at være en intelligent og kraftig Befordrer af alt, som vedrører Havnens og Byens maritime og kommercielle Interesser, i hvilke Spørgsmaal han har skaffet sig grundige Kundskaber.

Marseilles Havn har i de senere Aar tabt ikke ubetydeligt af sin store Transitrørelse, hvorover man ogsaa med Rette er urolig. Aarsagen turde hovedsagelig være at søge i de forbedrede Kommunikationer med det Indre, som andre konkurrerende Havne byder. Man er sysselsat med at undersøge, hvorledes dette Forhold bedst kunde rettes paa. Af de foreslaaede Udveie indtager visseligen saavel Rhônekanalen som Frihavnen en fremtrædende Plads, men dog kun med en begrændset Virkning. St. Gotthardtunnellen har havt en betydelig Indflydelse paa Rørelsen i denne Havn, og man nærer med Grund Frygt for, at Simplontunnellen, som med raske Skridt nærmer sig sin Fuldendelse, yderligere skal drage en værdifuld Trafik fra Havnen og Landet. Ingen Tid er at spilde, dersom denne truende Fare skal forebygges. En Komite er dannet, hvori der ogsaa sidder indflydelsesrige schweiziske Medlemmer, som studerer Forslaget om at gjennembryde „la Faucille", hvorved Virkningerne af de to ovennævnte Tunneller antages for en stor Del at ville hæmmes, og som særlig antages at ville øve en gavnlig Indflydelse paa Marseilles Skibsfart ved Transittrafiken. Det Tab, som har rammet denne Havn og Marseilles Interesser i det hele taget, anslaaes til at opgaa til 40 Millioner frcs. aarlig.

For at imidlertid ovennævnte store Tunnelarbeide i Fremtiden for Marseille skal faa den forønskede Virkning, maa Jernbaneforbindelserne med det Indre omordnes; thi saaledes som de nu er, lader de meget tilbage at ønske. En Dobbeltbane til Paris er uomgjængelig fornøden tilligemed en ikke ubetydelig Nedsættelse af Transportomkostningerne, som i en urimelig Grad tynger paa alle Transitvarer.

En allerede længe hørt Klage over Vanskeligheden ved inden Landet til lønnende Priser at kunne bestille Handelsfartøier, holder et af de store franske Rederifirmaer her paa at søge at afhjælpe.

Det gamle, velkjendte Firma Fraissinet & Cie har i indeværende Aar overdraget sine mekaniske Værksteder og Skibsværfter her til et Selskab, som har antaget Navnet „Société des Chantiers et Ateliers de Provence". Selskabet, som er grundlagt med en Kapital af 7 Millioner francs, har i den lille nærliggende Havn Port de Bouc anlagt tidsmæssige Skibsværfter til Bygning af Handelsfartøier. Det har til Dato med den bedste Vilje vist sig umuligt inden Landet at skaffe Fartøier til konkurrencedygtige Priser, og derhos er de allerede existerende Skibsværfter saa optagne med Bestillinger fra fremmede Regjeringer, at de enten bestemt afslaar nye Ordres eller fordrer urimelig lang Tid til Udførelse deraf, hvormed Rederiinteresserne er daarlig tjent.

Det nævnte nye Selskab vil, haaber man, paa tilfredsstillende Maade kunne udfylde denne Mangel og til antagelige Priser levere præmieberettigede Fartøier. Tiden vil vise, hvorvidt dette Haab vil gaa i Opfyldelse.

Sex Fartøier af 200 Meters Længde kan paa en Gang sættes paa Kjøl. Fire Fartøier er bestilte af 100 Meters Længde og drægtige 4 000 Tons.

Et nydannet Rederiselskab her agter strax at lade bygge et Antal Seilfartøier af Staal af omkring 2 500 Tons Drægtighed for Fart paa Australien, San Francisco og Chili. Selskabet har taget til Forbillede et allerede paa Vestkysten existerende Rederi, som er Eier af lignende større Seilfartøier, som anføres at have givet et godt Resultat. Nævnte Type, 3-Mastere, 80 Meters Længde, 12.30 M. Bredde og 7.30 m. Dybde, 43 m. høi Rig med en Seilflade af 3 000 m. c., antages at frembyde Fordele som værende mere økonomisk og

tilladende en usædvanlig stor Seilhastighed. Selskabet bygger imidlertid for en stor Del paa den Præmie, som disse Fartøier kan opseile, og som turde komme til at beløbe sig til omkring 120 000 frcs. aarlig.

Af de i den senere Tid foretagne Forbedringer til Skibsfartens Bedste vil jeg fremholde, at det udenfor denne Havn liggende store Fyr Planier, er blevet forsynet med Lydsignal. Mangelen deraf har længe været følelig. Arbeiderne dermed afsluttes i denne Tid. Lydsignalerne, som er meget kraftige, frembringes ved komprimeret Luft. Derved at man altid saa at sige har paa Lager en vis Mængde Luft, kan Signaler ved pludselig paakommende Taage strax gives i tilstrækkelig lang Tid til at faa fyret op og sætte Maskinen igang.

Ved dette Arbeide antages Planierfyret at ville komme i første Række blandt Verdens Fyre.

Den store Interesse, som nu vises Kolonierne, har foranlediget Handelskammeret her til at aabne et treaarigt Kursus i Kolonialprodukter. Dette Foretagende indviedes af Præsidenten i Handelskammeret for kort Tid siden, og at dømme efter den Interesse, som vistes herfor, haaber man paa tilstrækkelig Tilslutning.

Nedenstaaende Tabel angiver de vigtigste Artikler, som importeres til Marseille, med Mængdeangivelse i Ton:

Levende Dyr	46 500
Huder m. m.	107 000
Produkter af Fisk	7 250
Korn, Mel m. m.	1 180 000
Kolonialvarer	105 000
Oljer, forskjellige Slags	87 000
Medicinske Produkter	3 800
Bygningsvirke	101 000
Andre Trævarer	14 350
Vegetabilske Raastoffe for Industrien	31 800
Farvestoffe	9 600
Diverse Produkter, Affald	84 000
Drikkevarer	129 600
Kul og Sten	785 700
Metaller	104 400
Kemiske Produkter	25 400
Blandede Farvestoffe	2 800
Porcelæn og Glasvarer	2 280
Vævede Tøier og Traad	22 200
Papir	700
Læder og Arbeider deraf	712
Uhre og Juvelerarbeider	6 780
Vaaben og Ammunition	300
Møbler	1 440
Rebslagerarbeider	3 400
Diverse Industriartikler	8 450
Guld og Sølv	117

Følgende Importzifre har større Interesse for de forenede Riger:

Af Jern indførtes .	fra	Sverige	Kg.	208 790
	„	England	„	773 018
	„	Belgien	„	52 830
Diverse Materialer . . .	„	Sverige	„	34 000
Trælast, Tykkelse over 80 mm.	„	Do.	„	208 000
	„	N. Amerika	„	8 547 000
	„	Østerrige	„	8 391 000
	„	Italien	„	123 000
	„	Canada	„	47 000
Trælast, Tykkelse fra 35 til 80 mm.	„	Sverige	„	4 826 000
	„	Rusland	„	11 665 000
	„	Canada	„	9 336 000
	„	Østerrige	„	1 441 000
	„	N. Amerika	„	1 267 000
Trælast, Tykkelse 35. mm. og derunder . . .	„	Sverige	„	7 672 000
	„	Rusland:		
		Hvidehavet	„	9 711 000
		Sortehavet	„	6 358 000
	„	N. Amerika	„	4 134 000
	„	Rumænien	„	991 000
	„	Canada	„	676 000
	„	Østerrige	„	652 000
Trælast, andre Slags . .	„	Sverige	„	9 040
	„	Rusland:		
		Sortehavet	„	425 000
	„	Italien	„	377 180
	„	Østerrige	„	105 000
Klipfisk .	„	England	„	24 184
	„	Tyskland	„	7 325
	„	Holland	„	2 290
Stokfisk .	„	Norge	„	14 386
	„	Tyskland	„	64 400
	„	Holland	„	10 900
	„	England	„	6 159
Sild	„	Do.	„	40 000
Tran (Huile de morue) .	„	Norge	„	3 357
	„	Tyskland	„	42 200
	„	England	„	96 668
	„	Holland	„	1 800
„ (Huile de baleine)	„	England	„	8 600
Fiskeoljer, andre Slags .	„	Do.	„	73 860
	„	Tyskland	„	28 627
Rogn . .	„	England	„	1 973
	„	Danmark	„	220

Et mindre Antal Industriartikler fra Sverige og Norge finder Veien hid, men i saa smaa Kvantiteter, at særskilte Opgaver derover savnes.

Konsulatet er blevet anmodet om at tilkjendegive, at samtlige Mel- og Grynexportørers Syndikat her herefter ved Export af disse Artikler udfærdiger saakaldt „Certificat d'exportation" efter forud foretagen Prøvetagning og Besigtigelse af Varen. Det har vist sig, at Kjøbere ikke altid har modtaget Vare, som svarer til Prøven, hvorved der er opstaaet Tvistemaal efterfulgte af Reklamationer og ofte Processer, og Syndikatet har ved disse Certifikater villet skaffe Kjøberne større Tryghed.

Da Exporten deraf til Norge og Sverige, særlig af Gryn, er temmelig stor, fortjener dette Certifikat Importørers Opmærksomhed.

Jeg tror ogsaa paa Anmodning at burde nævne, at en forhenværende Søkaptein H. G. Desmorest i Nizza har fremlagt Forslag til et nyt Lyssignalsystem til Undgaaelse af Sammenstød, hvilket har vakt en vis Opmærksomhed.

F. Westrup.

Indhold: **Hamburg** S. 501. — **Marseille** S. 535. — **Barcelona** S. 481.

Johannes Bjørnstads Bogtrykkeri.

Beretninger om Handel og Skibsfart.

Uddrag af Aarsberetninger fra de norske og svenske Konsuler for 1898 m. M.,

No. 12. udgivet ved Departementet for det Indre. **1899.**

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

St. Petersburg.

Skibsfarten i 1898.

Norske Fartøier.	Med Ladning.				I Ballast.				Tilsammen.		Bruttofragter i Kr.	
	Seilskibe.		Dampskibe.		Seilskibe.		Dampskibe.					
	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Seilskibe.	Dampskibe
I. Ankomne.												
Fra Norge til Hovedstationen . . .	2	129	14	3 852	-	-	-	-	16	3 981	1 500	50 380
- Norge til Vicekonsulsstationerne . .	13	1 122	18	3 436	-	-	-	-	31	4 558	12 930	44 910
- andre Lande til Hovedstationen .	50	23 126	49	18 228	-	-	10	6 345	109	47 699	621 160	322 240
- andre Lande til Vicekonsulsstationerne	20	8 385	109	103 014	15	7 035	12	7 154	156	125 588	114 890	1 098 730
Ialt	85	32 762	190	128 530	15	7 035	22	13 499	312	181 826	750 480	1 516 260
II. Afgaaede.												
Til Norge fra Hovedstationen . . .	3	1 252	13	3 860	4	1 998	-	-	20	7 110	8 850	38 780
Norge fra Vicekonsulsstationerne . .	-	-	-	-	1	57	5	860	6	917	-	
- andre Lande fra Hovedstationen .	16	2 546	34	11 535	29	17 459	26	13 030	105	44 570	24 890	124 020
- andre Lande fra Vicekonsulsstationerne	32	11 534	50	36 588	13	4 007	84	76 156	179	128 285	131 110	558 040
Overliggende til 1899	-	-	-	-	-	-	-	-	2	944	-	
Ialt	51	15 332	97	51 983	47	23 521	115	90 046	312	181 826	164 850	720 840

Til Distriktet ankom 266 svenske Fartøier dr. 106 119 Tons.

Erlagte Konsulatafgifter.

	Ved Hovedstationen.	Ved Vicekonsulsstationerne. Afgifternes Sum.	Heraf tilfalder Generalkonsulatet	Summen af, hvad der tilfalder Generalkonsulatet.
Norske Fartøier	Rub. 1 794.33	R. 4 436.69	R. 2 147.97	R. 3 942.30
Svenske —	„ 1 580.27	„ 1 992.80	„ 954.83	„ 2 535.10
	Rub. 3 374.60	R. 6 429.49	R. 3 102.80	R. 6 477.40

Vicekonsulen i Narva oppebærer hele Afgiften uafkortet.

Expeditionsafgifter.

	Ved Hovedstationen.	Ved Vicekonsulsstationerne.
Norske Expeditioner	Rub. 20.00	R. 11.20
Svenske —	„ 24.80	„ 2.40
Fælles —	„ 74.80	„ 12.80
	Rub. 119.60	R. 26.40

Aarsberetning dateret 12 Janr. 1899. / 31 Decbr. 1898.

Det hele Antal af de med Ladning ankomne norske Fartøier udgjorde 275 dr. 161 292 Ton og med Ladning afgaaede 148 dr. 67 315 Ton.

De opseilede Bruttofragter udgjorde ifølge Opgave:

For norske Fartøier ankomne . . .	Rub. 1 246 720
„ Do. afgaaede . . .	„ 487 150
For svenske Fartøier ankomne . . .	„ 419 036
„ Do. afgaaede . . .	„ 360 870
Sum	Rub. 2 513 776
eller å 55 Kop. pr. Krone	Kr. 4 570 500
mod i 1897	„ 2 852 362

For svensk Regning indkjøbtes i Aarets Løb et Seilfartøi dr. 90 Ton. I Distriktet paamønstredes i 1898 med svenske Fartøier 8 og med norske Fartøier 55 Mand samt afmønstredes fra svenske Fartøier 14 og fra norske Fartøier 90 Mand.

I 1898 ankom til St. Petersburg og Kronstadt 1 942 Fartøier, dr. 1 439 780

Ton, hvoraf 1 618 Dampskibe dr. 1 355 570 Ton og 324 Seilfartøier dr. 84 210 Ton mod 1 780 Fartøier dr. 1 325 971 Ton i 1897.

Fordelt paa Nationaliteterne deltog i 1898 Aars Skibsfart:

612 engelske Fartøier dr. 613 032 Ton, 329 tyske dr. 203 411 T., 234 norske dr. 149 204 T., 205 svenske dr. 85 111 T., 332 danske dr. 234 920 T., 139 russiske dr. 76 074 T., 57 hollandske dr. 42 460 T., 11 franske dr. 9 835 T., 5 belgiske dr. 3 468 T., 11 spanske dr. 16 580 T., 5 italienske dr. 5 129 T., 1 østerrigsk dr. 388 T., 1 brasiliansk dr. 168 T.

Skibsfarten i Kronstadt varede i 1898 fra den 7de Mai/25de April til 14/2 December.

Indførselen fra Sverige

til St. Petersburg i 1898 omfattede følgende Varer: 3 239 Tønder Sild, 4 581 732 Kg. Rujern, 1 563 Kolly Jernplader, 107 105 Ringe, 6 429 Stænger Stangjern, 471 Kolly Spiger, 3 508 Tons Kridt, 64 110 Fade Cement, 3 186 230 Stkr. Teglsten, 17 365 Stkr. Lerrør, 1 492 100 Kg. Lere, 82 297 Stkr. tomme Fade, 2 655 Kolly Maskindele og Apparater, 4 820 Kolly Staal, 600 Kolly Landbrugsmaskiner og Redskaber, 2 375 Takker Bly, 2 497 Fade Vitriol, 100 Fade rød Farve, 114 Stkr. Tyres, 4 Stkr. Lokomotiver, 378 Granitblokke, 3 728 Baller Træmasse, 945 Tons Feltspat, 21 Kasser Punch, 36 Kasser Anschovis og 38 Kasser Hummer.

Indførselen fra Norge

til St. Petersburg i 1898 udgjorde derimod 35 703 Tønder Sild, 70 Tønder Tran, 322 Granitblokke, 254 030 Kg. Feltspat, 680 Tons Kvarts, 1 600 Baller Træmasse.

Udførselen til Sverige

fra St. Petersburg i 1898 bestod af 126 200 Pud Petroleum, 138 826 Pud Oljekager, 446 878 Pud Benmel og Benkul, 29 945 Hvede, 3 750 Havre, 171 102 Rug og 3 280 Tschetwert Linfrø, 1 870 Stkr. Bastmatter og 605 076 Kubikfod Aspevirke.

Udførselen til Norge

fra St. Petersburg i 1898 bestod af 27 285 Pud Mineralolje, 127 000 Pud Petroleum, 4 400 Tschetwert Hvede, 41 289 Tschetwert Rug, 1 200 Stkr. Bastmatter og 167 000 Kubikfod Aspevirke.

Blandt Exportartikler, som ogsaa er Gjenstand for Export fra Sverige, maa nævnes Trævarer, hvoraf fra St. Petersburg i 1898 udførtes til fremmede Lande, nemlig:

Danmark	28 000	Kubikfod Aspevirke
Tyskland	175 479	Std. Dusin Bord
Holland	306 314	„ — do.
	10 744	Stk. Rickers
	12 600	Kubikfod Aspevirke
Belgien . .	24 492	Std. Dusin Bord
	26 746	Stk. splitwood
	4 369	„ Rickers
	33 800	„ Tøndestav
	88 770	Kubikfod Aspevirke
Frankrige . .	12 996	Stkr. Rickers
	315 727	„ Tøndestav
	63 421	Std. Dusin Bord
Storbritannien og Irland	450 816	Stkr. splitwood
	446 347	„ Rickers
	172 400	„ Tøndestav
	5 213	Kubikfavne Ved
	856 332	Std. Dusin Bord

Af Kornvarer udførtes i 1898 fra St. Petersburg i Tschetwert:

Hvede . . .	704 738	Byg	2 000	
Havre . .	2 180 432	Boghvedegryn .	7 443	
Rug . . .	1 375 867	Ærter . . .	115 598	
Linfrø . . .	152 706	Klid	62 910	Pud

Andre Udførselsartikler fra St. Petersburg var følgende:

Taugværk 15 709 Pud, Lin 821 675, Linblaar 401 221, Mineralolje 865 570, Petroleum 506 400, Talg 2 139, Smør 106 301, Glycerin 58 567, Tjære 39 662, Lycopodium 7 810, Lakritstræ 13 399, Anis 1 905, Oljekager 2 640 302, Benmel og Benkul 985 559, Tarmer 45 719, Børster 23 592, Kalveskind 42 765, Huder 35 739, Fjær 10 506 Pud, Æg 159 956 Kasser, Gummi-Galoger 16 784 do.

Til Narva indførtes i 1898 følgende Varer: Bomuld 606 315 Pud, Jute 358 050 Pud, Rujern 245 820 Pud, Stenkul 211 900 Pud, Koks 124 540 Pud, Sild 55 850 Pud, Maskiner 87 860 Pud, ildfast Sten 34 075 Pud, Lere 1 920 Pud, Dampkjedler 10 170 Pud.

Der udførtes fra Narva:

Lin 1 890 Pud, Bjelker 136 275 Stkr., Sparrer 71 500 Stkr., Sleepers 58 800 Pud, Pitprops 800 Kubikfavne, Planker og Bord 12 600 Std. Dusin.

Skibsfarten i Narva varede fra den 25/13 April til den $\frac{\text{5 Dceember}}{\text{23 November}}$ 1898.

Høsten i Rusland.

Ifølge Meddelelse fra den statistiske Centralkomite i Indenrigs-Ministeriet beløb Udbyttet af Høstrug sig i 1898 i 60 Guvernementer tilsammen til

1 118 040 500 Pud eller 131 572 400 Pud mere end i 1897, men 74 656 200 Pud mindre end Middelshøsten i den sidste Femaarsperiode. Vinterhveden gav samme Aar et Udbytte af 256 164 400 Pud eller 104 194 100 Pud mere end i 1897 og 23 817 000 Pud mere end Middelshøsten i nævnte Femaarsperiode.

Med Hensyn til Ruslands Vinhøst viser de statistiske Opgaver, at Produktionen i Almindelighed er gaaet ned som Følge af daarligt Veir. Saaledes oplyses det, at i den Akkermanske Rayon vedvarende Tørke om Sommeren og tidlig Frost har forvoldt saa stor Skade, at der i det høieste er produceret et Udbytte som i et Middelsaar. I den Benderske Kreds har Sygdom paa Vinstokkene foraarsaget saadan Skade, at hele Distrikter er blevet næsten uden Avling. Rødvinene fra Dnjester gav kvalitativt godt Resultat; dog har stærke Hagelbyger paa sine Steder foraarsaget stor Skade og ganske ødelagt mange Plantager. Paa Krim opnaaedes en Middelshøst af god Kvalitet, men i Kaukasus høstedes i 1898 høist ubetydeligt.

Æbleexport. Eiere af Frugthaver paa Krim gjorde i 1898 et første Forsøg paa at exportere Æbler, hvilket lykkedes over Forventning, og regelmæssige Handelsforbindelser knyttedes med Hamburger-Kjøbmænd, som anser krimske Æbler for mere velsmagende end andre Landes. Som Bevis kan anføres, at en eneste Frugthaveeier har afsendt til Hamburg ikke mindre end 3 500 Pud Æbler. Forbedringer i Pakning og Emballage ansees imidlertid for nødvendige.

Om Ruslands Jernproduktion foreligger ganske interessante Opgaver. Rusland indtog for 10 Aar siden den syvende Plads blandt jernproducerende Lande. I 1897 havde Landet allerede opnaaet den femte Plads i Rækken og med en Produktion af 2 043 000 Tons overfløiet Østerrige—Ungarn og Belgien. Kvalitativt lader det russiske Jern adskilligt tilbage at ønske, hvilket maa tilskrives den endnu primitive Behandlingsmaade, men ogsaa i denne Henseende gjøres Anstrengelser for at indføre nyere Arbeidsmethoder. I Syd-Rusland og i Ural er Jernindustrien gaaet længst fremad, men ogsaa i andre Dele af Riget skyes ingen Anstrængelser for at udvikle denne Industri. Paa Halvøen Kertsch ved Sortehavskysten, i Rostow am Don og i Olonetzdistriktet bygges Smelteovne og Støberier. I Forhold til denne Stigning i den indenlandske Produktion formindskedes Importen af udenlandsk Rujern, hvorimod Indførselen af bearbeidet Jern og Staal tiltager.

Cementfabrikationen i Rusland.

Af denne Artikel foregaar en ikke ubetydelig Import fra Sverige, hvorfor nogle Opgaver om Cementfabrikationen i Rusland turde være paa sin Plads. For 40 Aar siden fandtes ikke en eneste Cementfabrik, og denne Industri udviklede sig i Begyndelsen ganske langsomt, saa at først henimod Slutningen af Sextiaarene et stærkere Opsving viste sig. I 1897 beløb Tilvirkningen af Portland-Cement sig til 2 700 000 Tønder à 10 Pud, og det er antageligt, at Importen af udenlandsk Cement som Følge af den forøgede indenlandske Produktion lidt efter lidt formindskes. I 1898 indførtes fra Sverige 64 110 Fade.

Export af Naphta og Naphtaprodukter fra Batum og Noworossisk: I 1898 udførtes 30.7 Millioner Pud Petroleum i Cisterner til forskjellige Havne

i Europa, Asien og Afrika, hvilket med 3.7 Millioner Pud overstiger foregaaende Aars Export. Den vigtigste Konsument var England med 8.2 Millioner Pud. I Forbindelse hermed kan anføres, at Udførselen af Smøreoljer, som for største Delen sker i Cisterner, fremdeles tiltager. Saaledes udførtes i 1896 4 734 000 Pud, i 1897 5 621 000 Pud og i 1898 6 903 000 Pud. Desuden exporteredes til forskjellige Havne 87 560 Fade Smøreolje.

Bomolje. Efterat Bomuldsdyrkningen i russisk Centralasien og Kaukasien har taget et betydeligt Opsving, uden at hidtil noget Forsøg er gjort paa at tilberede Olje af Bomuldsfrø, har nu endel Kapitalister forenet sig om Bygning af en Oljemølle i Tiflis efter amerikansk Mønster, d. v. s. i storartet Stil og med alle Nutidens Forbedringer.

Ruslands udenlandske Handel i 1898.

Den samlede Handelsomsætning i de første 11 Maaneder af Aaret 1898 beløb sig til 1 079.7 Millioner Rubler mod 1 002.4 Millioner Rubler i samme Tidsrum i 1897. En Sammenstilling af Import og Export for de sidst forløbne tre Aar viser følgende Resultat:

Import	Aar 1896.	1897.	1898.
Levnetsmidler	60 559	53 336	58 132
Raastoffe og Halvfabrikater	256 325	243 797	257 567
Kreaturer	2 105	1 422	1 359
Fabrikater	133 364	128 724	158 363
Sum	452 353	427 279	475 421

Export.			
Levnetsmidler	319 142	337 008	373 640
Raastoffe og Halvfabrikater	205 300	208 501	198 773
Kreaturer	12 944	14 228	14 216
Fabrikater	11 048	15 416	17 668
Sum	548 424	575 153	604 297

alt i Tusen Rubler. Exporten har altsaa oversteget Importen med 128 876 000 Rubler. Den samlede Export fra Rusland til Sverige beløb sig i samme Aar til 7 186 000 Rubler og til Norge til 3 824 000 Rubler. I samme Tid indførtes fra Sverige til Rusland Varer til en Værdi af 3 680 000 Rubler og fra Norge til Rusland for 4 832 000 Rubler.

Vexelkurserne

den 31te December 1898 var:

	3/m. Dato.	Checks.
London .	Rub. 93.75, 93.80 pr. £ 10.	Rub. 94.50 pr. £ 10.
Berlin . .	„ 45.65, 45.70 „ Rmk. 100	„ 46.25 „ Rmk. 100.
Paris .	„ 37.12½, 37.20, 37.17½ pr. 100 Frs.	„ 37.50 „ Frs. 100.

Gust. M. Damberg.

Batavia.

Til Hovedstationen ankom i 1898 et norsk Skib dr. 508 Tons med Stykgodsladning; afgik med Ladning af Kaffe. Fatøiet ankom fra Sourabaya; denne Havn besøgtes desuden af 6 norske Skibe dr. 10 841 Tons, alle i Ballast. Af disse afgik 5 med Ladning af Sukker. Til Macassar ankom 2, til Padang 4 norske Skibe. Erlagte Konsulatafgifter: i Batavia ingen, i Sourabaya fl. 483.89, i Macassar fl. 14.05, i Padang fl. 61.18.

Til Batavia ankom et svensk Seilskib dr. 384 Tons. Konsulatafgifter fl. 16.25.

Aarsberetning dateret 31te Mai 1899.

Det forløbne Aar var i det store og hele et godt Aar. Vistnok var Kaffe-, Coprah- og Rishøsten ringere end i tidligere Aar; men til Gjengjæld var Sukkerhøsten særdeles rig, hvorhos ogsaa Udførselen af The og især af Tobak har tiltaget stærkt. Den daarlige Kaffehøst har dog havt en mærkbar Indflydelse paa Importhandelen.

Sukker. For omtrent 20 Aar siden, da Sukkerpriserne pludselig faldt stærkt, troede mange, at det vilde være forbi med Sukkerindustrien her. Endel slet administrerede Sukkerfabriker maatte da ogsaa indstille. Imidlertid er Videnskaben kommen den betrængte Industri tilhjælp, og denne har nu taget et uanet Opsving, da Prisen paa Produktet er bleven betydelig lavere. Sukkerproduktionen har som Følge deraf aarlig tiltaget, saaledes at den i 1898 udgjorde 689 104 Tons, medens den i 1894 kun udgjorde 488 307 Tons. Gjennemsnitsprisen var i 1898 omtrent fl. 7 pr. Picol (16.47 Picol = 1 Ton).

Paa Grund af den mislige Stilling, hvori Sukkerindustrien i de sidste Aar havde befundet sig, ophævede Regjeringen for et Par Aar siden Udførselstolden, og endskjønt der allerede har været Tale derom, er denne endnu ikke paany bleven indført.

De i tidligere Aar regelmæssig stedfundne direkte Afskibninger til Østersjøen har i de sidste Aar ganske ophørt.

Kaffe. Det forløbne Aar har været lidet tilfredsstillende, hovedsagelig som Følge af de meget lave Priser, men tillige paa Grund af det regnfulde Veir under Planternes Blomstringstid. Produktionen udgjorde i 1898 27 142 Tons imod 55 280 Tons i 1897. Kaffeudførselen er indskrænket til Holland med Undtagelse af et Par smaa Skibsladninger fra Padang til Amerika. For disse sidste søges aarlig Skibe af ringe Lasteevne, og norske Skibe har allerede gjentagende faaet Last i Padang.

Ris. Heraf udføres kun meget fine Sorter og i ringe Mængde, næsten udelukkende til Holland. I det forløbne Aar maatte, skjønt Regjeringens Funktionærer stadig holder Øie med, at Befolkningen dyrker tilstrækkeligt til eget Forbrug, dog paa Grund af mislykket Høst meget Ris indføres fra Saigon og Bangkok. For det meste blev dertil anvendt mindre Seilskibe.

Tobak. Dyrkningen heraf er i de sidste Aar næsten ganske overflyttet fra Java til Deli paa Sumatra, hvor Jordbund og Klima er meget mere egnet derfor. Tobakken fra Deli blir for største Delen udskibet over Batavia og Resten over Singapore, alt pr. Dampskib.

The. Dyrkningen heraf har i de sidste Aar udviklet sig meget betydelig. Udførselen tiltager Aar for Aar og udgjorde i 1898 12 100 724 Pund. Priserne var i det forløbne Aar meget tilfredsstillende.

Coprah. Udførselen af denne Artikel var i 1898 mindre end i tidligere Aar, hvad Øen Java angaar. Paa Celebes og omliggende Øer har dog Dyrkningen af Kokosnødpalmen udviklet sig meget, og en rig Høst ventes for Aaret 1899. Derfra gaar meget Coprah pr. Dampskibsleilighed til Singapore. Dog blir ogsaa mindre Seilskibe befragtede, hovedsagelig gjennem Firmaer i Menado. Priserne varierede mellem fl. 6 og fl. 7 pr. Picol.

Arak. Udførselen heraf er i de sidste Decennier gaaet stærkt tilbage, især hvad Kyststederne angaar. Den samlede aarlige Udførsel kan ansættes til 1 800 „Legger" (1 Leggerfad = vel 600 L.) Indførselen til Europa er monopoliseret af Holland, hvis Handelsmænd igjen forsyner de andre Lande.

Fragter. De i 1898 betalte Fragtrater var betydelig høiere end i 1897. Noteringerne var ved Udgangen af 1897: 32 sh. 6 d pr. Ton for Dampskibe og 27 sh. for Seilskibe til Amerika og Europa; i Løbet af 1898 var de 35 sh.—37 sh. 6 d pr. T. for Dampskibe og 32 sh. 6 d—35 sh. for Seilskibe. Dette var delvis en Følge af den større Sukkerproduktion, ihvorvel ogsaa de politiske Forviklinger i Østasien, hvorved Stenkulpriserne steg, bidrog sit dertil. Ved Aarets Udgang gik Fragterne ned til 33 sh. 9 d pr. Ton for Dampskibe og 27 sh. 6 d. pr. Ton for Seilskibe.

Hele Kaffehøsten paa Java blev skibet med de faste Postbaade til Holland. Dog blev nogle smaa Seilskibe, hvoriblandt et Par norske, optagne i Padang for Amerika til Fragter fra 32 sh. 6 d—40 sh., som nu igjen er sunkne til 37 sh. 6 d.

I Betragtning af den forventede rige Sukkerhøst næste Aar er Udsigterne for Fragter i 1899 ikke ugunstige. Da man ogsaa venter en rig Coprahhøst,

vil der antagelig ogsaa for smaa Seilskibe være Anledning til at erholde Coprah-ladninger, især fra Celebes.

Tonnagen af de paa Java optagne norske Skibe beløb sig i de sidste ti Aar til:

a) Selskibe: 1898 4, dr. 3 302 Tons, 1897 9 dr. 6 282 T., 1896 12, dr. 10 682 T., 1895 17, dr. 13 286 T., 1894 10, dr. 7 065 T., 1893 13. dr. 9 813 T., 1892 13, dr, 9 466 T., 1891 16, dr. 12 308 T., 1890 8, dr. 5 937 T., 1889 26, dr. 19 797 T.

b) Dampskibe: 1898 6, dr. 11 541 Tons, 1897 4, dr. 6 023 T., 1896 7, dr. 12 915 T, 1895 7, dr. 13 630 T., 1894 2, 3 228 T., 1893 10, dr. 15 584 T., 1892 5, dr. 8 558 T., 1891 8, dr. 10 665 T., 1890 4, dr. 6 026 T., 1889 8, 10 922 T.

Import. Det forløbne Aar var, som allerede nævnt, ikke særdeles gunstigt. Nogen direkte Indførsel fra Norge eller Sverige kan ikke paavises, da alt forsendes over Holland med de faste Dampskibslinjer.

Jern. Indførselen heraf tiltager aarlig som Følge af Industriens Udvikling. Men da alt gaar over Holland, er det umuligt at bringe paa det rene, hvor meget deraf er af svensk Oprindelse. Store Mængder er imidlertid af tysk Tilvirkning.

Fyrstikker. Der indføres atter mest af svenske Fyrstikker. I tidligere Aar fandt det europæiske Fabrikat regelmæssig Afsætning i hollandsk Ostindien, indtil det for ca 12 Aar siden lykkedes det slette, men meget billige japanesiske Fabrikat at trænge sig ind. Dette kunde kun ske, fordi det for Hovedkonsumenten, den indfødte, kommer mindre an paa en god end paa en billig Vare. I omtrent 10 Aar beherskede Japan Markedet, ogsaa efterat der i 1893 var bleven paalagt en Skat (Accise) af fl. 0.40 pr. Gros Æsker, saaledes at næsten intet europæisk Fabrikat mere blev indført. Efter den kinesisk-japanesiske Krig steg imidlertid Arbeidslønnen i Japan, medens paa samme Tid det fra Europa indførte Raastof blev dyrere. Det europæiske Fabrikat kunde nu igjen begynde at konkurrere med det japanesiske. Men Kampen var endnu ulige, da Fragterne fra Japan til Java var saa meget billigere.

Den svenske Fabrikant har Æren af først at have forstaaet at afpasse sit Fabrikat efter en Lov, hvorved Afgiften bliver beregnet efter Kubikindholdet, nemlig ved at forbinde den mindst mulige Størrelse af Æskerne med det størst mulige Indhold.

Petroleum. Tidligere maatte alt af denne Artikel indføres, i Begyndelsen udelukkende fra Amerika, som monnopoliserede Markedet, senere ogsaa fra Rusland. Nu indføres kun Halvdelen af den paa Java konsumerede Olje udenfra, medens den anden Halvdel produceres paa Java og Sumatra. Produktionen heraf er paa den sidstnævnte Ø bleven en vigtig Industri Produktet finder Afsætning over hele Østasien.

Stenkul. Den spansk-amerikanske Krig og den engelske Streik havde Indflydelse paa Markedet, idet England i Midten af Aaret i Østasien opkjøbte

alle de Cardiffkul, det kunde faa fat paa. Da desuden Fragterne var saa meget høiere, steg Priserne paa de australske Kul ikke ubetydelig.

Samfærdselsmidler. Den hollandske Regjering har i de sidste Aar gjort særdeles meget for Udviklingen af sine Kolonier. I Løbet af et Par Aar er Java, som allerede tidligere var gjennemskaaret af gode Kjøreveie, bleven bedækket med et Net af Jernbaner. Den vigtigste Jernbanelinje er Statseiendom. Den gjennemskjærer Øen fra Øst til Vest med talrige Sidelinjer i nordlig og sydlig Retning og forbinder nu alle Pladse af nogen Betydning.

For en regelmæssig Forbindelse mellem Java, Sumatra, Borneo, Celebes og de øvrige Øer sørger, foruden mindre Dampskibslinjer fra Singapore, en af Regjeringen understøttet Dampskibslinje med et stort Antal tidsmæssige Skibe. Selv de fjerneste Havnepladse har mindst én Gang om Maaneden Forbindelse ved denne Linje. Til de større Steder gaar Baadene flere Gange om Ugen.

Telegraf og Telefon. Alle Pladse af nogen Betydning er forbundne ved Telegraf. Borneo er dog endnu ikke tilknyttet. I alle større Byer paa Java er der ogsaa overalt Telefon, hvorhos de vigtigste ogsaa er indbyrdes forbundne ved Telefon.

C. Weber.

Stettin. II*).

Aarsberetning dateret 16de August 1899.

Stettins Handel og Industri har ogsaa i det forløbne Aar i Almindelighed udviklet sig paa en tilfredsstillende Maade, selv om den i den største Del af Aaret raadende høie Diskontorente ikke har været uden hemmende Indflydelse.

Korn.

Medens Høsten 1897 i Nabolandene for en stor Del havde været under middels, havde Tyskland faaet en Høst af Korn, Poteter og Fodervexter, som i Kvantitet oversteg de sidste ti Aars Middelshøst. Den heraf og som Følge af den spansk-amerikanske Krig foraarsagede Prisstigning paa Verdensmarkedet gjorde sig ogsaa her gjældende, og Landbrugerne kunde for sin rigelige Grøde ogsaa erholde fordelagtige Priser. 1898 Aars Høst var ogsaa rigelig og indbjergedes under særdeles gunstige Forhold. Priserne var i Stettin ved Slutningen af hver Maaned pr. 1 000 Kg.:

	Hvede.	Rug.	Havre.	Mais
Januar	183	138	138	97
Februar	188	138	140	95
Marts	194	137	144	100

*) Se Hefte 4, S. 147.

	Hvede.	Rug.	Havre.	Mais.
April	240	168	160	118
Mai	235	154	169	106
Juni	204	140	144	93
Juli	215	152	146	101
August	157	129	130	94
September . . .	163	138	131	102
Oktober	165	147	158	112
November . . .	162	147	163	118
December . . .	160	145	154	111

Kornindførselen til Stettin beløb sig i Aaret 1898 til 11 868 Ton Hvede, 45 032 Ton Rug, 13 162 Ton Havre, 10 844 T. Byg, 93 707 T. Mais og andet Korn og 20 243 T. Erter. Desuden tilførtes fra Landsiden 86 000 T. Korn og Mølleprodukter.

Udførselen søværts beløb sig til:

	1898	1897
Hvede. . .	9 519	11 061
Rug . . .	13 461	2 190
Byg . .	8 026	7 017

Af Udførselen af Hvede gik til Sverige 5 390 Ton, til Norge 1 279 T., af Rug 8 086 T. til Sverige, 3 741 T. til Norge, af Byg 159 T. til Sverige, 150 T. til Norge. Største Delen af det Korn, som høstet i Pommern exporteres, udføres direkte fra Kysthavnene.

Mel. Udførselen af Mel beløb sig til 38 700 Ton mod 33 700 T. i 1897. Til Sverige exporteredes 622 T. Hvedemel og 2 077 T. Rugmel, til Norge 221 T. Hvedemel og 3 454 T. Rugmel.

Priserne stillede sig i Aaret for
Hvedemel 00 mellem Mk. 21.50 og Mk. 33.50
Rugmel 01 — „ 17.50 „ „ 25.00 pr. 100 Kg.

Klid. Til Stettin indførtes 24 082 Ton Klid, hvoraf næsten Halvdelen eller 11 088 T. importeredes fra Norge. Fra Sverige indførtes 153 T. Hele Tysklands Indførsel af Klid var 489 671 T., værdsat til 39 Mill. Mark.

Priserne var for Hvedeklid Mk 8.35— 9 00
Rugklid „ 8.40—10.00 pr. 100 Kg.

Angaaende Toldbehandlingen af Klid fattedes den 10de Februar 1899 af Forbundsraadet følgende Beslutning:

Ved Toldbehandling af Klid afgjør Toldfunktionærerne efter eget Skjøn, om et som Klid deklareret Mølleprodukt skal behandles som Klid, eller om det skal fortoldes som Mel af vedkommende Kornsort efter Toldtarifens No. 25 q 2.

Poteter. I denne Vare udviklede der sig her paa Stedet en livlig Handel med Sverige, hvortil exporteredes 19 946 Ton fra Stettin mod 580 T. i 1897. Exporten til Norge udgjorde 2 412 T. mod 32 T. i 1897.

Priserne var pr. 1 000 Kg. uden Sæk for

	Spisepoteter.	Brænderipoteter.
Januar . . .	43.33	25.
Februar . . .	43.33	25.
Marts	43.33	34.17
April	48.33	40.
Mai	45.83	37.50
Juni	47.50	—
Juli . . .	60.	—
August . . .	35.	—
September . .	32.50	27.50
Oktober . . .	34.17	29.17
November . .	35.	30.
December . .	35.	31.67

Sukker. Udførselen af Sukker fra Stettin søværts beløb sig til:

	i Raasukker.	i raffin. Sukker.
1898 . . .	73 400 Ton.	67 100 Ton.
1897 . . .	79 400 „	68 500 „

Af Raasukker gik

	til England.	til Amerika.
1898 . . .	40 600 Ton.	18 300 Ton.
1897 . . .	23 400 „	47 400 „

Af raffin. Sukker

	til England	til Norge	til Finland
1898 . .	39 300	8 450	3 208
1897	41 800	3 811	5 340

Desuden exporteredes fra Swinemünde 6 000 Tons Sukker.

Priserne paa raffineret Sukker var i 1898 i Magdeburg pr. 50 Kg. i Mk.

	Topsukker.	Malet Melis.
Januar . . .	23.25—23.50	22.25—22.75
Februar . . .	23.25	22.25—22.50
Marts	23.25	22.25—22.50
April	23. —23.75	22.25—23.
Mai	23.50—23.75	22.75—23.25
Juni	23.75—24.	22.85—23.35
Juli	23.75	22.75
August	24.25	22.85
September . . .	24. —24.25	22.85—23.
Oktober	24.	23.
November . . .	24. —24.25	23. —23.35
December . . .	24. —24.25	22.85—23.35

Trælast. Tilførselen af Trælast til Stettin foregaar hovedsageligst søværts fra Königsberg og Memel, men ogsaa fra det indre af Landet ad Floden Oder. Søværts beløb Indførselen sig til ca. 160 000 Tons, og 2 953 Tons Bord kom fra Sverige. Ad Oderen var Tilførselen 11 795 Stykker Eg, 68 316 St. Furu og 5 173 St. Granstokke.

De gunstige Udsigter, som viste sig i forrige Sæson, var ingenlunde tilstede mere. Saavel i Udlandet som i Tyskland var Handelen forrige Aar livlig. og dette gjaldt i lige Grad alle Træsorter, som her forekommer. Handelen med Egevirke overtraf endog foregaaende Aars meget betydelige. De større Jernbaneselskaber i England kjøbte store Partier. De gamle Lagere blev snart solgte, og en stor Del af den nye Tilførsel, som paa Grund af den meget gunstige Vandstand i Oder var ankommet allerede i Begyndelsen af Sommeren, maatte anvendes for at dække Behovet. Frankrige, Belgien og Danmark kjøbte blot ubetydeligt. Priserne var gode, undertiden 10—15 pCt. høiere end i 1897. I Furu var Priserne underkastede en yderligere Stigning, i Gjennemsnit ca. 15 pCt. høiere end Aaret forud, hvorved den høieste Pris i de sidste 25 Aar opnaaedes. Uagtet Tilførselen var meget større end i 1897, fandt den dog rask Afsætning. England, Frankrige og Danmark var vistnok fremdeles Kjøbere, men Behovet i Indlandet og uafbrudt stigende Priser tillod blot en ubetydelig Export.

Granvirke indførtes mere end tredobbelt i Forhold til Aaret forud, men kunde desuagtet knapt fylde Efterspørgselen. Priserne var underkastede den samme Stigning som Priserne paa Furuvirke.

Ved Aarets Slutning var Lagrene af alle Træsorter betydelig mindre end om Vaaren. Behovet i Indlandet var fremdeles stort, og man kan med Sikkerhed antage, at Priserne trods sin Høide yderligere kommer til at stige.

Sild. Udbyttet af forrige Aars Sildefiske anslaaes, forsaavidt angaar saltet Sild til:

1 300 000	Tdr.	britisk	Sild	mod	800 000	Tdr.	i 1897
500 000	„	hollandsk	„	„	327 000	„	- —
572 000	„	norsk	„	„	1 105 000	„	- —
82 000	„	svensk	„	„	56 700	„	- —
106 000	„	tysk	„	„	56 000	„	- —
2 560 000	Tdr.			mod	2 344 700	Tdr.	i 1897.

Stettins Import af Sild beløb sig til:

1898					1897	1896	1895
418 138	Tdr.	britisk	Sild	mod	262 695	325 551	382 574
106 541	„	norsk	„	„	259 646	81 253	106 058
54 268	„	hollandsk	„	„	45 831	51 295	45 348
17 355	„	svensk	„	„	7 599	45 509	69 914
596 302	Tdr.			mod	575 771	503 608	603 894

Omsætningen var 604 688 Tdr. mod 562 618 Tdr. i 1897, 529 404 Tdr. i 1896 og 558 621 Tdr. i 1895 og saaledes større end i de tre foregaaende Aar.

Omsætningen af norsk Sild beløb sig til 58 290 Tdr. gammel Fedsild
40 471 „ ny —
40 042 „ Slo- og Vaarsild.

I gammel Fedsild svarede ikke Forretningerne til de ved Aarets Begyndelse nærede Forhaabninger.

Priserne var langsomt faldende og noteredes:

		1ste Januar.	1ste Mai.	1ste August.
for	KKKK Mk.	25—27	23—25	16—18
„	KKK „	24—26	23—25	18—20
„	KK „	23—25	22—24	17—19
„	K „	21—21½	19—21	15—18
„	MK „	18—19½	16—18	14—15.

Ny Fedsild. Den nye Sæson tog sin Begyndelse i Juli med hid ankomne mindre Sendinger, som solgtes til Mk. 19 for Mærke K og Mk. 15—16 for Mrk. MK. Tilførselen af ny virkelig Fedsild begyndte først i August og varede til Oktober, overveiende af mindre Sorter; for disse var Efterspørgselen ikke synderlig livlig, men Forraadene tømtes dog i Mangel af større Mærker ret raskt til høie Priser. Da Finmarksilden kom i Markedet, var den bedste Tid forbi, og nogen større Omsætning kunde ikke ske, da Silden var for stor.

Priserne var i Slutningen af følgende Maaneder for:

	KKKK	KKK	KK	K	MK
August	—	23—25	24—26	22—25	18—20
September	—	33—35	34—38	29—35	17—20
Oktober	—	30—32	33—35	29—31	19—22
November	23—24	23—24	23—24½	24—25	—
December	22—23	22—23	22½—24	—	—

I Slosild var Forretningerne i Vaarmaanederne ikke store, men temmelig jevne. Priserne, som begyndte med Mk. 19—18, gik langsomt ned til Mk. 16—15. Ny Vare ankom i November og betingede først Mk. 23—24 for saa, alt efter som Fangsten øgede, at falde til Mk. 20—18. I skotsk behandlet Vaarsild udviklede Forretningerne sig først i Sommer og Høstmaanederne. Priserne var mellem Mk. 14 og 15.

Svensk Sild. Forretningerne i svensk saltet Sild var som Følge af den ringe Tilførsel uden større Betydning, og Omsætningen indskrænkede sig til mindre Poster.

Skotsk Sild. Efterspørgselen efter gammel Østkystsild indskrænkede sig i Begyndelsen af Aaret hovedsagelig til de smaa billigere Sorter.

Jern. Tysklands Produktion af Jernmalm og Indførsel og Udførsel af Jernmalm, Slagger og Svovlkis beløb sig i Ton til:

	Produktion.	Indførsel.	Udførsel.
1896 . . .	14 162 000	3 675 000	2 684 000
1897 . . .	15 440 000	4 213 000	3 277 000
1898 . . .	15 893 000	4 578 000	2 983 000

Til Stettin indførtes i 1898 af Jernmalm 273 950 Ton, af Slagger 22 318 Ton og af Svovlkis 65 633 Ton eller tilsammen 361 900 Ton mod 354 962 Ton i 1897.

Produktionen af Rujern udgjorde:

	1897	1898
i Tyskland . . .	6 879 000	7 235 000
- England	8 789 000	9 000 000
- Amerika	9 649 000	12 000 000

Rujernproduktionen i hele Verden anslaaes til 35 Mill. Ton mod 27 Mill. Ton i 1897.

Den overordentlige Stigning i Rujernproduktionen i Amerika har sat Landet istand til og endogsaa tvunget det til at exportere en stor Del af sine Fabrikata til Udlandet. I 1880 beregnedes Amerikas Indførsel af Jern og Jernvarer til 322 Mill. Mark og Udførselen til 61 Mill. Mk.

I Mellemtiden har en fuldstændig Omsætning i Forholdet fundet Sted, saa at der i 1898 indførtes til Amerika blot for 50 Mill. Mark, medens Udførselen opgik til 332 Mill. Mark. Den tyske Udførsel beregnes for 1898 til 365 Mill. Mark, den engelske til 453 Mill. Mark.

Indførselen til Stettin søværts udgjorde:

1897 . . .	258 000	Ton,	deraf Rujern	196 000	Ton
1898 . . .	199 000	„	„ —	149 000	„

Den store Nedgang i Indførselen af Rujern til Stettin turde fremfor alt være at tilskrive den Omstændighed, at det i Nærheden af Stettin beliggende Jernværk „Kraft“ nu tildels dækker det indenlandske Behov.

Noteringerne var ab Lagrene hersteds:

	Januar.	December.
for skotsk Rujern . .	Mk. 9	Mk. 8—8.50
„ engelsk —Nr. 3 . .	„ 6.60	„ 7.25

svensk Stangjern alt efter Kvalitet og Mærke Grundpris Mk. 24—26, tysk Stavjern Grundpris Mk. 15—Mk. 16.50.

Indførselen til Stettin af svensk Rujern og Stangjern var i Aaret 3 193 Ton mindre end i 1897, ligesom Sveriges Export af Jern til hele Tyskland var mindre end Aaret forud.

Stenkul og Koks. Tysklands Produktion af Stenkul beløb sig i 1898 til 96 280 000 Ton mod 91 008 000 Ton i 1897; Englands til 202 119 000 Ton mod 202 042 000. I England led Produktionen som Følge af Streiken blandt Grubearbeiderne i Wales og Monmouthshire en Formindskelse af 8 800 000 Ton, som dog dækkedes ved øget Produktion i de andre Landsdele.

Tysklands Ind- og Udførsel beløb sig til i Ton:

		1897	1898
Indførsel:			
	Brunkul . . .	8 111 000	8 450 000
	Koks	435 000	333 000
	Stenkul. . . .	6 072 000	5 820 000
Udførsel:			
	Brunkul . . .	19 000	22 000
	Koks	2 162 000	2 113 000
	Stenkul . . .	12 390 000	13 989 000

og var Indførselelen:

	til Stettin.	til Swinemünde.
1898	386 700	469 700
1897	439 400	490 200

Nedgangen i Indførselen i 1898 forklares af den stærke Efterspørgsel og den langvarige Streike i Wales, som foraarsagede overordentlig høie Priser; dertil kom den almindelige Stigning i Fragterne. I Aarets Løb steg de bedste Northumberland Kul fra 8 sh. 6 d til 15—16 sh., Gaskul fra 8 sh. 6 d til 12 sh., Bunkerkul fra 7 sh. 6 d til 10 sh. pr. Ton. Efter Streikens Ophør indtraadte vistnok et lidet Prisfald, men desuagtet forblev Priserne usædvanlig høie. Af schlesisk Stenkul tilførtes ad Kanal- og Flodvei 71 200 Ton og pr. Jernbane 249 700 Ton mod resp. 55 300 Ton og 207 500 Ton i 1897, udvisende en Forøgelse i Tilførselen af 58 100 Ton. De hersteds noterede Priser var pr. 50 Kg. i Begyndelsen af Maanederne:

	Januar.	Juli.	I Slutningen af Dcbr.
Schott. Steam . . .	0.78—0.82	0.75	0.90
Steam smalls . . .	0.55—0.57	0.47	—
Schlesiske Kul . . .	0.76—0.78	0.75—0.78	0.82—0.86
Pma Westf. Smeltekoks	1.30—1.40	1.25—1.35	1.35—1.45

Cement. Stettins Udførsel beløb sig til 80 919 Ton mod 59 798 Ton i 1897, udvisende en Forøgelse i Udførselen af 21 121 Ton. Til Norge exporteredes 2 778 Ton mod 2 566 Ton i 1897. Til Sverige gik blot 46 Ton. Det forløbne Aar ansees for at have været særdeles gunstigt for Cementindustrien. Den store Efterspørgsel efter Portland Cement og de undertiden ret betydelige Prisstigninger har hovedsagelig havt sin Grund i, at Konsumen er øget, og at mange Fabriker ved Paatagelse af Leverancer har overvurderet sin Produktionsevne.

Imidlertid holder nu mange nye Cementtabriker paa at bygges, og de gamle Fabrikker udvider sine Anlæg.

Feltspat og Kvarts. Fra Sverige indførtes 12 800 Ton Feltspat og Kvarts mod 13 188 Ton i 1897. Fra Norge beløb Indførselen sig til 6 731 Ton mod 8 292 Ton i 1897. De i 1897 nærede Forventninger om, at Importen af Feltspat til Stettin i 1898 skulde undergaa en Formindskelse, idet paa Grund af den forhøiede Told paa Porcelæn og Glasvarer i Amerika Tysklands Export af disse Varer did antoges at ville blive formindsket, er gaaet i

Opfyldelse. Da desuden den spansk-amerikanske Krig ogsaa har virket hindrende paa Udførselen til Amerika af disse Varer, er Følgen blevet, at store Lagere ligger usolgte i Tyskland, hvilket kommer til at indvirke hæmmende paa Importen af Raavarerne saasom Feltspat. Der forudsees derfor en yderligere Nedgang i Produktionen af Porcelænsvarer, og det turde være raadeligt, at Feltspatleverandørerne i Sverige og Norge ved at formindske eller idetmindste ikke forøge Brydningen i Feltspatleierne hindrer et Prisfald paa Varen og afventer bedre Tider. Gjennemsnitsprisen for prima Feltspat var i Aaret Mk. 24—26, for secunda Mk. 14—15 pr. Ton cif Stettin.

Is. Som Følge af den usædvanlig milde Vinter 1897—98 var Tyskland ikke istand til selv at indsamle Naturis, men maatte i 1898 indføre ikke mindre end 356 952 Ton Is værdsat til 5 111 000 Mark.

Til Stettin indførtes 121 985 Ton, deraf:

96 562 Ton fra Norge, 3 931 T. f. Sverige, 18 021 T. f. Rusland, 3 016 T. f. Finland.

Hvad Distriktets øvrige Havne angaar, var Indførselen:

Til Colberg 2 575 Ton, Greifswald 836 T., Rügenwalde —, Stolpmünde 390 T., Stralsund 3 324 T., Swinemünde 3 750 T., Wolgast 298 T.

Den 24de Februar ankom den første Isladning til Stettin paa ca. 550 Ton fra Norge, og dermed var Begyndelsen gjort til en yderst livlig Indførsel. Til Slutningen af Marts var der kommet 30 000 Ton fra Norge og 8 500 fra Rusland.

Priserne, som var begyndt med Mk. $10^1/_2$ cif Stettin pr. Ton, steg yderst hurtig, saa at der allerede i Slutningen af Februar opnaaedes Mk. 14 og i Marts Mk. 20. I Slutningen af sidstnævnte Maaned blev Efterspørgselen mindre, da de mest trængende Behov var dækkede, og deraf fulgte et Prisfald. I April sank derfor Priserne til ca. 12 Mk. I de derpaa følgende tre Maaneder steg Priserne gradvis til Mk. 16. I Midten af August indtraadte imidlertid stærk Varme, og Priserne steg til en næppe anet Høide, vel ogsaa som Følge af, at England, som indtil da havde dækket sit Behov ved ældre Kontrakter, nu ogsaa maatte kjøbe. Det angives her, at Mk. 24, ja ligeop til Mk. 28 i enkelte Tilfælde blev betalt. Da efter medio September det væsentligste Behov var dækket, faldt Priserne atter; hertil bidrog ogsaa det kolde Veir i Oktober. Ved denne Tid viste det sig imidlertid, at Islagrene i Norge var næsten udtømte, og da der ogsaa udover Høsten indtraf mildt Veir, steg Priserne atter, og der betaltes i Aarets sidste Maaneder ca. 18—20 Mk. pr. Ton cif Stettin. Bemærkelsesværd er Importen af Is fra Sverige, Rusland og Finland, fremkaldt af den voldsomme Spekulation, som fulgte efter Prisstigningen i Februar og Begyndelsen af Marts. Den fra Sverige hidbragte Is er kommen fra Hudiksvallstrakten, og Fragten beløb sig til ca. 10—12 Mk. pr. Ton. Fragterne fra Kristianiafjorden steg fra Mk. 6 a $6^1/_2$ i Februar til Mk. 10—11 i September. Indførselen var størst i Maanederne Marts, April, Mai og September, og der ankom hid med Is i Aaret 125 norske og 57 svenske Fartøier.

Da de herværende Kjøbmænd blot har ringe Erfaring i Isforretninger, da en større Import af Is yderst sjelden forekommer, og da i 1898 vel paa Grund

*

af den livlige Efterspørgsel efter Is i Norge den derfra leverede Is ofte ikke var ganske kontraktsmæssig, er en Mængde Differencer opstaaet mellem Aflasterne og herværende Modtagere, hvorved Konsulatets Virksomhed i høi Grad er blevet lagt Beslag paa.

Af den til Stettin indførte Is anvendes blot en mindre Del til Stettins Behov, medens den øvrige Is udelukkende pr. Jernbane sendes til Berlin og øvrige Byer i Indlandet.

Den billige og bekvemme Vandvei mellem Stettin og Berlin, ad hvilken hyppigst Masseartiklerne for Berlin og Omegn sendes i Pramme, kunde paa Grund af den langvarige Reise og det dermed forbundne Vægttab ikke benyttes.

For at lette Transporten udfærdigede Jernbanestyrelsen i Berlin den 1ste Marts 1898 en Undtagelsestarif for Is, hvorved Fragten til Berlin væsentlig nedsattes.

Stettins Frihavn. Den 23de September indviedes den nye Frihavn. I Oktober aabnedes Frihavnen for almindelig Trafik, og den benyttes mer og mer af ankommende Fartøier, idet disse straks efter Ankomsten kan paabegynde Losningen, fortsætte dermed i en ubegrændset Tid og saaledes spare Tid. De ved Aabningen af Frihavnen færdigbyggede og for Stykgods bestemte to Oplagsboder, ved hvilke fire store Fartøier kan losse, har vist sig utilstrækkelige, og man har nu bestemt sig til Bygning af endel flere saadanne.

Fremfor alt benyttes dog Frihavnen af Fartøier, som losser Jernmalm og andre Masseartikler. Derimod har hidtil Lastning af Fartøier der vist sig mindre fordelagtig, da adskillige Toldforskrifter ikke er afpassede efter de lokale Forhold og derfor knapt kan udføres.

De med stor Energi af Stettins Kjøbmandsforening fortsatte Bestræbelser for at faa istand en større tidsmæssigere Kanal mellem Stettin og Berlin er hidtil blevet uden Resultat, da der imod den af Stettins Kjøbmandsforening foreslaaede Linje, den saakaldte vestlige, er opstillet et nyt Projekt, det østlige, som har vakt Regjeringens Opmærksomhed og først kommer til at bearbeides behørig, inden Regjeringen fatter Beslutning om, hvilken Linje bør anbefales og støttes. Den østlige Linje antages at ville komme til at kræve dobbelt saa store Omkostninger og tre Gange saa lang Tid til Fuldførelse som den vestlige.

Stettins Kjøbmandsforening ser blot i den vestlige Linje gode Udsigter for Stettins Handel og Søfart.

F. L. P. Ivers.

Havre.

Indberetning fra Generalkonsulen i Havre af 8de Juli 1899.

Som jeg har havt den Ære at indberette til det Kongelige Departement ved Skrivelse af 1ste Februar 1893, blev der ved Lov af den 30te Januar 1893 indført flere Forandringer i den ældre franske Lov angaaende Præmier til Handelsflaaden, „La Loi sur la Marine Marchande."

Den vigtigste af disse Ændringer turde være den Bestemmelse, ifølge hvilken i Udlandet byggede franske Fartøier fuldstændig udelukkedes fra Præmier, medens man tidligere for saadanne Fartøier under fransk Flag erholdt en Subvention, modsvarende Halvdelen af den Præmie, som tilkjendtes franskbyggede Fartøier.

I Anledning af de saaledes trufne Anordninger fremkom der fra de interesseredes Side Klagemaal, der gik ud paa, at den franske Koffardiflaade maatte gaa tilbage og Præmiesystemet saaledes forfeile sin Hensigt, da Landets Skibsværfter var for faatallige og arbeidede for langsomt og dyrt til at kunne dække Rederiernes Behov; den franske Regjering har derfor nu taget under Overveielse det Spørgsmaal, hvorvidt ikke ogsaa franske Fartøier, der erhvervedes fra Udlandet, burde nyde godt af Statsunderstøttelsen.

Denne Sag har været behandlet af det under Marinedepartementet hørende „Conseil Supérieur de la Marine Marchande," der blev oprettet ved Dekret af 21de April 1896.

Det forlyder nu, at der i Henhold til et af nævnte Institution udarbeidet Forslag inden kort Tid vil blive fremlagt for det franske Parlament en Regjeringsproposition angaaende yderligere Forlængelse for 15 Aar af oven „Loi sur la Marine Marchande," som derved blandt andet skulde følgende Ændringer:

Som Erstatning for de Byrder, der er forbundne med den franske Rederibedrift, skal der under Navn af „Compensation d'Armement" for hvert Fartøi af Jern eller Staal af over 100 Tons Bruttodrægtighed og ikke 20 Aar gammelt, som holdes i Fart under fransk Flag, af Statsmidler bevilges en Subvention, udgjørende for Dampskibe pr. Dag (par jour d'armement administratif):

Fr.	0.05	pr.	Ton	til	2 000	Tons		
„	0.04	-	„	over	2 000	„	til 3 000	Tons
„	0.03	-	„	„	3 000	„	- 4 000	„
„	0.02	-	„	„	4 000	„	,	

hvilken Subvention bliver at nedsætte til det halve for Seilfartøier.

Ved Siden af denne Statsunderstøttelse, som saaledes skulde tilstaaes alle Fartøier under fransk Flag, enten de er bygget inden- eller udenrigs, skal ifølge omhandlede Proposition fremdeles de saakaldte Søfartspræmier erlægges særskilt for franskbyggede Fartøier med Fr. 1.70 pr. Ton og 1 000 tilbagelagte Sømile og det saavel for Seilskibe som Dampskibe, dog saaledes, at Præmien aftager paa forskjellig Maade for begge disse Slags Fartøier.

Herved er imidlertid at bemærke, at „La Compensation d'Armement“ samt „La Prime de la Navigation“ ikke skal beregnes paa en Gang, men at kun den betydeligste af disse Subventioner skal udbetales til et og samme Fartøi.

Herom har jeg den Ære at afgive Indberetning til det Kongelige Departement, idet jeg tillader mig at tilføie, at man i Frankrige gjør Regning paa, at Landets Handelsflaade skal erholde en større Konkurrancedygtighed ved de nu foreslaaede Forandringer i Præmiesystemet.

Havre.

Indberetning fra Generalkonsulen i Havre af 5te August 1899.

Efter en af det franske Toldvæsen nylig udgivet Statistik for Decenniet 1887 til 1896 har jeg den Ære at hidsætte nedenstaaende Opgaver angaaende Norges Handels- og Søfartsforbindelser med Frankrige i nævnte Tidsrum i Sammenligning med de to næstforegaaende Tiaarsperioder 1877—1886 og 1867—1876:

Import fra Norge til Frankrige:

(Commerce spécial, hvorunder gaar alle Slags toldfrie Varer samt de Artikler af toldpligtige Varer, for hvilke Toldafgift er erlagt.)

I Gjennemsnit under Decennierne:

	1887—1896	1877—1886	1867—1876
	Francs.	Francs.	Francs.
Træmasse	9 663 771	*)	*)
Trælast	8 155 445	17 325 356	27 822 010
Hvalbarder uforarbeidede	1 895 876	*)	*)
Træarbeider	1 758 220	1 891 736	25 067
Torske- og Makrelrogn	1 697 730	2 212 685	3 257 554
Is	457 908	406 966	167 949
Hval- og Torsketran .	308 071	316 658	144 268
Saltvandsfisk	79 055	277 385	339 451
Andre Artikler . . .	2 723 441	5 485 519	949 444
Tilsammen Fr.	26 739 517	27 916 305	32 705 743

*) Indbefattet i «Andre Artikler».

Import fra Frankrige til Norge:

(Commerce spécial o: med Udelukkelse af Transitgods).

I Gjennemsnit under Decennierne:

	1887—1896	1877—1886	1867—1876
	Francs.	Francs.	Francs.
Kornvarer	699 280	1 718 637	2 056 793
Brændevin, Sprit og Likører	840 440	343 462	335 393
Vin	824 867	439 229	464 879
Saltet Smør	750 947	1 145 717	452 929
Kaffe	45	93	1 526
Raa Huder	170 474	25 110	35 049
Tøier af Lin og Hamp .	206 638	667 418	545 919
Pariserartikler . . .	127 465	327 830	371 102
Raffineret Sukker . . .	112 205	475 545	1 037 402
Beredte Huder . . .	110 549	95 669	290 988
Værktøi og Arbeider i Metal	71 656	63 991	51 171
Taugværk af Hamp . .	66 377	28 351	41 866
Salt	14 308	84 282	111 135
Melasse	369	88 550	398 946
Andre Artikler . . .	2 556 974	2 659 912	1 866 169
Tilsammen Fr.	6 552 594	8 163 796	8 061 267

Det vil af ovenstaaende Tabeller sees, at den samlede Import fra Norge til Frankrige i Tidsrummet 1877—1886 i Forhold til det næstforegaaende Decennium aftog i kjendelig Grad, væsentlig paa Grund af stærk Nedgang i Trælastindførselen. Indførselen af Træarbeider og de under Betegnelsen „andre Artikler" indbefattede Varer udviser derimod i nævnte Tiaarsperiode betydelig Stigning. Gjennemsnitsimporten i 1887—1896 har i Sammenligning med det næst foregaaende Tiaar været omtrent stationær. Det maa imidlertid bemærkes, at den store Import i 1891 i væsentlig Grad har bidraget til at holde oppe Middeltallet for det sidst forløbne Decennium. Hvad atter angaar Forholdet mellem de enkelte Varesorter i disse to Perioder, saa har Trælasten gaaet ned til det halve, medens Træmasse, der nu er vor vigtigste Importartikel til Frankrige, har taget stort Opsving. Hvad angaar Forholdet mellem de enkelte Aar inden den sidstforløbne Tiaarsperiode, saa har Importværdien af Hvalbarder steget fra 242 828 Francs i 1888 til 4 510 215 Francs i 1896, medens derimod Artikelen Træarbeide er aftaget fra 2 701 557 Francs i 1887 til 2 895 Francs i 1896.

Paa den anden Side er Gjennemsnitsværdien af de fra Frankrige til Norge exporterede Varer omtrent lige stor i 1867—1876 og 1877—1886, hvorimod den i det følgende Decennium er gaaet noget tilbage. Denne Formindskelse falder fornemmelig paa Kornvarer, Tøier af Lin og Hamp, Pariserartikler og raffineret Sukker. Brændevine, Sprit, Vine og raa Huder udviser ikke ubetydelig Tilvæxt.

Hvad betræffer Søfartsforbindelsen mellem Norge og Frankrige, saa kan det efter samme Publikation meddeles, at Drægtigheden af de i nævnte Perioder fra Norge til Frankrige med Ladning ankomne Fartøier i Gjennemsnit androg til:

	1887—1896	1877—1886	1867 - 1876
	Tons.	Tons.	Tons.
Norske Fartøier . . .	109 904	128 687	120 151
Franske „ . . .	3 580	13 918	37 613
Andre Nationers Fartøier	31 575	11 816	3 359
Tilsammen	145 059	154 421	161 123

Tonnagen af lastede Fartøier, afgaaede fra franske Havne til Norge, stillede sig saaledes:

	1887 – 1896	1877—1886	1867—1876
	Tons.	Tons.	Tons.
Norske Fartøier . . .	27 482	20 550	22 373
Franske „ . . .	315	1 180	6 048
Andre Nationers Fartøier	1 756	4 448	1 555
Tilsammen	29 553	26 178	29 976

Det fremgaar af disse Opgaver, at Søfarten fra Norge til Frankrige er aftaget noget og fra Frankrige til Norge forblevet stationær. Det franske Flag synes lidt efter lidt at skulle forsvinde fra denne Trade.

Cagliari.

Skibsfarten i 1898.

Norske Skibe.	Med Ladning.				I Ballast.				Tilsammen.		Bruttofragt i Kroner.	
	Seilskibe.		Dampskibe.		Seilskibe.		Dampskibe.					
	Ant.	Tons.	Ant	Tons.	Ant	Tons.	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Seil-skibe.	Damp-skibe.
I. Ankomne												
Fra Norge til Hovedstationen	1	393	-	-	-	-	-	-	1	393	7 488	-
- andre Lande til Hovedstationen	-	-	2	1 906	-	-	4	3 782	6	5 688	-	33 769
- andre Lande til Vicekonsulsstationerne .	-	-	-	-	-	-	1	972	1	972	-	-
Ialt	1	393	2	1 906	-	-	5	4 754	8	7 053	7 488	33 769
II. Afgaaede:												
Til andre Lande fra Hovedstationen . . .	1	393	4	3 782	-	-	2	1 906	7	6 081	4 960	59 300
- andre Lande fra Vicekonsulsstationerne .	-	-	1	972	-	-	-	-	1	972	-	28 800
Ialt	1	393	5	4 754	-	-	2	1 906	8	7 053	4 960	88 100

Til Distriktet ankom 5 svenske Fartøier dr. 4 625 Tons, deraf 4 Dampskibe dr. 4 192 T.

Erlagte Konsulatafgifter af norske Skibe ved Hovedstationen Kr. 386.17, ved Vicekonsulsstationerne Kr. 61.73, hvoraf tilfaldt Konsulen Kr. 417.03; af svenske Skibe ved Hovedstationen Kr. 320.81. Expeditionsafgifter ingen.

Aarsberetning dateret den 29de Mai 1899.

Skibsfart: Den norske Skibsfart paa Cagliari i 1898, sammenlignet med det foregaaende Aar, udviser ingen bemærkelig Forandring.

Den svenske viser derimod en Forøgelse af 4 Skibe med 4 100 Tons.

Antallet af fremmede Nationers Fartøier, der ifjor besøgte Cagliaris Havn, opgik til 427 dr. 193 741 Tons, hvoraf 149 Dampskibe dr. 136 741 Tons.

Handel: Direkte indførtes fra Norge en Ladning paa circa 500 Tons Is og fra Sverige ca. 250 Std. Trævarer. Indirekte fra begge Lande indførtes smaa Partier Fisk, Beg og Jern.

Exporten til de forenede Riger indskrænkede sig til 27 755 Tons Salt samt smaa Kvantiteter Vin og Olie.

Værdien af Vareomsætningen mellem Cagliaris Provins og de forenede Riger udgjorde ca. 350 000 Francs.

Den hele Rørelse med Udlandet opgik til Lire 18 988 603, hvoraf Lire 13 274 604 falder paa Udførselen og Lire 5 713 999 paa Indførselen, udvisende en Forøgelse mod foregaaende Aar af Lire 1 338 248 for Udførselens Vedkommende og Lire 1 555 182 for Indførselens Vedkommende.

De Artikler, der hovedsagelig var Aarsag i denne Stigning, var for Importen Mineralier, Korn og Vin og for Exporten Kolonialvarer, Træ og Hvede.

Den største Omsætning fandt Sted med England, Frankrige, Belgien og Rusland.

Ind- og Udførsel mellem Cagliaris Provins og Italiens Fastland samt Sicilien udgjorde:

Indførsel	Lire 25 000 000
Udførsel	„ 24 000 000

Den totale Omsætning af udenlandsk og indenlandsk Handel har altsaa været Lire 67 988 603.

Salthøsten var kun middelmaadig. Den ansattes til ca. 140 000 Tons, Prisen holdt sig betydelig høi, ca. 10 Francs pr. Ton under hele Aaret. Kvaliteten var som sædvanlig god.

Kornhøsten var god og afgav ca. 800 000 Hl., hvoraf omtrent Halvdelen udførtes til Italiens Fastland.

Vinhøsten gav rigt Udbytte, og der udskibedes en stor Del til Østerrige, hvor sardinske Vine finder let Afsætning. Man anslaar Udskibningen af Vin ifjor til ca. 200 000 Hl., til en Værdi af Lire 3 500 000.

Bjergværksdriften: Produktionen af Malm, der i 1897 gjorde et betydeligt Skridt fremad, er i det forløbne Aar yderligere forøget. Forretningerne var livlige som Følge af de gunstige Priser, der har raadet i Mineralier. I Aaret har 90 Gruber været i Virksomhed og sysselsat 12 000 Arbeidere. Den hele Produktion beløb sig til 172 802 Tons værd Lire 17 834 680, mod 162 180 Tons værd Lire 13 045 000 i det foregaaende Aar, altsaa en Forøgelse af 10 622 Tons og en større Værdi af Lire 4 789 680. Særskilt viser Forøgelsen sig paa Zinkmalm, der fra 97 646 Tons i 1897 ifjor steg til 113 584 Tons. Udskibning af Mineralier fandt Sted fra Carloforte og Cagliari til Antwerpen, Bordeaux og Swansea næsten udelukkende med engelske Skibe.

Tunfiskfangsten beløb sig i det forløbne Aar til 15 891 Fisk, hvoraf udskibedes til Genua og Alassio nedlagt i Olie ca. 1 500 000 Kg. Gjennemsnitsprisen var Lire 110 pr. 100 Kg.

Kvægavl spiller en stor Rolle paa Sardinien. — Exporten af Oxer og Kjør til Italien og Sicilien ifjor anslaaes til 50 000 Stkr.

Fragterne var i Aarets Løb høie og betaltes:

for	Salt til Østersøen	Fcs. 12	pr. Ton
„	Malm til Antwerpen . . .	„ 14	—
„	Kul fra England	sh. 8	—
„	Hvede fra Sortehavet . .	Fcs. 13	—

Vexelkurserne har fluktueret mellem:

Lire 26 og 27 pr. £ paa London
„ 106 - 108 - 100 Fcs. paa Paris.

P. Pernis.

Tunis.

Til Konsulatdistriktet ankom i 1898 af norske Skibe 9 dr. 7 796 T., deraf til Hovedstationen 3 dr. 2 230 T., samtlige Dampskibe og med Ladning; et gjenlaa fra 1897. Der afgik 10 Fartøier dr. 8 474 Tons, deraf med Ladning 4 dr. 2 655 T. Erlagte Konsulatafgifter fr. 722.10. For Ordre anløb et Dampskib dr. 1 223 Tons.

Af svenske Fartøier ankom 4 dr. 2 169 Tons. Konsulatafgifter fr. 175.70.

Til Havne inden Distriktet, hvor ingen Vicekonsul findes ansat, ankom derhos 4 norske og 2 svenske Skibe.

Aarsberetning dateret 4 August 1899.

Skibsfart.

De optjente Bruttofragter i Aaret 1898 var:

for norske Fartøier,	indgaaende .	65 652	frcs
„ —	udgaaende . .	33 525	„
„ svenske Fartøier,	indgaaende . . .	26 387	„
„ —	udgaaende . .	23 125	„

Disse Fragtbeløb gjælder blot Fartøier, som har besøgt Havnene Tunis, Sousse og Sfax, og ikke de Fartøier, som gik i Timecharter.

Den hele Skibsfart paa Tunis, fordelt paa de forskjellige Nationers Fartøier, var ifølge den officielle Statistik:

Ankomne Fartøier.	Antal.	Ton.	Import i Ton.	Export i Ton.
Franske	1 636	1 188 835	127 227	137 296
Italienske	1 996	759 359	67 381	29 136
Engelske	140	136 268	34 648	45 450
Tunesiske	5 428	48 708	28 538	23 504
Græske	33	23 454	22 029	259
Norske og svenske .	21	18 437	10 151	6 081
Belgiske . .	13	10 383	5 341	2 292
Danske . . .	10	10 690	775	4 753
Tyske	10	10 038	2 710	3 200
Østerrigsk-ungarske .	21	6 744	4 534	1 016
Anden Nationalitet .	69	8 889	5 887	33
Sum	9 377	2 221 805	309 221	253 020
udvisende for norske og svenske Fartøier en Forøgelse mod 1897 af . .	11	9 754	1 751	5 931

Dette Fremskridt, som er glædeligt at konstatere, kommer af, at vore Fartøier har deltaget, om ogsaa endnu i ringe Grad, i anden Fragtfart end med Trælast.

I 1897 indtog de forenede Rigers Skibsfart paa Landet den syvende Plads, men har i 1898 rykket forbi Belgiens til den sjette Plads.

I ovenstaaende Oversigt indbefattes Kystfarten, hvilket gjør, at Tunis's af smaa Seilskibe bestaaende Flaade har kunnet faa en saa fremskudt Plads.

Den almindelige Skibsfart udviser mod Aar 1897 en Nedgang af 163 Fartøier, men en Forøgelse af 224 876 Ton. Største Delen af denne Forøgelse i Tonnagen kommer paa det franske Flag og har sin Grund i, at de franske Selskabers Dampskibe, som formidler Trafiken mellem Marseille og den tunesiske Kyst, nu anløber flere Havne hersteds end før.

At de forenede Rigers Skibsfart paa Tunis end yderligere skulde kunne opdrives, er ikke tvivlsomt. Svenske og norske Fartøier, som i Almindelighed har en passende Tonnage, burde nemlig i meget høiere Grad, end nu er Tilfældet, kunne deltage i Fragtfarten hovedsagelig med Trælast, Korn, Kul, Petroleum og Stykgods til Tunis og med Korn, Malm, Salt og Alfa derfra.

Fragtmarkedet.

Efter hvad Konsulatet har erfaret, er der for Trælast betalt fra Østersøen mellem 60 og 69.50 francs, fra Christiania 63 francs, fra Pensacola £ 5. 8. 3, fra Fiume 23 francs og fra Odessa 39.30 francs, alt pr. Standard; for Kul er betalt fra Cardiff 9 sh. 6 d og 10 sh. 9 d. I udgaaende Fragter er optjent for Zinkmalm til Antwerpen 10.50 og 12 francs. Et svensk Dampskib erholdt for Blymalm fra Tunis til Passages 15.50 francs. For et mindre Parti Salt til Norge betaltes pr. Dampskib 7.50 francs.

Kommunikationer.

De fornemste regelmæssige Dampskibslinjer er:

1. Compagnie Générale Transatlantique:
2. Compagnie de Navigation Mixte:

vedligeholder Forbindelse tre Gange om Ugen mellem Marseille og Tunis, med den tunesiske og algieriske Kyst, med Malta — en Gang om Ugen; det sidstnævnte Selskabs Skibe anløber ogsaa Tripolis — en Gang om Ugen.

3. Compagnie des Bateaux à Hélice du Nord:
4. Compagnie Havraise Péninsulaire:

Maanedsture mellem Le Havre, Dunkerque og Tunis.

5. Barban et Daher: hveranden Uge mellem Marseille og den tunesiske Kyst.
6. Navigazione Generale Italiana: Ugeture mellem Cagliari—Tuniskysten—Tripolis og Malta og mellem Marsala og Tunis.
7. Knott's Prince Line: maanedlig mellem Manchester, Liverpool—Tunis—Malta—Alexandria og mellem Hamburg—Antwerpen—Tunis—Malta og Alexandria.

8. Compagnie Belge Cockerill: maanedlig Forbindelse mellem Antwerpen og Tunis.

Handel.

Forretningerne har i Aaret ikke vist nogen større Livlighed, skjønt Høsten er bleven særdeles god. Dog syntes en betydelig Bedring at være indtraadt siden foregaaende Aar. Indflydelsen af den Krise, Landet har gjennemgaaet, mærkedes mindre, Konkursernes Antal aftog betydelig, den almindelige Tillid vendte delvis tilbage, og Forretningerne forløb saaledes under mere rolige Forhold. Som en Følge af den gode Høst kan anføres, at Statens Indkomster, som for Aaret var beregnet til 24 061 100 francs, i Virkeligheden har opgaaet til 27 910 436 francs, saaledes et Overskud af næsten fire Millioner francs.

Et godt Aar vilde nu visselig have udslettet Sporene af den Krise, Tunis har gjennemgaaet som Følge af flere daarligeAar, men ulykkeligvis synes det indgaaede Aar i Høstudbyttet ikke at holde, hvad Veirforholdene i Slutningen af 1898 lovede.

Den sammenlagte Værdi af Tunis' Import og Export i 1898 udgjorde:

97 717 989 francs
mod 90 551 541 „ i 1897
og 80 952 080 „ - 1896,

saaledes en betragtelig Forøgelse, der helt og holdent kommer paa Exporten.

Import.

Totalimporten beløb sig foruden omkring 9 Millioner francs myntet Guld og Sølv i Værdi til 53 521 152 francs og udviser sammenlignet med 1897 en Formindskelse af 299 518 francs.

Den største Import kommer naturligvis paa Frankrige og Algier med en samlet Værdi af næsten 32 Millioner francs. Sverige indtager den ottende Plads med en Importværdi af 374 474 francs (Formindskelse mod 1897 76 895 francs) og Norge den femtende Plads blandt de importerende Lande med en Værdi af 5 709 francs (Forøgelse mod 1897 4 291 francs).

Fra Sverige hidkom foruden Trævarer Tjære, Øl, Jern, Huder etc. for tilsammen omkring 1 900 francs.

Fra Norge ankom foruden Trævarer Porcelæn, Papir og Metalarbeider til en Værdi af omkring 700 francs.

De vigtigste Importartikler var:

Korn til en Værdi af omkring 5 Millioner francs, hvoraf $^4/_5$ fra Rusland, malet Korn omkring $8^1/_3$ Millioner francs, hvoraf fra Frankrige og Algier

omkring $7^1/_2$ Millioner, Trævarer, Kolonialvarer, Drikkevarer, Stenkul, Metaller og Metalarbeider, vævede Tøier for omkring 9 Millioner, hvoraf ca. $5^1/_2$ Millioner fra England og Malta, Maskiner og Redskaber.

Trævarer.

Ifølge den officielle Statistik indførtes til Tunis omkring 13 500 000 Kilogram Virke, modsvarende i Værdi omkring 1 265 000 francs.

Undtages Eg, hvoraf indførtes ca. 700 000 Kilogram, Valnød ca. 43 000 Kg. og andre Slags, Sviller, Stav etc. 410 000 Kg., gjenstaar saaledes for hugget, saget og høvlet Virke etc. ca. 12 400 000 Kg., fordelt hovedsagelig paa følgende importerende Lande:

Sverige	med	omkring	3 940 000	Kilogram
Amerika	„	—	2 865 000	—
Italien	„	—	2 300 000	—
Østerrige	„	—	1 280 000	—
Frankrige og Algier . .	„	—	1 050 000	—
Rusland	„	—	414 000	—
Norge	„	—	43 500	—

Herved er at mærke, at i de Ziffre, som optages af Frankrige, indgaar antagelig en Del nordisk Virke i Transit over Marseille.

Skjønt Trævareimporten fra Sverige er gaaet noget ned siden foregaaende Aar, hævder dog Sverige meget godt sin Stilling i Tunis som det første trælastexporterende Land.

Med det Virke, som kommer fra Italien, Østerrige og Rusland, kan uanseet Prisen norske og svenske Produkter ikke konkurrere, da dette for største Delen bestaar af 9—16" Bord af 4 Meters Længde.

Den 2den Mai 1898 indførtes i Tunis en ny Toldtarif. Ved denne, som ikke blot indrømmer Toldfrihed for en stor Del franske og algierske Produkter, saasom Silkevarer, vævede Tøier, Traad, Sukker, Oljer, Sprit og Likører, Maskiner, Jern, Staal og Kobber og Fabrikater deraf, men ogsaa lægger høi Told paa lignende Produkter fra andre Lande, er Udsigterne for Import fra andet Hold end Frankrige tilintetgjort for en Mængde Artikler. Af de Exportartikler fra de forenede Riger, som forud har havt eller har kunnet regne paa Afsætning her, berøres af det nye System Jern og dets Tilvirkninger, Knive, Spiger etc. Tolden paa Trælast er bibeholdt med 8 % ad valorem. Toldfrie, fra hvilket Land de end kommer, er blandt andet Korn til Udsæd, Marmor, naturlig Is, Malm og i Almindelighed Agerbrugsredskaber.

At den nye Toldlov, som beregnet var, vil frembringe en Forandring i Importen til Fordel for Frankrige og Algier, er under de anførte Forhold naturligt. Dens Virkninger fremtræder allerede nu, idet Importen fra Frankrige for 1898 udviser en Forøgelse af 2 Millioner francs mod 1897, og dette uagtet

den nye Toldtarif ikke har været i Kraft mere end de 8 sidste Maaneder af 1898, og skjønt en Del spekulative Indkjøb paa Forhaand er gjort fra andre Lande.

Det kan være af Interesse at erfare, hvorledes den vigtigste Import fordeler sig af følgende Produkter, som ikke nyder toldfri Indførsel fra Frankrige og Algier, og som efter Konsulatets Formening muligens vilde kunne egne sig for Export fra de forenede Riger.

Ost indførtes for 499 653 francs, hvoraf

fra	Frankrige og Algier	for ca.	258 000	francs
„	Malta	„ -	13 000	„
„	Italien	„ -	213 000	„
„	Belgien	„ -	5 000	„
„	Holland	„ -	3 600	„
„	England	„ -	1 700	„

Fisk, fersk, tørret, saltet og røget hidkom for 108 730 francs, hvoraf

fra	Frankrige og Algier	for ca.	60 000	francs
„	Italien	„ -	31 000	„
„	Malta	„ -	15 000	„
„	England	„ -	1 000	„
„	Spanien	„ -	600	„

Af saltet Sild indførtes blot lidet; derimod konsumeres en god Del røget Sild, samt under Fasten ikke ubetydeligt Kabliau (morue).

Af Øl indførtes for 152 483 francs, deraf

fra	Frankrige	for ca.	150 000	francs
„	Italien	„ -	1 300	„
„	Sverige	„ -	30	„

Ølet brygges temmelig spritholdigt for at kunne modstaa Klimatets Indflydelse, men efter hvad Konsulatet har bragt i Erfaring, har almindeligt svensk Pilsenerøl (pasteuriseret og paa omhyggelig korkede Flasker) her holdt sig i flere Maaneder.

Lys. Totalimport 274 471 francs, deraf

fra	Frankrige	for ca.	249 000	francs
„	Belgien	„ -	7 300	„
„	Italien	„ -	7 000	„
„	Malta	„ -	2 500	„
„	England	„ -	1 600	„
„	Østerrige	„ -	1 200	„

Af Vinduesglas hidkom for 36 555 francs, hvoraf

fra	Belgien	for ca.	24 000	francs
„	Frankrige	„ -	10 000	„

Af Papir af alle Slags indførtes for 434 292 francs, hvoraf

fra	Frankrige og Algier . . .	for ca.	396 000	francs
„	Italien	„ -	23 000	„
„	Belgien	„ -	8 400	„
„	Østerrige	„ -	3 200	„

Til Omslagspapir anvendes mest brunt Papir; Brugen af Papirposer er endnu lidet udbredt. Importen af Tapeter opgives ikke, men maa være ikke ubetydelig.

Møbler indførtes til en Værdi af 220 697 francs;

fra	Frankrige og Algier	for ca.	118 000	francs
„	Italien	„ -	77 000	„
„	Malta	„ -	13 000	„
„	Østerrige	„ -	9 000	„

De Møbler, som indføres til Tunis, er i Almindelighed meget enkle, billige og daarlig gjorte. Fra Italien og Østerrige kommer meget Pindestole; for saadanne saavel som for endel andre enklere Møbler tror jeg, at hjemmeværende Fabrikanter noksaa let vilde kunne finde et Marked hersteds.

Paa de her ovenfor opregnede Varer er Indførselstolden 8 % ad valorem.

Af Fyrstikker importeredes for 199 761 francs, deraf

fra	Italien	for ca.	181 000	francs
„	Belgien	„ -	10 600	„
„	Frankrige og Algier	„ -	5 000	„
„	Malta	„ -	2 600	„

Indførselen af Fyrstikker er nu forbudt for Private. Staten har nemlig forbeholdt sig Monopol derpaa og gjør sine Opkjøb gjennem Direction des Monopoles i Tunis, med hvilken Fabrikanter kan sætte sig i Forbindelse. Den uden Sammenligning største Del af denne Import udgjøres af Voxstikker fra Italien. At fortrænge disse synes mig umuligt; derimod vilde nok vore Træfyrstikker kunne faa en efter Forholdene betydelig Afsætning her, forudsat at de i Pris kan konkurrere med Voxfyrstikkerne og med de Fyrstikker, som nu kommer fra andre Hold med Etiketter paa svensk.

Agerbrugsredskaber er i Almindelighed toldfrie. Da nogen særskilt Rubrik for saadanne ikke findes i de statistike Opgaver, som er tilgjængelige, kan Konsulatet ikke opgive deres Importværdi eller Oprindelse.

For at nogen nævneværdig Export fra de forenede Riger til Tunis skulde kunne komme istand, vilde det efter Konsulatets Formening, bortseet fra Prisspørgsmaalet, udfordres, dels at Fabrikanterne nøie rettede sig efter den her raadende Smag og gjængse Modeller, — thi Indførelse af nye Modeller møder altid Vanskeligheder, i Særdeleshed hos et saa konservativt Folk som Araberne, — dels at saa store Kvantiteter skibedes samtidig, at de Dampskibe, som for-

midler Forbindelsen mellem Havne i de forenede Riger og Middelhavet, vilde finde det forenligt med sin Interesse ogsaa at anløbe Tunis, hvorved undgaaes Omlastninger, som altid fordyrer Varen, og sikkert vilde hindre, at Produkter fra de forenede Riger kunde konkurrere med Varer fra nærmere Hold, — dels ogsaa at der hersteds oprettedes tilstrækkelig stort Lager, saa at de afsættelige Varer altid fandtes disponible paa Pladsen.

Export. Den sammenlagte Værdi af denne, myntet Guld og Sølv ikke medregnet, opgik til 44 196 837 francs, udgjørende en Forøgelse mod 1897 af 7 465 966 francs og mod 1896 af 9 689 305 francs.

Den største Forøgelse falder paa Huder, Korn, Dadler, Alfa, Vin og Mineralier.

Exportværdien af Tunis' fornemste Exportartikler var:

Hvede	omkring	13 400 000	francs
Byg	—	6 200 000	—
Havre	—	700 000	—
Olivenoljer	—	3 000 000	—
Alfa	—	2 400 000	—
Garvebark	—	1 500 000	—
Vin	—	1 500 000	—
Levende Dyr	—	1 400 000	—
Dadler	—	1 200 000	—
Huder	—	1 100 000	—
Fiskeriprodukter	—	1 270 000	—
Svampe, vaskede	—	2 000 000	—
Zinkmalm	—	3 000 000	—
Vævede Uldtøier m. m.	—	1 000 000	—

Den aller største Del af Exporten gik til Frankrige og Algier med en Værdi af omkring 30 Millioner francs, en naturlig Følge af Toldloven af 1890, som indrømmer toldfri Indførsel til Frankrige af bestemte Kvantiteter af Tunis' vigtigste Exportartikler.

Til Norge udførtes diverse Produkter til Værdi af 5 961 francs, deraf en Del til Udstillingen i Bergen.

Blandt Produkter, som efter Konsulatets Mening maatte egne sig for Indførsel til de forenede Riger, forudsat at man fik direkte Dampskibsleilighed, er Byg, Dadler, Olivenoljer, Vin, Svampe, Korkebark og Salt.

Agerbruget er Landets Hovednæringsvei, men da der endnu findes store uopdyrkede Strækninger, har Tunis endnu ikke indtaget den Plads, som tilkommer det blandt kornproducerende Lande.

Korkeskovene i Tunis tilhører Staten. De dækker et Areal af 82 000 Hektar med ca. 6 Millioner producerende Ege. Disse Skove skjøttes meget omsorgsfuldt og har i de sidste 4 Aar givet en Afkastning af omkring 4 Millioner Kilogram Korkebark.

Bergværksdrift. Tunis er temmelig rigt paa Mineralier, i Særdeleshed Zinkmalm, men ogsaa Bly- og Jernmalm. En Mængde Skjærpninger er foretaget i den seneste Tid, men til Dato bearbeides blot faa Gruber, hvoraf en Del giver gode Resultater.

Havnevæsenet. Arbeidet med den sidste af de 4 store Havne i Tunis, i Sousse, er fortsat med Iver, saa at denne Havn har kunnet aabnes i Begyndelsen af 1899. Den bestaar af et Bassin af 13 Hektars Areal og har en Kailængde af 560 Meter. Dens Dybde er 6.50 Meter. Havnen er beskyttet af en 670 Meter lang Bølgebryder, hvis Endepunkt ligger paa 9 Meter dybt Vand. Ved Havnen i Tunis er bygget Kaier til en Udstrækning af 600 Meter, ved hvilke Fartøier af høist 6 Meters Dybgaaende kan fortøies. Tunis har nu udmærkede Havne i Bizerte, Tunis, Sousse og Sfax, hvilke byder fuldt sikker Beskyttelse for Fartøierne. Havne- og Operationsafgifter er dog temmelig høie som Følge af, at Havnene er bygget ikke af Staten, men af private Selskaber, der som Rente af deri nedlagt Kapital har erholdt Ret blandt andet til disse Afgifter.

I Bizerte er der over den 100 Meter brede Kanal opført en „pont transbordeur" med en fra ca. 44 Meters Høide hængende Platform af 20 Tons Bærekraft, som besørger Trafiken mellem Kanalens Bredder.

Jernbaner. Strækningen Kalaa Sghrira—Kairouan er aabnet for Trafik. Denne Linje er af stor Betydning, da ved denne de rige Sletter i Mellem-Tunis er sat i Forbindelse med Exporthavnen Sousse.

Diverse. Blandt de i Aaret udfærdigede Dekreter er der et særdeles vigtigt, nemlig Loven om Udlændinge. Ifølge denne skal alle Udlændinge, som kommer til Tunis i Hensigt der at drive en Næring, anmelde sig hos Politiet og der deponere sine Legitimationspapirer. Saadanne Udlændinge, hvis Nærværelse ansees for skadelig for den almindelige Sikkerhed, kan udvises.

Sundhedstilstanden har i Almindelighed været god. For at forebygge Pestsmittes Indførelse har i Lighed med foregaaende Aar Pilgrimsfærderne til Mekka været forbudne.

Hj. Rosenlund.

Leith.

Aarsberetning dateret 15de Mai 1899.

Skibsfarten i 1898.

Norske Fartøier.	Med Ladning.				1 Ballast.				Tilsammen.		Bruttofragter i £.	
	Seilskibe.		Dampskibe.		Seilskibe.		Dampskibe.					
	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Seilskibe.	Dampski
I. Ankomne.												
Fra Norge til Hovedstationen . . .	63	11 909	24	9 641	-	-	5	2 086	92	23 636	5 351	4 737
Norge til Vicekonsulsstationerne . .	295	51 192	166	62 630	45	6 348	56	17 151	562	137 321	22 331	23 321
andre Lande til Hovedstationen .	28	9 275	35	19 049	9	5 898	8	2 432	80	36 654	9 721	6 088
andre Lande til Vicekonsulsstationerne	216	114 149	282	126 311	230	53 562	602	262 907	1330	556 929	140 527	62 777
Ialt	602	186 525	507	217 631	284	65 808	671	284 576	2064	754 540	177 930	96 923
II. Afgaaede.												
Til Norge fra Hovedstationen . . .	40	8 080	4	1 442	2	1 203	1	290	47	11 015	2 518	635
- Norge fra Vicekonsulsstationerne . .	379	81 544	320	128 374	23	8 275	9	3 276	731	221 469	31 564	59 818
- andre Lande fra Hovedstationen .	25	9 700	35	13 980	34	8 432	33	17 708	127	49 820	9 472	2 080
- andre Lande fra Vicekonsulsstationerne	196	64 427	602	263 324	187	70 554	176	76 015	1161	474 320	49 828	129 944
Ialt	640	163 751	961	407 120	246	88 464	219	97 289	2066	756 624	93 382	192 477

Af svenske Skibe ankom 600 dr. 297 403 Tons og afgik 604 dr. 302 424 Tons.

Opgave over Totalbeløbet af de inden Leiths Konsulatdistrikt i 1898 oppebaarne Afgifter:

Konsulatafgifter:

	Ved Hovedstationen.	Ved Vicekonsulaterne. Afgifternes Beløb.	Heraf tilfaldt Konsulskassen.	Ialt tilfaldt Konsulskassen.
Svenske Fartøier	£ 39. 1. 9	£ 869. 8. 4	£ 434. 14. 2	£ 473. 15.11
Norske —	- 196. 7. 9	- 2156.18.11	- 1078. 9. 5½	- 1274. 17.2½
Sum	£ 235. 9. 6	£ 3026. 7. 3	£ 1513. 3. 7½	£ 1748. 13. 1½
mod i 1897	- 225. 17. 8	- 2693. 12. 2	- 1346. 16. 1	- 1572. 13. 9
og - 1896	- 208. 0. 9	- 2447. 15. 1	- 1223. 17. 6½	- 1431. 18. 3½

Expeditionsafgifter:

	Ved Hovedstationen.	Heraf tilfalder Konsulskassen.
Svenske Expeditioner	£ 12. 16. 9	£ 10. 5. 4½
Norske —	- 26. 12. 2	- 21. 5. 8½
Sum	£ 39. 8. 11	£ 31. 11. 1
mod i 1897	- 35. 15. 10	- 28. 12. 8
og - 1896	- 25. 10. 8	- 20. 8. 8

Norske Fartøer.

Ankomne.	Antal.	Ton
fra Norge med Ladning	548	135 374
„ — i Ballast	106	25 585
„ Sverige med Ladning	65	19 210
„ — i Ballast	9	3 247
„ andre Lande med Ladning . .	496	249 572
„ — i Ballast . . .	840	321 552
tilsammen ankomne	2 064	754 540
hvoraf Dampskibe 1 177 dr. 502 207 Ton.		
for norsk Regning indkjøbtes . .	8	9 382
overliggende fra Aar 1897 . . .	13	6 415
Sum	2 085	770 337
Afgaaede.		
til Norge med Ladning	743	219 440
„ — i Ballast	35	13 044
„ Sverige med Ladning . . .	92	45 707
„ — i Ballast	11	7 259
„ andre Lande med Ladning .	765	305 042
„ i Ballast	420	166 132
tilsammen afgaaede	2 066	756 624
hvoraf Dampskibe 1 180 dr. 504 409 Ton.		
solgt til udenlandsk Rederi . . .	5	2 213
overliggende til Aaret 1899 . . .	14	11 500
Sum	2 085	770 337

Sammenlægges den norske og svenske Skibsfart, faaes følgende Resultat:

	Antal.	Ton.
Ankomne med Ladning	1 469	560 847
„ i Ballast	1 195	491 096
tilsammen	2 664	1 051 943

Afgaaede med Ladning	2 139	849 763
„ i Ballast	531	209 285
tilsammen	2 670	1 059 048
Sum ankomne og afgaaede	5 334	2 110 991

Tages de ankomne Fartøier til Udgangspunkt for en Sammenligning mellem forrige Aar og den nærmest foregaaende Femaarsperiode, bliver Stillingen følgende:

	Seilskibe.		Dampskibe.		Tilsammen.	
Norske Fartøier.	Antal.	Tons.	Antal.	Tons.	Antal.	Tons.
1898	887	252 333	1 177	502 207	2 064	754 540
Gjennemsnit i Aarene 1893—1897	989	270 646	780	322 192	1 769	592 838
Svenske Fartøier.						
1898	243	61 204	357	236 199	600	297 403
Gjennemsnit i Aarene 1893—1897.	271	68 645	265	158 319	536	226 964
Fartøier af begge Nationaliteter . .						
1898	1 130	313 537	1 534	738 406	2 664	1 051 943
Gjennemsnit i Aarene 1893—1897	1 260	339 291	1 045	480 511	2 305	819 802

Heraf sees, at vor Skibsfart paa Distriktet i det hele har voxet med 359 Fartøier dr. 232 141 Ton eller, hvad særskilt Tonnagen angaar, med 28.3 %. Tilvæxten gjælder udelukkende Dampskibene, hvis Tonnage for de svenskes Vedkommende er øget med 77 880 Ton eller 49.1 % og for de norskes med 180 015 Ton eller 55.8 %, medens Antallet af Dampskibe udviser en Forøgelse af resp. 92 og 397 St. Derimod har saavel de svenske som de norske Seilskibe tabt Terrain baade m. H. t. Antal og Drægtighed. Nedgangen i Tonnage udgjør for de førstnævnte 10.8 %, for de sidstnævnte 6.7 %. Indtrufne Forlis saavelsom Tendensen til at erstatte Seilskibe med Dampskibe kan tilfulde forklare denne Nedgang, som i nogen Grad har bidraget til at udvide den store Kløft mellem de forskjellige Slags Transportmidler med Hensyn til deres Anvendelse i Fragtfarten paa skotske Havne.

Da Skotland med Orkney- og Shetlandsøerne ved Udgangen af 1878 fraskiltes Londons Generalkonsulsdistrikt og forandredes til et selvstændigt Konsulatdistrikt med Leith som Hovedstation, turde Hensynet til vor Skibsfarts velforstaaede Interesser have udgjort et af de ledende Motiver til denne Forandring. Da der imidlertid er vakt Spørgsmaal om en Tilbagevenden til den tidligere Ordning, vil nedenstaaende Sammenligning mellem 1879 og 1898, forsaavidt angaar de til skotske Havne ankomne svenske og norske Fartøier have en vis aktuel Interesse.

**

	Svenske Fartøier.		Norske Fartøier.		Tilsammen.	
	Antal.	Tons.	Antal.	Tons.	Antal.	Tons.
1879	265	65 040	1 661	322 466	1 926	387 506
1898	600	297 403	2 064	754 540	2 664	1 051 943

Den forløbne Tyveaarsperiode har saaledes kunnet fremvise en storartet Udvikling af begge Rigers Skibsfart, idet nemlig den svenske Tonnage nu er over 4 Gange større (357.2 %) end i 1879, medens den norske er mere end fordoblet (133.9 %).

Som Ledetraad ved Bedømmelsen af, i hvilken Grad de forenede Riger har holdt Skridt med andre mere betydelige Nationer, der driver Skibsfart paa Skotland, meddeles følgende fra Board of Trade hentede Opgaver angaaende de i Aarene 1890, 1894 og 1898 fra Udlandet til skotske Havne med Ladning eller i Ballast ankomne Fartøier:

	1890.		1894.		1898.	
Nationalitet.	Antal.	Tons.	Antal.	Tons.	Antal.	Tons.
Svenske . .	240	74 315	383	128 188	464	178 272
Norske . .	1 352	382 890	1 248	394 565	1 461	538 697
Britiske . .	3 664	2 725 454	3 351	2 686 421	3 993	3 582 371
Tyske . . .	1 308	428 589	882	304 619	1 015	443 881
Danske . .	1 050	235 925	912	231 525	1 029	375 657
Hollandske .	322	92 785	296	107 635	339	139 093
Russiske . .	221	66 171	216	67 092	205	73 414
Andre Landes	135	87 668	180	136 729	221	179 542
Tilsammen	8 292	4 093 797	7 468	4 056 774	8 727	5 510 927

I 1890—1894 gik altsaa den britiske, tyske og danske Tonnage tilbage, hvorimod den øvrige Tonnage gik fremad, den svenske med 72.4 %, den norske med 3 %, og denne Tilvæxt satte de norske Fartøier som No. 2 næst efter de britiske, hvilken Plads tidligere indtoges af de tyske, samtidig med at de svenske Fartøier rykkede op som No. 5 og fortrængte de hollandske, som ved Periodens Begyndelse kom efter de britiske, tyske, norske og danske. Den saaledes forandrede Rækketølge bibeholdtes i 1894—1898, da Tonnagen steg over hele Linjen, den danske med 67.4 %, den tyske med 45 6 %, den svenske med 38.9 %, den norske med 36.5 %, den britiske med 33 %, den hollandske med 29.2 % og den russiske med 9.4 %.

De forenede Rigers Skibsfart i 1898 paa Distriktets Havne stiller sig saaledes:

Fartøier ankomne til:		Svenske.		
	Antal.	Tons.	Antal.	Tons.
			Deraf Dampskibe.	
Leith	28	13 007	11	9 158
Aberdeen . .	11	3 389	6	1 784
Alloa	69	18 806	22	7 766
Ardrossan . .	2	1 086	1	671

Svenske.

Fartøier ankomne til:	Antal.	Tons.	Antal. Deraf Dampskibe.	Tons.
Ayr	4	1 795	—	—
Boness	59	17 239	26	10 033
Burntisland	90	66 377	74	62 440
Charlestown	17	2 691	—	—
Dundee	3	1 504	1	147
Dysart	1	173	—	—
Fraserburgh	23	6 248	23	6 248
Glasgow	40	34 074	38	32 863
Grangemouth	71	35 360	36	23 541
Granton	67	53 869	58	51 798
Greenock	2	2 008	1	1 529
Kirkwall	2	294	—	—
Lerwick	2	329	1	197
Methil	70	29 614	24	19 232
Montrose	2	385	2	385
Peterhead	29	7 446	29	7 446
St. Davids	4	653	1	245
Stornoway	2	476	2	476
Troon	1	358	—	—
Wick	1	240	1	240
Sum	600	297 403	357	236 199

Norske.

	Antal.	Tons.	Antal. Deraf Dampskibe.	Tons.
Leith	172	60 290	72	33 208
Aberdeen	89	34 336	60	18 317
Alloa	119	27 030	36	10 451
Arbroath	2	849	2	849
Ardrossan	55	37 206	26	19 320
Ayr	20	10 547	3	2 357
Boness	243	64 758	88	35 882
Burntisland	158	65 107	122	57 407
Charlestown	40	5 765	4	884
Dundee	47	15 750	26	8 632
Dysart	74	7 962	2	557
Fraserburgh	49	12 240	43	11 487
Glasgow	126	69 856	99	52 336
Grangemouth	362	158 123	251	122 594
Granton	69	23 053	32	15 040
Greenock	35	30 194	6	4 677
Kirkwall	8	1 345	5	810
Lerwick	34	7 314	34	7 314
Macduff	7	906	—	—
Methil	203	83 035	145	69 671
Montrose	14	4 472	8	1 913

Fartøier ankomne til:	Antal.	Tons.	Norske. Antal.	Tons. Deraf Dampskibe.
Peterhead . .	54	12 623	52	12 440
Port Glasgow .	1	682	1	682
St. Davids . .	11	1 909	3	628
Stornoway . .	36	7 938	35	7 828
Troon . . .	5	3 500	1	1 062
Wick	31	7 750	21	5 861
Sum	2 064	754 540	1 177	502 207

Af den samlede Tonnage af svenske og norske Fartøier falder 69.9 % paa Firth of Forthhavnene, paa Østkysten forøvrigt blot 11.2 % og paa Vestkysten 18.9 %. Med Hensyn til vor Skibsfarts Fordeling paa Distriktets vigtigste Havne hidsættes nedenstaaende Opgave, som udviser Drægtigheden af de i forrige Aar ankomne Fartøier sammenlignet med Femaarsperioden 1893—1897 samt stedfunden Forøgelse eller Formindskelse:

Svenske Fartøier.	1898.	Gjennemsnitlig i Perioden 1893—1897.	Forøgelse eller Formindskelse.
Leith . . .	13 007 Tons	12 516 Tons	+ 3.9 pCt.
Alloa . . .	18 806 „	18 426 „	+ 1.5 „
Boness . .	17 239 „	17 958 „	÷ 4.0 „
Burntisland .	66 377 „	34 174 „	+ 94.2 „
Glasgow . .	34 074 „	28 729 „	+ 18.6 „
Grangemouth	35 360 „	25 735 „	+ 37.4 „
Granton . .	53 869 „	45 079 „	+ 19.4 „
Methil . .	29 614 „	15 087 „	+ 96.2 „
Norske Fartøier.			
Leith . .	60 290 Tons	48 092 Tons	+ 25.3 pCt.
Aberdeen .	34 336 „	26 546 „	+ 29 3 „
Alloa . . .	27 030 „	22 200 „	+ 21 7 „
Boness . .	64 758 „	54 370 „	+ 19.1 „
Burntisland .	65 107 „	38 555 „	+ 68.8 „
Glasgow . .	69 856 „	75 813 „	÷ 7.8 „
Grangemouth	158 123 „	114 568 „	+ 38.0 „
Granton . .	23 053 „	14 834 „	+ 55.4 „
Greenock .	30 194 „	38 898 „	÷ 22 3 „
Methil . .	83 035 „	42 027 „	+ 97.2 „

Opmærksomheden fæstes særlig paa Udviklingen af begge Rigers Skibsfart paa Grangemouth, Burntisland og Methil. Den tredobbelte Egenskab af en vigtig Importhavn, et af Midtpunkterne for Kulexporten samt et Udgangspunkt for regulære Dampskibsforbindelser (med Norge) har under Omsætningens almindelige Fremadskriden ikke kunnet andet end indvirke særlig gunstig paa Grange-

mouths Stilling. Til den enorme Tilvæxt i Trafiken paa Burntisland og Methil, som tilligemed Boness nu udgjør Fjordens af Dampskibe i Kultraden mest søgte Lastepladse, har væsentlig bidraget disse Havnes delvis nye, udmærkede Dokanlæg tilligemed den bekvemme Beliggenhed i Kulgrubernes umiddelbare Nærhed. Alloa og Boness staar paa omtrent samme Standpunkt som forud i Henseende til den svenske Fartøistonnage, men udviser en bestemt Tilvæxt, hvad norsk Skibsfart angaar. Aberdeen spiller (i Lighed med Greenock) en ubetydelig Rolle for den svenske Søfart, hvorimod den norske Trafik ikke er uanseelig; den har gaaet næsten uafbrudt fremad hovedsagelig som Følge af de regelmæssige, stadig talrigere Dampskibsforbindelser med Norges Vestkyst At den store norske Tonnage, Glasgow stadig drager til sig, i det sidste har aftaget, turde fornemlig skrive sig fra det samme Forhold, som har bevirket en end mere udpræget Nedgang i den norske Søfart paa Greenock, nemlig Seilfartøiernes Fortrængsel ved i Almindelighed britiske, ofte for Øiemedet specielt konstruerede Dampskibe i den Trælastimport fra Canada og fjernere Lande, som før var de førstnævnte næsten udelukkende forbeholdt. Granton drog en betydelig Fordel af den usædvanlig store Kulexport fra Skotland i det forløbne Aar. Saa var ogsaa Tilfældet med flere andre af de ovennævnte Havne, ikke mindst Leith, takket være dens rummelige, let tilgjængelige og for Fartøier af enhver Størrelse passende Dokker.

Med Trælast ankom hid 63 norske Seilfartøier, hvoraf 49 fra Norge, 10 fra Østersøen, 2 fra Darien, 1 fra Pensacola og 1 fra Sapelo. Desuden kom 11 Seilfartøier fra Norge med Is, 1 fra do. med Ben, 1 fra do. med Fisk, 2 fra Island med Fisk, 2 fra Faro med Locusbønner, 2 fra Teignmouth med Lere, 1 fra Rochester med Cement, 1 fra Shoreham med Sand, 2 fra resp. Femern og Calais med Halm, 1 fra Archangel med Tjære, 1 fra Kjøbenhavn med Stykgods, 1 fra Livorno med Marmor, 1 fra Fray Bentos med Talg, 1 fra Alicante med Egebark, samt ialt 9 i Ballast. Med Undtagelse af 2 til Island med Stykgods udklarerede afgik herfra samtlige lastede Fartøier, tils. 64, med Kul, 36 afseilede i Ballast for det meste til andre Kulhavne i Skotland. Af de første var 40 bestemte til Norge, 3 til Østersøen, 1 til Helsingborg, 12 til Danmark, 1 til Island, 2 til Rio de Janeiro, 1 til New York, 1 til Rio Grande og 1 til Demerara.

Af norske Dampskibe ankom 59 med Ladning og 13 i Ballast. Af de første kom 5 fra Norge og 3 fra Østersøen med Trælast, videre 13 med Stykgods, 4 med Træmasse, 3 med Is, 2 med Tran og 1 med Kis, alle fra Norge. Stykgods hidførtes derhos i 3 Dampskibe fra Nordamerika samt 8 fra Havne i Storbritannien, de førstnævnte og 6 af de sidstnævnte i Maanedsbefragtning. Paa samme Maade befragtede var 3 af de 4 Dampskibe, som ankom fra Nord-Skotland og Island med Fisk, ligesaa et Fartøi fra Valencia med Frugt, 1 fra Caen med Byg, 2 fra Benisoff med Kork og 1 fra Island med Sild og Heste. De andre lastede Dampskibe udgjordes af 1 fra Dunkerque med Halm, 1 fra Reval med Oljekager, 1 fra Nantes med Tøndebaand, 3 fra Spanien og 1 fra Smyrna med Frugt samt et fra Bona med Fosfat.

Med Kul udklareredes 13 Dampskibe, med Stykgods 19, med Træmasse (Restladning) 3, med Kis 2, med Tran 1 og med Kork og Malm (Restladning) 1. Af de kullastede Fartøier gik 4 til Norge, 3 til Østersøen, 1 til Danmark, 2 til Island, 2 til Genua, 1 til Cette. Alle de øvrige med Ladning udgaaende Dampskibe var bestemte til Island (4 med Stykgods) eller Havne i Storbritannien, hvorhen ogsaa Flertallet af de 34 i Ballast udklarerede Dampskibe afgik.

Af Fartøier af alle Nationer ind- og udklareredes i Leith:

1894	5 570	dr. 1 618 289	Tons
1895	5 375	- 1 631 911	„
1896	5 855	- 1 744 996	„
1897	5 908	- 1 773 870	„
1898	6 261	- 1 883 304	„

I 1898 erlagdes Konsulatafgifter af svenske og norske Fartøier til nedenanførte Beløb:

	Svenske.	Norske.	Tilsammen.
Leith	£ 39. 1. 9	£ 196. 7. 9	£ 235. 9. 6
Aberdeen	- 12. 3. 8	- 114. 1. 3	- 126. 4. 11
Alloa	- 65. 15. 7	- 94. 0. 8	- 159. 16. 3
Arbroath	- — — —	- 2. 19. 5	- 2. 19. 5
Ardrossan	- 3. 14. 8	- 129. 1. 5	- 132. 16. 1
Ayr	- 6. 5. 8	- 36. 13. 3	- 42. 18. 11
Boness	- 60. 5. 11	- 225. 15. 9	- 286. 1. 8
Burntisland	- 226. 18. 9	- 227. 11. 10	- 454. 10. 7
Charlestown	- 9. 8. 6	- 20. 2. 9	- 29. 11. 3
Dundee	- 5. 5. 2	- 45. 15. 7	- 51. 0. 9
Dysart	- 0. 12. 1	- 27. 12. 1	- 28. 4. 2
Fraserburgh	- 21. 17. 1	- 40. 14. 2	- 62. 11. 3
Glasgow	- 94. 11. 0	- 211. 7. 3	- 305. 18. 3
Grangemouth	- 123. 13. 0	- 405 0. 2	- 528. 13. 2
Granton	- 90. 3. 1	- 75. 10. 7	- 165. 13. 8
Greenock	- 12. 1. 5	- 96. 5. 8	- 108. 7. 1
Kirkwall	- 1. 0. 6	- 4. 14. 0	- 5. 14. 6
Lerwick	- 1. 3. 0	- 24. 14. 1	- 25. 17. 1
Macduff	- — — —	- 3. 3. 5	- 3. 3. 5
Methil	- 101. 9. 1	- 249. 12. 6	- 351. 1. 7
Montrose	- 1. 6. 11	- 13. 17. 7	- 15. 4. 6
Peterhead	- 25. 12. 7	- 37. 19. 10	- 63. 12. 5
Port Glasgow	- — — —	- 1. 3. 10	- 1. 3. 10
St. Davids	- 2 5. 8	- 6. 4. 4	- 8. 10. 0
Stornoway	- 1. 13. 3	- 27. 15. 3	- 29. 8. 6
Troon	- 1. 5. 0	- 12. 4. 9	- 13. 9. 9
Wick	- 0. 16. 9	- 22. 17. 6	- 23. 14. 3
Sum	£ 908. 10. 1	£ 2 353. 6. 8	£ 3 261. 16. 9
Heraf tilfalder Konsulskassen	£ 473. 15. 11	£ 1 274. 17. $2\frac{1}{2}$	£ 1 748. 13. $1\frac{1}{2}$
mod i 1897	- 409. 13. $4\frac{1}{2}$	- 1 163. 0. $4\frac{1}{2}$	- 1 572. 13 9
og i 1896	- 383. 6. 9	- 1 048. 11. $6\frac{1}{2}$	- 1 431. 18. $3\frac{1}{2}$

Afgifter til Ulricæ Eleonoræ Kirke i London er af svenske Fartøier, som har besøgt Distriktets Havne, erlagt med tilsammen £ 76. 1. 7 mod £ 64. 16. 3 i 1897.

Antallet af Paa- og Afmønstringer samt Rømninger udgjorde:

for svenske Fartøier:

	Paamønstringer.	Afmønstringer.	Rømninger-
i Leith	29	39	—
ved Vicekonsulsstationerne	109	83	1
tils.	138	122	1

for norske Fartøier:

i Leith	137	108	7
ved Vicekonsulsstationerne	506	604	15
tils.	643	712	22

Antallet af syge, skibbrudne og nødlidende Sømænd, som er blevet hjemsendte af Konsulatet og Vicekonsulaterne, eller som har nydt anden Understøttelse, og for hvem Regning over Udgifter er indsendt til vedkommende Myndigheder opgik til:

svenske Undersaatter . . .	112
norske — . . .	267
udenlandske — . . .	15
tils.	394

Ikke mindre end 13 svenske og 32 norske Fartøier forulykkede forrige Aar paa den skotske Kyst eller blev paa Grund af Søskade kondemnerede. Størstedelen af disse Søulykker indtraf i Slutningen af Oktober Maaned under de da herskende orkanagtige østlige Storme, under hvilke en Masse af vore Fartøier søgte Ly i Leithsfjorden, hvor de gik tilankers indenfor Inch Keith, en under sædvanlige Forhold tryg Forankringsplads. Men Uveiret, hvis Lige ikke i Mands Minde her er oplevet, var af saa voldsom Art, at Fartøierne i Almindelighed ikke formaaede at ride Stormen af; Ankerkjettingerne sprang, og ogsaa iøvrigt ilde medfarne dreves Fartøierne op i Fjorden, hvor de uhjælpelig strandede eller sattes paa Grund for at redde Liv og Eiendom. Desværre gik ved Forlisene 32 Menneskeliv tabt.

3 norske Dampskibe blev i Aaret paa Grund af Overlastning tilbageholdte af Board of Trade i skotske Havne, indtil den i ethvert Tilfælde for meget indtagne Last var udlosset. Stort er altsaa ikke Antallet af saaledes stoppede Fartøier, men øiensynlig vilde det være at foretrække, om Anledning til en saadan Indgriben aldeles ikke forekom. Det synes eiendommeligt, at ikke vore Rederier i større Udstrækning benytter sig af den bekvemme Udvei, der staar dem aaben, nemlig mod en ringe Afgift af 2 à 3 Guineas at faa det af dette Lands Myndigheder fastsatte Lastemærke paaført sine Fartøier, hvorved enhver Skibsfører paa Forhaand kunde være fuldt paa det Rene med den Grændse, som ved Lastning i britisk Havn ikke ustraffet kan overskrides.

Midlertidige Nationalitetsbeviser udfærdigedes af Konsulatet for 1 svensk og 4 for norsk Regning indkjøbte Fartøier; det førstnævnte og to af de sidstnævnte var Dampskibe.

Antallet af de til Konsulatet indløbne Skrivelser udgjorde 1 704 (mod 881 i 1879). De afgaaede Skrivelsers Antal beløb sig til 2 024 (mod 1 076 i nævnte Aar).

Fragtmarkedet.

De Bruttofragter, som opseiledes i Fart paa Distriktets Havne, udgjorde for:

		1898.	I Middeltal i 1893—1897.
svenske Fartøier,	indgaaende . . .	£ 59 301	£ 57 223
„ —	udgaaende	- 111 805	- 70 614
norske Fartøier,	indgaaende . . .	£ 274 853	£ 249 755
„ —	udgaaende	- 285 849	- 201 954

Heri er dog ikke medregnet de af Dampskibe optjente Maanedsfragter, hvis Beløb fra Aar til Aar synes at blive større. Disse Tal udviser en ganske betydelig Tilvæxt i saavel de ankomne som især de afgaaede Fartøiers Fragtfortjeneste. Overhovedet har vel siden Decenniets Begyndelse ikke noget Aar, hvad angaar Skibsfarten paa Skotland, været saa indbringende for vore Rederier som det sidst forløbne.

I Begyndelsen af Aaret, da Østersøhavnene endnu ikke var aabne, var som sædvanligt Kulfragterne for Dampskibe fra skotske Havne lave. Til Helsingborg og Malmø betaltes 5 sh., til Aarhus 4 sh 6 d, til Kiel 5 sh. à 5 sh. 3 d, til Genua eller Savona 8 sh., til Triest eller Venedig 9 sh. à 9 sh. 3 d pr. Ton. I Marts mærkedes en Stigning i Middelhavsfragterne, men det almindelige og derhos sjelden store Begjær efter Skibsrum gjorde sig først gjældende i April Maaned, da Østersøen blev tilgjængelig for Trafik, og en Mængde Tonnage, som ellers vilde være gaaet fragtsøgende til Bristolkanalen, paa Grund af Kulstreiken i Wales opsøgte Leithfjordens Kulhavne, som snart fyldtes af Dampskibe, ventende paa Lastningstørn. Følgen viste sig i en udpræget opadgaaende Tendens i Fragterne, og denne holdt sig udover Sommeren, under hvis Løb adskillige større Ladninger ogsaa afskibedes til fjernere Destinationssteder, som ellers sjelden pleier at forsyne sig med skotske Kul, exempelvis Kanariøerne, Buenos Ayres, Montevideo og andre sydamerikanske Pladse. I Begyndelsen af August noteredes 6 sh. à 6 sh. 3 d til Aarhus, 6 sh. 3 d à 6 sh. 6 d til Kiel, 5 sh. 6 d til Stockholm, 5 sh. 3 d à 5 sh. 6 d til Ørnskøldsvik. Ved Midten af September var Aarhus- og Kielfragterne forhøiet til 7 sh. 3 d à 8 sh., og da der som Følge af den fremskredne Aarstid samtidig erlagdes saa meget som 7 sh. 9 d à 8 sh. til Kronstadt, gav dette Stødet til en yderligere almindelig Stigning i alle Østersøfragterne, medens Middelhavsmarkedet forblev fast paa Basis af 8 sh. 6 d à 9 sh. til Genua. Senere og alt eftersom Tilgangen paa Kul fra Wales efter Streikens Ophør atter aabnedes, mærkedes paa nogle Hold en Nedgang i Raterne, som efter et i No-

vember paany indtraadt Opsving blev end mere omfattende ved Aarets Slutning, da 6 sh. à 6 sh. 3 d noteredes til Aarhus og 5 sh. 6 d à 5 sh. 9 d til Helsingborg.

For Seilfartøierne stillede Fragterne sig i Marts Maaned saaledes: til Christianiafjorden £ 5. 0. 0, til det nordlige Norge £ 5. 10. 0 for større og £ 6. 0. 0 à £ 6. 10. 0 for mindre Fartøier, til svenske Havne i Sundet £ 5. 0. 0, til Gefle £ 4. 5. 0, til Sundsvall £ 4. 10. 0 samt til Kronstadt £ 4. 15. 0, alt pr. keel (= $21^1/_5$ Ton). Den Stigning i Raterne, som indtraadte i April, holdt sig til ud i September, da £ 5. 15. 0 à £ 6. 0. 0 betaltes til Christianiafjorden, £ 6. 0. 0 til Halmstad, £ 6. 10. 0 à £ 7. 0. 0 til Aarhus og Trelleborg samt £ 7. 10. 0 til danske Beltehavne. Et stort Antal i Kultraden engagerede Seilskibe forulykkede eller led Havari i Løbet af Oktober, en Omstændighed, som forklarer, at nogen Nedgang i disse Fragter ikke fandt Sted i Aarets sidste Maaneder. Selv Seilfartøierne fandt, saa længe Streiken varede, ret megen Anvendelse i Kultransporten til fjernere Steder, specielt brasilianske Havne, men Raterne stillede sig dog ikke synderlig gunstige undtagen for til Rio de Janeiro bestemte Staal- eller bedre Jernskibe, som i Oktober fik 18 à 20 sh. pr. Ton. Om Sommeren opnaaedes til Pernambuco 15 sh., til Santos 16 sh. à 17 sh., til San Francisco 17 sh. à 17 sh. 6 d, til Kapstaden 18 sh. og til Demerara 12 sh. 6 d à 13 sh. 6 d.

Trælastfragterne var fastere end Aaret forud. F. o. w. Befragtningerne sluttedes for Dampskibe: til 19 sh. à 20 sh. pr. Std. fra Kronstadt til Grangemouth og Leith samt 20 sh. à 22 sh. fra samme Havn til Dundee, Aberdeen og Montrose, 34 sh. fra Archangel til Grangemouth, 22 sh. à 22 sh. 6 d fra Sundsvall- og Hernøsandsdistrikterne til Grangemouth, Granton og Leith samt 23 sh. à 24 sh. fra Räfsö til Aberdeen og Montrose, ligesom for Seilfartøier til 36 sh. à 37 sh. fra Archangel til Leithsfjorden, 35 sh. à 36 sh. fra Onega til do., 23 sh. à 24 sh. fra Sundsvalls- og Hernøsandsdistrikterne til do., 19 sh. à 20 sh. fra Kronstadt og 24 sh. à 24 sh. 6 d fra Räfsö til Leith. Hvidehavsfragterne gik op ud paa Vaaren, saa at Seilskibe bestemte til Fjorden da erholdt fra Archangel 40 sh., fra Onega 41 sh. og fra Mesane 42 sh. 6 d à 44 sh. I Slutningen af Juli forbedredes Raterne for Seilskibe ogsaa i Østersøtraden; 25 sh. betaltes fra Kronstadt, 28 sh fra Hernøsand og tilgrændsende Lastepladse samt 33 sh. 6 d til Dundee fra Nederkalix. Efter dette er ingen nævneværdige Forandringer at berette. Blot ringe Efterspørgsel efter Seiltonnage sporedes fra September Maaneds Indgang paa Grund af den da indtrædende enorme Forhøielse i Forsikringspræmierne. De for Dampskibe oven angivne Fragtsatser bibeholdtes til ud paa Sommeren. Det gik først meget trægt med Befragtningers Afsluttelse, men efterhaanden som Sæsonen skred fremad, kom der flere Ordres i Markedet, og Raterne begyndte at stige jævnt. Saaledes gik disse i Juni—Juli op til 24 sh. à 25 sh. for Skibninger fra Kronstadt og Hernøsand til Leith og Grangemouth samt noget høiere ved Losning i Aberdeen. Siden indtraf blot en mindre yderligere Stigning fra svenske og finske Havne, hvorved opnaaedes 27 sh. 6 d fra Nedre Botten til Leith, 28 sh. fra Luleå til Aberdeen og 25 sh. à 26 sh. fra Räfsö til Dundee. Den nærmeste Tid før Østersøens Stængning raadede ubetydelig Efterspørgsel efter Skibsrum, hvorfor ogsaa Fragterne gik ned.

I Transport af Malm fra Spanien til Skotland har adskillige norske Dampskibe været sysselsatte i forgangne Aar. Fragterne har ikke her fluktueret i

synderlig Grad. I Førstningen erholdtes fra Bilbao 6 sh. 3 d pr. Ton til Boness og Grangemouth, 6 sh. 6 d til Glasgow. I Marts og April gik disse Fragter ned med 9 à $10^1/_2$ d, men som en Følge af den spansk-amerikanske Krig indtraf atter en Forhøielse i Juni, da 6 sh. 6 d erlagdes til førstnævnte tvende Havne. En Tilbagegang fandt atter Sted i September, men i det sidste Kvartal stod Noteringerne fast ved 6 sh. 6 d à 6 sh. 9 d. Maximum- og Minimum-Zifrene ved Aarets Befragtninger fra Huelva og Sevilla var resp. 8 sh. og 6 sh. 3 d til Grangemouth og Boness med Tillæg af 3 d til Glasgow.

Angaaende Vareudbyttet mellem de forenede Riger og Skotland foreligger med Hensyn til de vigtigste deri indgaaende Artikler følgende officielle Opgaver:

Import fra Sverige.

Varesort.	1898. Mængde.	1898. Værdi i £.	1897. Mængde.	1897. Værdi i £.
Trævarer:				
Hugne	loads 97 010	111 920	loads 88 603	96 025
Sagede	„ 138 689	312 709	„ 135 651	293 195
Stav	„ 2 038	4 881	„ 1 164	2 564
Ribber, Listværk m. v.	„ —	3 694	„ —	2 097
Korn:				
Havre	Cwts. 4 680	1 317	Cwts. 1 000	300
Bønner	„ 14 760	4 060	„ 12 550	3 338
Metaller og Arbeider deraf:				
Jernmalm	Tons —	—	Tons 3 530	2 555
Rujern	„ 4 363	18 332	„ 1 032	5 515
Stangjern	„ 1 588	15 473	„ 1 131	11 566
Skrabjern	„ 333	591	„ 34	137
Staal, uarbeidet	„ 325	3 094	„ 501	6 067
Jernfabrikater	Cwts. 15 656	10 395	Cwts. 39 380	25 384
Træmasse	Ton 15 636	107 647	Ton 17 160	97 550
Papir	Cwts. 69 935	66 787	Cwts. 79 018	75 894
Pap	„ 7 297	3 857	„ 4 916	2 910
Smør	„ 23 974	122 143	„ 24 817	123 886
Sten	Ton 7 675	12 052	Ton 8 002	12 448
Fyrstikker	„ —	44 617	„ —	44 291
Sum		843 569		805 722

Import fra Norge.

Varesort.	1898. Mængde.	Værdi i £.	1897. Mængde.	Værdi i £.
Trævarer:				
Hugne	loads 67 286	73 422	loads 72 386	72 298
Sagede	„ 56 510	100 027	„ 66 406	124 914
Stav	„ 12 596	35 609	„ 13 566	32 120
Metaller og Arbeider deraf:				
Skrabjern	Ton 202	383	Ton 140	261
Jernfabrikater . . .	Cwts. 10 931	9 581	Cwts. 7 060	6 482
Træmasse	Ton 28 495	127 488	Ton 27 236	160 001
Papir	Cwts. 98 105	80 442	Cwts. 120 775	96 632
Pap	„ 5 547	2 433	„ 2 193	888
Olje og Tran . .	Ton 3 579	57 667	Ton 3 700	59 078
Is	„ 29 777	25 255	„ 36 508	21 957
Sten	„ 4 688	6 849	„ 4 626	7 088
Margarin	Cwts 4 156	10 737	Cwts. 5 674	14 947
Melk, kondenseret .	„ 1 665	3 197	„ 1 005	1 917
Sum		533 090		598 583

Export til Sverige.

Varesort.	1898. Mængde.	Værdi i £.	1897. Mængde.	Værdi i £.
Hornkvæg . . .	Stkr. 55	1 164	Stkr. 91	2 460
Føde- og Drikkevarer:				
Fisk	„ —	688	„ —	1 022
Ost	„ —	1 660	„ —	—
Spirituøse Drikke .	Gall. 48 861	18 227	Gall. 28 165	12 076
Sukker	Cwts 10 976	3 298	Cwts. 16 041	4 152
Raavarer:				
Stenkul	Ton 615 401	275 212	Ton 534 177	218 410
Do, Produkter af do.	„ —	22 372	„ —	26 208
Jute	„ 92	986	„ 421	4 747
Fabrikvarer:				
Bomuldsgarn . . .	lbs 286 200	7 324	lbs. 55 100	1 678
Bomuldstøier . . .	„ —	38 354	„ —	40 450
Jutegarn	„ 283 200	2 225	„ 36 100	326
Jutestoffe	„ —	11 830	„ —	5 277
Lingarn	„ 119 400	3 926	„ 13 900	509
Linvarer	„ —	3 463	„ —	7 508
Uldvarer	„ —	1 680	„ —	3 286
Jern og Arbeider deraf samt Staal	Ton 6 696	46 212	Ton 6 438	40 567

Varesort.		1898. Mængde.	Værdi i £.		1897. Mængde.	Værdi i £.
Maskiner	„	—	61 809	„	—	41 457
Gjødningsstoffe	„	6 100	10 550	„	3 752	7 541
Farvestoffe	„	—	5 058	„	—	5 739
Papir	Cwts.	913	1 905	Cwts.	1 177	2 454
Voxdug m. m.	„	—	1 855	„	—	874
Læder	„	—	1 487	„	—	2 213
Frø, alle Slags	„	1 010	1 340	„	790	1 429
Kautschuk, Tilv. af	„	—	1 201	„	—	1 460
Rebslagerarbeider	„	650	1 095	„	1 041	1 539
Sum			524 921			433 382

Værdien af diverse andre til Sverige udførte Artikler oplyses at være £ 15 904 for 1898 og £ 8 510 for 1897, hvorefter Exportens Totalværdi for det første Aar skulde opgaa til £ 540 825, for det sidste til £ 441 892.

Export til Norge.

Varesort.		1898. Mængde.	Værdi i £.		1897. Mængde.	Værdi i £.
Føde- og Drikkevarer:						
Fisk		—	1 960		—	104
Spirituøse Drikke	Gall.	49 093	18 144	Gall.	16 898	6 648
Sukker	Cwts.	99 405	54 093	Cwts	92 556	50 726
Poteter	„	—	—	„	10 553	1 289
Raastoffe:						
Stenkul	Ton	373 285	169 629	Ton	363 376	144 081
Do., Produkter af	„	—	9 482	„	—	10 267
Jute	„	311	3 052	„	89	1 070
Kautschuk	„	—	2 606	„	—	—
Fabrikvarer:						
Bomuldstøier	„	—	30 454	„	—	29 171
Jutegarn	lbs.	360 500	3 188	lbs.	344 900	2 896
Jutestoffe	„	—	34 411	„	—	18 384
Lingarn	„	106 100	2 640	„	116 900	2 871
Linvarer	„	—	21 585	„	—	23 293
Uldgarn	„	69 600	5 107	„	40 100	3 104
Uldvarer	„	—	5 850	„	—	4 734
Klædesvarer	„	—	15 410	„	—	10 006
Jern, alle Slags, samt Staal	Ton	21 851	131 968	Ton	18 094	107 406
Maskiner	„	—	39 484	„	—	29 777
Rebslagerarbeider	Cwts.	6 062	8 703	Cwts.	5 360	7 388
Voxdug m. m.	„	—	5 557	„	—	1 876
Tomme Sække	Dus.	11 423	2 376	Dus.	13 941	2 260

Varesort.	1898. Mængde.		Værdi i £.	1897. Mængde.		Værdi i £.
Kautschuk, Tilv. af .	„	—	2 006	„	—	1 089
Porcelæn og Lergods .	„	—	1 977	„	—	529
Farvestoffe	„	—	643	„	—	1 248
Papir	Cwts.	584	732	Cwts.	1 314	1 532
Sum			571 057			461 749

Da Værdien af diverse andre til Norge udførte Artikler er meddelt at være £ 14 316 for 1898 og £ 12 672 for 1897, bliver Totalværdien af hele Exporten £ 585 373 for det første samt £ 474 421 for det sidste Aar.

En væsentlig Del af al Import og Export af, hvad der hører under Benævnelsen Stykgods, formidles af de regulære Dampskibe som trafikerer Granton og Grangemouth.

Trævarer. Importen heraf til Skotland var meget livlig og i sin Helhed af omtrent samme Omfang som foregaaende Aar.

Importen til Skotland fra Norge, særlig fra Østkysten, har aftaget, hvilket turde bero dels paa den daarligere Kvalitet, dels derpaa, at Varerne skibes med alt for stor Vankant og derfor blot finder Anvendelse til specielle Øiemed. Om man fra saadanne Afskibningssteder som Drammen, Tønsberg, Laurvig, Sandefjord, Brevig, Arendal m. fl. kunde hidsende skarpkantede Varer, antages disse med meget større Lethed at ville finde Afsætning paa det skotske Marked.

Importen af boards og floorings har ikke tiltaget i nogen synderlig Grad, idet Importørerne i Skotland for største Delen selv har Sagbrug samt sager og høvler de af dem importerede deals og battens. Af Kassebord indførtes en ikke ubetydelig Kvantitet, hovedsagelig fra Gøteborg, Norges Østkyst og Trondhjem. Denne Import ansees for at have en god Fremtid for sig.

Lathwood importeredes ikke fra de Forenede Riger, idet nemlig Importørerne ligesom i tidligere Aar dækkede sine Behov heraf fra Riga og St. Petersburg.

Stav indkom i betydelig Mængde fra Norge til de nordskotske Havne, for største Delen bestaaende af Granstav fra Trondhjems Distrikt. Denne Artikel er meget eftersøgt, og da Importørerne holder Lager deraf paa alle de større Forbrugssteder til moderate Priser, er det vanskeligt at finde Kjøbere for andre Kvaliteter. Enkelte Ladninger af Birkestav indførtes dog til saavel Nord- som Øst-Skotland.

Af billets modtoges blot nogle faa Ladninger.

Importen af Pitprops har i Aaret været meget betydelig, hvilket hænger sammen med, at Exporten af Kul paa Grund af den langvarige Kulstreike i Wales var større end nogensinde.

Priserne var om Vaaren som følger:

Kort Props: $2^1/_2$" 1 sh. $10^1/_2$ d, 3" 3 sh. $1^1/_2$ d, $3^1/_2$" 3 sh. $7^1/_2$ d, 4" 4 sh. $1^1/_2$ d, med 1 sh. Stigning for 100 Fod.

Lang Props: 3″ × 11—12 Fod Middelslængde 3 sh. 9 d,
3″ × 15—16 — — 4 sh.

Med et Par Afbrydelser gik disse Priser op, indtil de naaede sit Høidepunkt om Høsten, da de var:

Kort Props: $2^1/_2$″ 2 sh. 3 d, 3″ 3 sh. 5 d, $3^1/_2$″ 3 sh. 11 d, 4″ 4 sh 6 d, med 1 sh. Stigning for 100 Fod

Lang Props: 3″ × 11—12 Fod Middelslængde 4 sh. 6 d,
3″ × 15—16 „ — „ 4 sh. 9 d.

For Props skaaren efter Kjøberens Specifikation kan stedse bedre Priser erholdes, og saadanne Ladninger er meget lettere at sælge. Efterspørgselen efter Props har gjennemgaaende været særdeles livlig. Da Kulmarkedets Stilling er meget fast, kan Priserne ventes at blive meget gunstige for Exportørerne i indeværende Aar.

Af Minetømmer, Telegrafstolper og Sparrer var Importen omtrent lige med foregaaende Aars og saaledes ikke af større Betydning.

Træmasse. Karakteristisk for 1898 var den indtraadte Tilvæxt i Konsumptionen i Skotland af kemisk Træmasse samt Nedgangen i Importen fra Sverige og Norge af mekanisk Masse.

Sulfitmasse. Vidtomfattende Forslag er bragt paa Bane til Anlæg af nye Sulfitmassefabriker i Canada; flere saadanne holder nu paa at opføres, og det turde være temmelig vist, at Konkurrancen paa det skotske Marked fra de nordamerikanske Koloniers Side kommer til i en nær Fremtid at blive ret mærkbar for de Forenede Riger, især fordi mange Papirtilvirkere i Skotland i Egenskab af Aktionærer er interesserede i nysnævnte Foretagender, hvilke naturligvis af denne Grund kan regne paa en vis Fortrinsret ved Afslutning af Kjøb. Hvis de svenske og norske Fabrikanter ikke vil se sig fortrængte, maa de vistnok beflitte sig paa at forbedre sin Vare og særlig lægge Vægt paa en moderat Blegning og Fibrenes Renhed. I Begyndelsen af Aaret holdt Priserne sig for prima Kvalitet, men da man senere troede at kunne vente en Forbruget overstigende Produktion, sank de under Sæsonens Forløb hele 10 sh. uden atter at gaa op inden Aarets Slutning, da £ 8. 0. 0 à £ 8. 5. 0 pr. Ton noteredes for bedste Sort ubleget Masse.

Efter Sodamasse var der Aaret igjennem ret stor Efterspørgsel; Produktionen holdt ganske jevne Skridt med Forbruget, og Prisfluktuationerne var derfor ikke heller videre nævneværdige, skjønt Virkningerne af Nedgangen i Prisen paa Sulfitmassen ikke kunne undgaaes. Ved Udgangen af Aaret betaltes £ 8. 5. 0 pr Ton for ubleget Vare af bedste Mærke.

Mekanisk Masse. Paa Grund af den tiltagende Konkurrance i Avispapir — der her hovedsagelig tilskrives det forøgede Antal Papirfabriker i Sverige og Norge — har de Fabriker i Skotland, som hidindtil har tilvirket dette Slags Papir, nu indskrænket sin Produktion, og Resultatet heraf viser sig i en saa vidt mærkbar Formindskelse i Efterspørgselen efter mekanisk Træmasse, at der for Tiden neppe er nogen Udsigt til en forøget Import af denne Masse Papirfabrikanterne viser sig mere og mere tilbøielige til at anvende de finslebne Sorter. Priserne forblev faste i den største Del af Aaret, dog med noget nedadgaaende Tendens. I December noteredes vaad (50 pCt.) Masse til £ 2. 0. 0 for ordinary og £ 2. 5. 0 for „finely ground“ pr. Ton.

Smør. Norsk Smør hidkom blot i mindre Forsendelser; dets Kvalitet er ofte ujævn og skal, selv naar det er som bedst, lade adskilligt tilbage at ønske samt være baade det danske og svenske ganske underlegent, hvorfor det ogsaa i Regelen sælges til 6 sh. à 10 sh. pr. cwt. under gjældende Maximumspris. Man har bemærket som et beklageligt Forhold, at Norges Smørexport saa væsentlig formindskes ved Sommertiden, da mere lønnende Afsætning end ellers turde kunne opnaaes. Finsk og hollandsk Smør af fortræffelig Beskaffenhed indføres da i ret stort Omfang. Aaret begyndte med efter her raadende Forhold temmelig høie Noteringer, 112 sh. pr. cwt., som dog snart fik en synkende Tendens. Efter en af øget Efterspørgsel foranlediget Forhøielse i Slutningen af Februar indtraadte et pludseligt Prisfald paa indtil 24 sh, som holdt sig til Begyndelsen af Juni. Markedet var i denne Tid yderst daarligt, men forbedredes senere lidt efter lidt, og i Juli—Oktober fandt en Prisstigning af 31 sh. Sted. November var i det hele rolig med mellem 111 sh og 121 sh. varierende Priser. I Begyndelsen af December noteredes Aarets høieste Pris 126 sh., som dog ikke holdt sig længe; ved Maanedens Slutning var den reduceret med 10 sh.

Kornhandelen i Skotland har sit Hovedcentrum i Leith. Hvedemarkedet, som naturligvis er det mest betydelige, har gjennemgaaet et Aar opfyldt af mere eller mindre sensationelle Tildragelser, blandt hvilke Amerikaneren Leiter's bekjendte „corner" Operationer indtager den vigtigste Plads.

For Havreimportørerne var 1898 et i det hele daarligt, i flere Tilfælde tabbringende Aar. Begyndelsen var dog god og Fortjenesten paa Forsendelserne fra Rusland og Canada indbringende, men Hvedekrisen indvirkede ufordelagtigt ogsaa paa Forretningerne i Havre. Til Leith og Granton opgives i 1898 at være importeret 580 000 quart. Hvede, 636 300 quart. Byg, 150 700 quart. Havre og 395 400 quart. Mais samt 644 300 Sække Mel.

Et Tilbageblik paa den rent industrielle Virksomhed i Skotland i 1898 viser, at Aaret i denne Henseende har været et af de mest gunstige i Nationens Historie. Inden flere af de vigtigere Grene af Tilvirkningen indtraf det næsten exempelløse Forhold, at Tilgangen ikke formaaede at holde tilnærmelsesvis Skridt med Efterspørgselen, og det uagtet samtlige Værksteder dreves under Høitryk og saa liberalt forsyntes med nye Redskaber og Maskiner, at deres Produktionskraft opgives i flere Tilfælde at være fordoblet. Dette Opsving hidrører nærmest fra den bekjendte Maskinarbeiderstreik, under hvilken Masser af ufærdigt Arbeide lagdes tilside, som efter Streikens Slutning maatte skyndsomt gjenoptages. Men hertil kom inden kort Tid en Mængde nye Bestillinger af omfattende Art, især for at tilfredsstille de trængende Behov af Materiale til Skibs- og Husbygninger, samt Jernbane-, Bro- og Havneanlæg. Alene det Materiale, som i Aarets Løb betingedes af Nybygninger for Handelsflaadens Regning, anslaaes til en Værdi af $5^1/_2$ Million Pounds Sterling. De Fordringer, som inden Landet saaledes stilledes til især dets Jern-, Staal- og hermed forbundne Industriers Produktionsevne, har imidlertid foraarsaget, at mange Anledninger blev forsømte til Udvidelse af det udenlandske Marked, paa hvilket man tvertimod tabte Terræn, idet Udlændingerne paa sin Side syntes her at ville tiltvinge sig et udvidet Afsætningsomraade. Aarets økonomiske Resultat vilde sikkert være blevet end mere glimrende, hvis de Industridrivende under Iagttagelse af fornødent Fremsyn, havde rustet sig bedre til at tage fat paa det Jættearbeide, som var bleven dem paalagt. Kloge af den vundne Erfaring turde de nu være anderledes beredte til at møde den nærmeste Fremtid, selv om dette maatte ske med en Opofrelse af de høie Priser.

*

Jern og Staal. Baade Produktionen og Konsumptionen af Rujern i Skotland var større end i noget foregaaende Aar, og for Fabrikanterne stillede Priserne sig meget fordelagtigt. 1898 udmærkede sig forøvrigt ved en næsten fuldstændig Udebliven af Spekulationskjøb i skotsk Rujern warrants, hvortil formodentlig den enorme Tilvirkning til lave Priser i de forenede Stater og Importen derfra ved Siden af den „corner", som opstod i Cleveland warrants, var de væsentlig bidragende Aarsager. Desværre var Exporten til Udlandet adskillig mindre end tidligere, og da i Tyskland Rujernstilvirkningen i den senere Tid er bleven betydelig udviklet, befrygtes det, at en yderligere Nedgang i nævnte Export ikke kan undgaaes. Ogsaa Afsætningen til Udlandet af forarbeidet Jern er aftaget, medens Efterspørgselen inden Landet har været i stærk Tilvæxt. Følgende statistiske Oplysninger angaaende den skotske Rujernstilvirkning fortjener at meddeles:

	1898	1897	Forøgelse	Formindskelse
	Tons	Tons	Tons	Tons
Produktion . .	1 190 264	1 187 637	2 627	—
Konsumption:				
i Støberierne . . .	205 727	190 862	14 865	—
i Smede- og Staalværkerne . . .	766 273	757 857	8 416	—
Tilsammen	972 000	948 000	23 281	—
Export, udenlandsk .	127 082	138 022	—	10 940
— anden . .	165 190	144 712	20 478	
Tilsammen	292 272	282 734	9 538	
Lager den 31 Decbr.	390 345	464 353	—	74 008
Antal Ovne i Virksomhed den 31 Decbr:				
Sædvanlige Jernovne	29 St.	39 St.		
Hematilovne . . .	50 „	36 „		
Basiske Ovne . . .	4 „	6 „		
	83 St.	81 St.		

	1898	1897
Gjennemsnitsproduktion pr. Ovn pr. Uge. . .	279 Tons	286 Tons
Høieste Pris paa skotske warrants	£ 2. 10. 5	£ 2. 8. 11
Laveste „ „ — —	„ 2. 5. $2^1/_2$	„ 2. 3. 2

Gjennemsnitspris paa skotske warrants £ 2. 7. 2 £ 2. 5. 4

For Vestkystens hematilwarrants fluktuerede Priserne i forrige Aar mellem £ 2 19. $4^1/_2$ og £ 2. 8. $2^1/_2$. Clevelandwarrants betingede fra £ 1. 19. 10 til £ 2. 12. 0.

Inden Staalindustrien angives Tilvirkningen at have overskredet

det næstforegaaende Aars med 10 pCt. I Januar betaltes for Skibsplader £ 5. 7. 6, for Dampkjedelplader £ 6. 5. 0, for Vinkeljern £ 5. 5. 0 samt for Stænger £ 6. 2. 6, alt pr. Ton. I Løbet af Juni steg disse Priser til resp. £ 6, £ 6. 10. 0, £ 5.15.0 og £ 6.12.6 for ved Aarets Slutning at blive staaende ved de endnu høiere Beløb af resp. £ 6. 17. 6, £ 7. 15. 0, £ 6. 10. 0 og £ 7. 5. 0. Denne gradvise, mærkelige Prisstigning, delvis paavirket af de som Følge af Grubearbeiderstreiken i Wales forøgede Omkostninger ved nødvendigt Brændsel foregik, uden at nogetsomhelst Afbræk derved skeede i Forretningerne og synes, naar Hensyn tages til det uhørte Tryk, for hvilket Fabrikanterne var udsatte fra Kundernes Side, at vidne om en rosværdig Tilbageholdenhed hos de førstnævnte.

Skibsbyggeriet.

Aldrig tilforn har en saa livlig Virksomhed udviklet sig inden den skotske Skibsbyggeriindustri. Det forgangne Aar var et Rekordaar med Hensyn til den deri nybyggede Tonnage, som ifølge indsamlede Opgaver da opgik til ialt 515 197 Tons mod 371 745 Tons i 1897 og fordelte sig paa 408 Fartøier. Heraf gik paa Vandet ved Clyden, hvor de fornemste Værfter er beliggende, 328 Fartøier dr 466 832 Tons, ved Firth of Forth 31 Fartøier dr. 26 624 Tons, ved Tayfjorden 21 Fartøier dr. 14 292 Tons samt i Aberdeen 28 Fartøier dr. 7 449 Tons. Blandt Fartøier, som er gaaet af Stabelen ved Clyden, turde under Rubriken „foreign" i den foreliggende Specifikation, foruden et Flertal danske, ogsaa skjule sig nogle faa for svensk og norsk Regning bestilte. Som svenske angives udtrykkelig 2 Dampskibe paa resp. 1 365 og 844 Tons Bruttodrægtighed og som norske ligeledes 2 Dampskibe paa resp. 683 og 150 Tons, det sidste en Fisketrawler.

Nogen egentlig nye Fartøistyper har det forløbne Aar ikke at opvise. Staaldampskibe, varierende mest mellem 2 000 og 6 000 Tons samt forsynede med triple-expansion-Maskiner, har været den almindelige Regel, hvorfra Undtagelser næsten udelukkende foruden af Pramme og Lystjagter har bestaaet i et mærkeligt stort Antal Flodbaade af forskjellige Sorter, hovedsagelig bestemt for det Indre af Afrika og de europæiske Besiddelser i Østen. Ved Clyden byggedes sidstanførte Aar blot et eneste større Seilfartøi. Alt tyder paa, at den sidste Time holder paa at slaa for dette Slags Transportmidler, og Forholdet synes at være næsten det samme ogsaa andetsteds undtagen i Frankrige, hvor Bygning endnu foregaar af Seilfartøier, hvis Master og Rær dog skal være af skotsk Tilvirkning (Port Glasgow).

Paa Skibsbyggeriindustriens Omraade er Tyskland i de sidste Aar gaaet rask fremad. Dets samtlige nybyggede Skibe (Handelsfartøier) opgik ifølge Opgaver fra Lloyds Register for 1898 til 153 147 Tons, og Afstanden er altsaa meget stor fra Storbritannien og Irland med disses modsvarende Tilvirkning af 1 367 570 Tons. Ikke desto mindre er man dog her tilbøielig til i de tyske Skibsbyggerier at se en ikke ufarlig Konkurrent.

Den blomstrende Tilstand inden de mange Industrigrene, af hvis Vel eller Ve den skotske Kultrade i væsentlig Grad afhænger, vilde i og for sig have sikret denne et godt Aars Udbytte. 1898 blev imidlertid ikke alene et godt, men endog et brillant Aar for denne Trade, og Forklaringen hertil ligger i

den uventet indtraadte Grubearbeiderstreik i Wales og Monmouthshire, som varede i fem hele Maaneder, April—August, og paa de skotske Kulhavne overflyttede en voldsom Export delvis til Afsætningssteder, som ikke før har pleiet herfra at tage sine Forraad og vel neppe i Fremtiden kommer til at gjøre det under normale Forhold. Medens den omhandlede Streik havde tilfølge en Formindskelse, dog efter hvad der opgives af kun ca. 390 000 Tons i hele Storbritanniens Udførsel af Kul, forøgedes Exporten fra Skotland i 1898 med 1 092 563 Ton eller fra 5 262 839 til 6 355 402 Ton, hvori dog ikke er indbefattet Afskibningen til indenlandske Havne, som udgjorde 3 585 800 Tons. Øverst blandt de importerende Lande stod Tyskland med ca. 1 566 000 Tons og nærmest i Rækken følger Danmark med ca. 854 000 Tons, Rusland med ca. 656 000 Tons, Sverige med ca. 615 000 Tons, Frankrige med ca. 524 000 Tons, Italien med ca. 503 000 Tons, Norge med ca. 373 000 Tons, Holland med ca. 113 000 Tons o. s. v. Baade den svenske og den norske Import har i Aarenes Løb uafbrudt tiltaget. Saaledes skibedes i 1891 til Sverige 328 572 og til Norge 287 567 Tons, i 1894 til Sverige 387 830 og til Norge 298 069 Tons samt i 1897 til Sverige 533 993 og til Norge 362 900 Tons. Tyskland, der som anført er det fornemste Marked i Udlandet, berettes at have formindsket sin Import i forrige Aar med 12 pCt. Dets egen Produktion synes at være blevet stærkt stimuleret af de her ogsaa efter Walesstreikens Slutning raadende høie Priser, og under alle Omstændigheder er saavel de tyske, især de westfalske, som de belgiske Kulgruber noksaa slemme Rivaler for Skotland paa det kontinentale Marked. De har i saa Henseende den store Fordel af faste Jernbanefragter, medens de herværende Exportører er nødt til at regne med høiere Transportomkostninger overalt.

Fra de vigtigste af Distriktets kulexporterende Havne udførtes i 1898 følgende Kvantiteter:

Glasgow 2 691 309 Ton, Grangemouth 1 406 939 Tons, Methil 1 230 554 Tons, Burntisland 916 301 Tons, Leith 912 636 Tons, Boness 498 608 Tons, Granton 238 828 Tons, Alloa 201 412 Tons, Greenock 117 305 Tons, Charlestown 56 567 Tons og Dysart 45 174 Tons.

Paa Priserne udøvede Streiken umiddelbart den Virkning, at disse steg med omkring 2 sh. pr. Ton, og da Efterspørgselen stadig tiltog, indtraadte i Juli og August endnu to Prisstigninger af resp. 6 d. Herved forblev det uagtet Streikens Afslutning til Midten af Oktober, da Priserne atter gik ned med 1 sh. 6 d à 1 sh. 9 d. I November sank de endnu lavere for paany at gaa op i December med omkring 1 sh.

Fiskerinæringen.

Ifølge Board of Trades statistiske Tabeller var Resultatet af Aarets Fiske, sammenlignet med 1897, som følger:

	1898.		1897.	
	Mængde i Cwts.	Værdi i £.	Mængde i Cwts.	Værdi i £.
Sild	4 691 383	949 044	2 966 274	707 543
Kolje . . .	747 916	427 213	866 326	435 119
Torsk . . .	556 283	216 596	590 814	201 535
Flyndre . . .	73 110	79 900	70 709	75 961
Lange . . .	111 610	35 235	159 640	45 863

	1898.		1897.	
	Mængde i Cwts.	Værdi i £.	Mængde i Cwts.	Værdi i £.
Tunge . .	17 749	36 949	13 227	31 786
Helleflyndre	24 553	33 058	30 113	40 174
Hvitting .	39 639	21 205	36 722	19 131
Andre Slags .	282 978	77 295	267 915	70 410
Skalfisk . .	—	77 268	—	83 638
tils.		£ 1 953 763		£ 1 710 260

Af Fangstværdien for 1898 falder £ 1 439 004 paa Østkystfisket, £ 331 193 paa Vestkystfisket og £ 183 566 paa Fisket ved Orkney- og Shetlandsøerne.

Fishery Board for Scotland meddeler i sin nys offentliggjorte Beretning, at Antallet af Personer, som i forrige Aar fandt Sysselsættelse i til Fisket henhørende Næringsgrene, opgik til 89 600, hvoraf 36 000 Fiskere bemandende en Flaade af sammenlagt 11 590 Baade. Af disse Baade var 11 400, værdsat til £ 1 286 000, Ro- og Seilbaade, medens Resten 190, hvis Værdi angives til £ 576 000, og hvori indbefattes 149 „trawlers", dreves med Damp.

Den exceptionelt rigelige Fangst af Sild udgjorde Aarets mest karakteristiske Træk. Paa Østkysten fangedes dobbelt saa meget som i 1897, ved Orkney- og Shetlandsøerne mere end det dobbelte Kvantum, hvorimod Fangsten paa Vestkysten viste en Formindskelse. Alene til Frasersburghs Distrikt indbragtes over 1 Million Cwts.; Peterhead kom nærmest med 674 000 Cwts., derefter Shetland med 643 000 Cwts., Stornoway med 530 000 Cwts., Wick med 399 000 Cwts. Exporten opgik til 1 432 500 Tønder eller 655 000 Tønder mere end i 1897, og anslaaes til en Værdi af ca. £ 1 382 000. Tyskland er fremdeles det vigtigste Marked, men i Totaludførselen did, der anslaaes til £ 1 077 000; indgaar ogsaa Varemængder, som er bestemte for Østerrige og det indre af Rusland, hvilket sidstnævnte Lands direkte Import kommer nærmest efter Tysklands med 303 000 Tønder. Gjennemsnitspriserne var for fersk Sild pr. cran 13 sh. 6 d paa Østkysten, 13 sh. $1^3/_4$ d paa Orkney- og Shetlandsøerne samt 17 sh. $4^3/_4$ d paa Vestkysten; for saltet Sild pr. Tønde 14 sh. 2 d paa Østkysten, 15 sh. paa Orkney- og Shetlandsøerne samt 24 sh. 6 d paa Vestkysten.

Af saakaldt „round" Fisk var Fangsten ca. 188 000 Cwts. mindre en Fjoraarets, men de Priser, som erholdtes, var i Gjennemsnit høiere. „Trawlers" optog ca. 162 000 Cwts. mere end i 1897, „liners" ca. 350 000 Cwt mindre. Nedgangen i Torskefangten er først og fremst at tilskrive det m lykkede Fiske i Moray Firth Distriktet.

Fangsten af „flat" Fisk, i det hele noget større end det foregaaende Aars, prægedes ogsaa af en Formindskelse i, hvad der landedes fra „liners" i Sammenligning med „trawlers". De sidste fik sin Vare meget bedre betalt end de første, men Gjennemsnitspriserne var omtrent de samme som i 1897.

Fra Distriktets Vicekonsulater foreligger i Sammendrag følgende Meddelelser:

Aberdeen.

For alle Forretningsgrene, undtagen Linindustrien, har 1898 været et særlig godt Aar.

Af Granit importeredes fra Sverige og Norge i Tiden fra den 30te September 1897 til den 30te September 1898 tilsammen 12 619 Tons eller 1 205 Tons mindre end i den tilsvarende nærmest foregaaende Periode. Priserne har holdt sig oppe, og antages ingen Formindskelse at ville ske i indeværende Aars Import. Trævareimporten fra Sverige, Norge og Finland udviste en Forøgelse af 12 201 loads. Ligesaa er af Is fra Norge indført 1847 Tons mer end ifjor, hvilket kommer af, at kunstig Is ikke kunde tilveiebringes i tilstrækkelig Mængde til at fylde de Behov, som fremkaldtes af den store Fangst af fersk Fisk. Tilvæxten i Importen af Træmasse for Papirtilvirkning fra 6 093 til 7 975 Tons kan for en væsentlig Del tilskrives de direkte Kommunikationer, som for tre Aar siden etableredes mellem Aberdeen og Norges Østkyst. Norsk Papir, passende for Aviser, indførtes i omtrent samme Kvantitet som forud.

Store Pengesummer er i det forgangne Aar fortjent i Fiskeribedriften og dertil henhørende Binæringer. Særlig Sildefisket slog meget godt til; Fangsten oversteg 1897 Aars med 42 894 crans, og Exporten øgedes med 21 782 Tønder.

Skibsfarten paa Aberdeen tiltog for den udenlandske Trades Vedkommende med 10 000 Tons, hvorimod en Formindskelse af 12 500 Tons indtraf med Hensyn til de i Kysttrade gaaende Fartøier.

Alloa.

I South Alloa — Vicekonsulsstationen — udlossedes i forrige Aar 290 Fartøier dr. 52 572 Tons Bruttodrægtighed, hvilket er en Formindskelse af 30 Fartøier og 4 826 Tons i Sammenligning med 1897. Anordningerne for Fartøiernes Losning og Expedition har imidlertid undergaaet Forbedringer, hvorhos nye Mudringer i Havnen er foretaget.

Importen af pitwood opgik til 68 803 Tons mod 76 222 Tons Aaret forud. Ingen Tilvæxt mærkes i Tilførselen fra Sverige og Norge, hvorimod Finland, Rusland og Tyskland forsyner Markedet med stadig voxende Kvantiter af denne Vare. Endnu ved Aarets Slutning var Lagrene meget store, men Priserne er i Aarets Løb gaaet betydelig op, og for 1899 turde der være Udsigter til en fortsat Prisstigning.

South Alloas Export af Kul og Mursten var blot ubetydelig større end i 1897, medens derimod en anseelig Tilvæxt fandt Sted i Kuludførselen fra North Alloa som en Følge af, at dersteds foretagne Uddybninger af Dokkerne har skaffet endog større Dampskibe Leilighed til at løbe ind der og indtage fuld Ladning.

Redere og Skibsførere fraraades at befragte sine Fartøier til Sterling, da Floden mellem Alloa og nævnte Plads er meget farlig at trafikere, hvorhos Fartøier, som ankommer ved laveste Vandstand, ofte maa ligge og vente paa næste Springtid en hel Uge eller endnu længere. Ikke sjelden er der Vanskeligheder ved at erholde Bugserhjælp, som til og med er temmelig dyr.

Til Sterling importeres Egestav og Oljekager fra Memel, Danzig, Stettin og St. Petersburg.

Boness.

Importen af Tømmer og pitwood, som naaede en usædvanlig Høide i 1897, gik noget tilbage i forrige Aar, da der hid indførtes ialt 124 992 loads, hvoraf 116 991 loads hugget og 8 001 loads saget Virke.

Priserne for mixed Props var følgende:

	3″	3½″	4″	4½″	5″
Om Vaaren . .	3 sh.	3 sh. 6 d	4 sh.	4 sh. 9 d	5 sh. 9 d
„ Sommeren .	3 sh. 4 d	3 sh. 10 d	4 sh. 6 d	5 sh. 6 d	6 sh. 6 d
„ Høsten . .	3 sh. 3 d	3 sh. 9 d	4 sh. 6 d	5 sh. 6 d	6 sh. 6 d

Skibningerne foregaar hovedsagelig fra Norge. Det meste af, hvad der kommer fra Sverige, udgjøres af vel sorterede Ladninger, som ogsaa betinger høiere Priser end de ovennævnte, og de norske Exportører anbefales heri at følge Svenskernes Exempel

Baade ind- og udgaaende Fragter var gode; endog Redere af mindre Fartøier har uden Tvivl staaet sig brav, men Rederierne i Sverige og Norge tilraades ikke destomindre at lægge Vind paa at anskaffe mere Dampskibstonnage som det, der bliver Fremtidens Transportmiddel.

Burntisland.

Aarets Kulexport opgik til 916 301 Tons, hvoraf 193 463 Ton afskibedes til Sverige og 42 372 Ton til Norge. For nærværende kan ved Springtid Ladning her indtages af Fartøier paa op til 2 000 à 2 500 Tons Drægtighed, men da den nuværende Plads og Vandets Dybde ikke svarer til den tiltagende Efterspørgsel efter de bedre Kulsorter, som fra Burntisland udføres, har Havnemyndighederne paabegyndt Anlæg af en ny stor Dok, der skal forsynes med alle moderne Installationer og have en Dybde af 28 Fod ved Springtid og 22 Fod ved laveste Vandstand. Dokken formodes at blive færdig i Løbet af Aar 1900, hvorefter Fartøier af selv de største Dimensioner kommer til uhindret at kunne indtage Ladning. Burntisland besidder den store Fordel at have en dyb Red, hvor Fartøierne Dag og Nat kan ligge trygt til Ankers under fuld Belysning af Inch Keith Fyr.

Hele Importen i 1898 udgjorde 36 000 Tons og bestod hovedsagelig af Lin- og Bomuldsfrø fra Ægypten (ca. 15 000 Tons), Pitprops fra Sverige (3 456 Tons), do. fra Norge (2 421 Tons), Tømmer fra Amerika (3 607 Tons),

Korkaffald fra Spanien (2 030 Tons), Halm fra Holland (1 922 Tons) samt Cement (5 157 Tons), hvorhos ogsaa indførtes mindre Kvantiteter af bl. a. Træmasse fra Sverige og mosslitter fra Norge.

Nogle faa Mil udenfor Havnen ligger de vidtstrakte Fifeshiregruber, hvorfra al senere afskibet Kul hentes. Som Følge af Kulstreiken i South Wales forrige Aar steg Grubearbeidernes Løn i dette Distrikt med mellem 40 og 50 pCt., og i omtrent lignende Proportion forbedredes Lønsvilkaarene for Arbeiderne inden de fleste andre Erhvervsgrene. Priserne paa saavel Kul som andre Industriprodukter er betydelig forhøiede.

Charlestown.

Handelsoperationerne paa denne Plads bestaar fremdeles næsten udelukkende i Import af pitwood og andre Trævarer samt Export af Kul. Desværre formindskes efterhaanden Trafiken paa Havnen, hvortil den vigtigste Aarsag ligger i den stærke Konkurrence fra Grangemouth, Boness, Leith og Granton paa den sydlige Side af Firth of Forth samt Methil og Burntisland paa den nordlige. Dertil kommer, at det Slags Fartøier, som mest besøger Charlestown, nemlig de mindre Seilfartøier, paa Grund af Forlis mere og mere reduceres i Antal uden andet end undtagelsesvis at erstattes af andre. I 1898 ankom tilsammen 250 Fartøier af 36 500 Tons Drægtighed mod 271 dr. 38 090 Tons nærmest foregaaende Aar. De svenske og norske Fartøiers sammenlagte Tonnage opgik til 8 513 Tons.

Af pitwood, Planker, Battens og Ved udlossedes ialt 8 623 loads. Heraf bidrog Sverige med 5 616 loads, Norge med 2 169 loads og Rusland med 838 loads Importen, som foregik i 15 svenske, 11 norske, 21 danske og 3 russiske Fartøier, udviser en Tilvæxt i Sammenligning med 1897, da der fra Sverige modtoges 3 895, fra Norge 1 852 og fra Rusland 620 loads eller tilsammen 6 367 loads. De svenske Trævarer er i Almindelighed af korte Længdedimensioner i Modsætning til de norske og russiske. I det hele turde Priserne for Afskiberne have været tilfredsstillende, men da Salget sker gjennem Firmaer i Leith og Glasgow, kan bestemte Prisopgaver ikke her leveres.

Af Kul exporteredes 56 567 Tons eller omkring 7000 T. mindre end i 1897. Til Sverige afsendtes 2 702 Tons i 9 svenske og 1 dansk Fartøi, til Norge 4 172 Tons i 18 norske og 1 dansk Fartøi. Den største Del af den resterende Export gik til Danmark. Gjennemsnitstiden for Kulladningers Indtagen i Charlestown, hvor Fartøierne sjelden behøver at vente paa Tur, beregnes til 2à3 Dage hele Aaret igjennem. Kulpriserne var i 1898 meget faste. I Saisonens Begyndelse annoncerede Grubeeierne en Forhøielse af 3 d pr. Ton, og om Sommeren og Høsten steg Priserne yderligere. Ved Aarets Slutning noteredes for 1ste Klasses Kul 9 sh. 9 d, 2den Klasses 8 sh. 9 d og 3die Klasses 8 sh., alt pr. Ton f. o. b.

Det er at beklage, at Charlestown ikke flittigere besøges af Fartøier af mellem 100 og 400 Tons d. w., for hvilke Havnen med sin beskyttede Beliggenhed, gode Ankergrund og gunstige Tidevandsforhold synes at frembyde særlige Fordele. For nogle faa Aar siden opførtes to Dampkraner, hvorved Lastningen i høi Grad paaskyndedes.

Dundee.

Trælast. Den direkte Import af Tømmer fra Udlandet var ikke saa stor ifjor som i 1897, men kan dog godt sammenlignes med de senere Aars. Medens 72 065 loads saget og hugget Tømmer indførtes i 1897, opgik Importen i 1898 blot til 64 674 loads eller en Formindskelse af 7 391 loads. Hertil kan dog lægges 4 a 5 000 loads, som indkom med Jernbane eller i Kysttrade.

Fra de forenede Riger importeredes:

	1897	1898
Sverige . . .	6 403 loads	11 750 loads
Norge	2 725 „	2 486 „
Tilsammen	9 128 loads	14 236 loads,

udvisende en Forøgelse for det sidste Aar af ialt 5 108 loads, idet den svenske Import voxte med 5 347 loads, medens den norske aftog med 239 loads. Rusland er fremdeles det Land, hvorfra Dundee henter Størstedelen af sit Forraad, nemlig for forrige Aar 40 223 loads eller næsten to Tredjedele af hele Importen. Canada sendte 5 078 loads og de Forenede Stater 4 803 loads (Pitchpine). Priserne stod høit for alle Slags Trævarer, skjønt efter Midtsommer en ringe Nedgang mærkedes for Gran fra Østersøen, hvorimod Furu forblev fast med opadgaaende Tendens. Fremme i Saisonen noteredes for Granbattens fra Hernøsand £ 5. 15. 0 med 2 sh. 6 d a 5 sh. mere for dito fra Sundsvall for Høst- og Vaarleverance. Meget faa f. o. w. Skibninger er kontraherede, idet Importørerne troede at kunne erholde, hvad de behøver, paa bedre Vilkaar end de, som opstilledes af Sælgerne og Agenterne. Paa Grund af ugunstigt Veir og Vanskeligheden ved at finde passende Skibsrum er flere Ladninger (omkring 2 000 loads), som skulde være leveret før Aarets Slutning, blevet betydelig forsinkede. Indeliggende Lagre synes ikke at være overvættes store, og hvis Skibsfarten paa Østersøen aabnes sent, turde nok Tilgangen i visse Stykker komme til at befindes mangelfuld. Fragterne var noget bedre end i 1897. Fartøier i Østersøtraden erholdt til at begynde med 1 sh. 6 d a 2 sh. 6 d mere pr. Stand. og i August—Oktober yderligere 3 sh. 6 d a 5 sh., hvorefter Fragterne atter gik ned til Vaar- og Sommerstadiet. Fra Hvidehavshavnene udgjorde Forhøielsen i Forhold til foregaaende Aar ligeledes 1 sh. 6 d a 2 sh. 6 d, uden at imidlertid nogen Forandring heri siden indtraadte. Befragtningerne fra de lavere Canadahavne afsluttedes til 5 sh. a 7 sh. 6 d udover 1897's Fragtsatser.

Som Følge af, at Importen af Is fra Norge var mindre end sædvanligt, steg Priserne til en sjelden Høide, og Konsumenterne forsøgte at forsyne sig med den billigere, paa kemisk Vei tilvirkede Vare fra Glasgow og Aberdeen. Et Selskab med en Kapital af £ 30 000 holder for nærværende paa at dannes til Fremstilling af kunstig Is, og Foretagendets Startere nærer store Forhaabninger om, at den skal kunne sælges til saa lave Priser, at nogen Konkurrence paa Markedet med norsk Is ikke behøver at befrygtes.

Med det norske Dampskib „Lindesnæs," som har gaaet i regulær Trade mellem Dundee og Norge, indførtes 1 700 Tons Papir og 610 Tons Papirmasse mod 1 977 Tons af den første Artikel og 490 Tons af den sidste i 1897.

Importen fra Sverige af Tomflasker og Fyrstikker var ubetydelig og mindre end foregaaende Aars.

I Juteindustrien indtager Dundee fremdeles en ledende Stilling. Importen af Jute opgik til 1 395 800 Baller eller 202 529 Baller mere end i 1897. Til Transporten af denne Masse Raastof anvendtes 31 Dampskibe og 42 Seilfartøier, af hvilke sidstnævnte 10 kom fra Chittagong med 132 838 Baller. Fragterne baade via Suezkanalen og Kap holdt sig temmelig faste, vexlende mellem 27 sh. 6 d og 32 sh. 6 d pr. Ton af 5 Baller.

Prisnoteringerne var:

	December 1897		December 1898	
Bedste Mærke: .	£ 9. 15. 0 a	£ 10. 15. 0	£ 12. 12. 6 a	£ 12. 15. 0
Ordinary first .	„ 7. 10. 0 -	„ 7. 15. 0	„ 10. 12. 6 -	„ 10. 15. 0
Daisee	„ 8. 15. 0 -	„ 9. 0. 0	„ 11. 12. 6 -	„ 11. 15. 0
Rejections . . .	„ 5. 0. 0 -	„ 5. 10. 0	„ 7. 15. 0 -	„ 8. 0. 0

De Priser, til hvilke den færdige Vare solgtes udenlands, svarede ikke til, hvad Fabrikanterne havde at betale for Raastoffet, hvorfor Aarets Gevinst er blevet meget ringe.

Lin, Stry og Cordilla. Importen heraf er øget betydelig i 1898. Fra Østersøen og Archangel ankom med 96 Dampskibe 25 555 Tonst saadan Ladning, medens blot 4 872 Tons udlossedes Aaret forud fra 21 Farøier. I Gjennemsnit erholdtes i Fragt pr. Ton 20 sh. fra Østersøen og 30 sh. fra Archangel. Priserne var lave, men faste. Pr. Ton cif Dundee noteredes for Riga Crowns £ 13. 5. 0 a £ 14. 0. 0, Hoffs £ 14. 0. 0, Livonians £ 14. 0. 0 a £ 14. 10. 0, Betjesky £ 25. 0. 0 a £ 26. 0. 0 samt Jarapol £ 25. 0. 0 a £ 25. 10. 0.

Ingen af de lokale Industrier er i de senere Aar gaaet saa tilbage som Sæl- og Hvalfangsten, som i 1898 dreves af blot 6 Fartøier. Disses sammenlagte Fangst udgjordes af 6 Hval, og Foretagendet i sin Helhed kunde næppe været mere mislykket. Almindelig Sæl- og Hvalolje er med Vanskelighed blevet realiseret til £ 18. 0. 0 pr. Ton, hvorimod Bottlenoseolje, det eneste arktiske Produkt, som er blevet solgt med Profit, betingede £ 26. 0. 0. For Sælskind fandtes ingen Kjøbere, men Hvalroshuder lykkedes det at afsætte til 1 sh. 3 d pr. lb ved Leverance af 200 feilfrie Huder og 1 sh. do., hvis Leverancen understeg dette Antal; senere solgtes dog Varen til den daarlige Pris af $4^1/_2$ d pr. lb.

Glasgow.

Exporten af Kul foregik i større Skala end i foregaaende Aar. Alle Sorter kjøbtes med Begjærlighed til Priser varierende mellem 2 sh. og 2 sh. 6 d over de sædvanlige. Gjennemsnitspriserne f. o. b. Glasgow var:

	1897	1898
For Dampkul . . .	8 sh. 3 d	9 sh. 9 d
„ Splint	7 - 6 -	9 - 9 -
„ Ell	7 - 3 -	9 - 6 -
„ Main	6 - 9 -	8 - 9 -

Totalexporten til Sverige udgjorde 76 262 Tons, til Norge 47 123 Tons.

Staal og Jern. Efterspørgselen efter Staalplader og Vinkeljern til Skibsbygning m. m. var exceptionelt stor. Priserne ved Aarets Slutning stod, efter en jevn Fremadskriden 25 sh. a 30 sh. høiere end ved dets Begyndelse, en naturlig Følge af saavel denne Efterspørgsel som de forhøiede Priser paa Brændsel samt Raamateriale. For Rujernets Vedkommende synes Produktionsevnens yderste Grændse at være naaet. Tilgangen paa Hematilmalm fra Spanien aftager efterhaanden og antages inden faa Aar at ville være udtømt. Man sætter imidlertid store Forhaabninger til en Udvikling af Grubevirksomheden i det nordligste Sverige, men inden nye Malmforraad stilles til det skotske Markeds Disposition, turde Rujernstilvirkningen ikke kunne udvides i nævneværdig Grad. Til Sverige exporteredes fra Glasgow 733 Tons Rujern til en angiven Værdi af £ 1 985. 0. 0, hvorimod ingen Export fandt Sted til Norge. Fra Sverige indførtes 3 765 Tons Rujern, Værdi £ 14 719, 1 409 Tons Stangjern, Værdi £ 13 809 og 221 Tons ikke bearbeidet Staal, Værdi £ 2 252, samt 14 334 Cwts. manufakturerede Jern- og Staalvarer, repræsenterende en Værdi af £ 9 455.

Trævarer. Det forgangne Aar gav et i alle Henseender tilfredsstillende Resultat med Undtagelse maaske af for Møbelfabrikationen bestemt Virke. Husbygningen, som havde antaget store Proportioner, foranledigede en saa livlig Efterspørgsel efter Gulvbord, Listværk m. m., at Sagbrugene blot med stor Vanskelighed rak at udføre indløbne Bestillinger. Som bidragende Faktor til et gunstigt Aar maa ogsaa nævnes den livlige Virksomhed, som udviklede sig inden Skibsbygningsindustrien, samt Fabrikationen af Pakkasser. Værdien af Importen fra Sverige angives til £ 7 754. Importen til Glasgow af Is fra Norge udgjorde 14 857 Tons til en opgiven Værdi af £ 13 225. Dette er meget mindre end i 1897, da det importerede Kvantum opgik til 20 553 Tons. Nedgangen turde delvis forklares af den øgede Produktion af kunstig Is. Kvaliteten af den norske Is var ganske god. Importen foregik i 27 Dampskibe og 2 Seilfartøier; to af de førstnævnte var af svensk, samtlige øvrige af norsk Nationalitet.

Importen af Korn af forskjellige Slags fremviste i det hele en Tilvæxt, undtagen for Hvede, hvoraf der indførtes 32 414 quart. mindre end i 1897. Hvedepriserne staar 7 sh. a 8 sh. lavere end ved Slutningen af nysnævnte Aar, og selv Havre er gaaet ned i Pris, medens Forholdet er omvendt med Hensyn til de øvrige Kornsorter.

Kemikalier. Denne Trade er gaaet tilbage saavel med Hensyn til Omsætning som Priser, samtidigt med at de kontinentale Lande har gjort store Fremskridt og særlig konkurrerer i Exporten af Klorkalk, Alkali m. m. Udførselen af Kemikalier til Sverige i det forløbne Aar anslaaes til en Værdi af £ 306, Indførselen derfra til £ 568.

Skibsfarten. Fragterne var i Begyndelsen af Aaret de normale, men gik snart op, og 1898 blev overhovedet et særlig fordelagtigt Aar, hvortil Aarsagen utvivlsomt først og fremst er at søge i Skibsfartens forbedrede Stilling i sin Helhed. Hertil kom, at det foregaaende Aars Nybygninger ikke har overskredet Behovet, samt at under den spansk-amerikanske Krig en Mængde Tonnage indkjøbtes eller forhyredes til Besørgelse af dermed forbundne Transporter, hvorved Fragtmarkedet befriedes fra en Del af den Konkurrence, som saa ofte trykker Fragterne ned. De Firmaerne August Carlsson & Co. samt Aug. Leffler & Son tilhørende Dampskibe anløber fremdeles regelmæssig Glasgow paa Reiserne fra Liverpool og Manchester til Gøteborg. I Glasgow indtager de fornemmelig Kulladninger. Firmaet Glen & Co. vedligeholder ogsaa regelmæssig Dampskibsforbindelse mellem Glasgow og Gøteborg.

Grangemouth.

Den samlede Værdi af Importen fra Sverige og Norge udgjorde £ 363 606, hvilket er en Formindskelse i Sammenligning med 1897 af £ 20 704. Sveriges Andel i nævnte Import angives til £ 141 680, Norges til £ 221 926. Fra det førstnævnte Land indførtes hovedsagelig: saget Trælast for £ 83 947, huggen dito for £ 1 793, Træmasse (kemisk) for £ 50 062, Rujern for £ 2 663 samt Granit for £ 2 203. Blandt Varer kommende fra Norge repræsenteredes de høieste Værdier af Hvalolje og Tran £ 57 457, kemisk Træmasse £ 31 461, mekanisk dito £ 29 263, Papir £ 29 054, saget Trælast £ 14 288, huggen dito £ 5 312, Margarin £ 10 737, Jern (manufaktureret) £ 9 545, Kemikalier £ 5 152, Fisk £ 3 899, kondenseret Melk £ 3 195, Guano £ 2 708, Granit £ 1 859, Hvalfiskben £ 1 300 samt Huder £ 955. Exporten fra Grangemouth til Sverige og Norge, opgaaende til £ 565 045, var £ 119 815 større end i 1897. Af de Varer til en Totalværdi af £ 124 986, som afskibedes til Sverige, staar Kul og Kulprodukter i første Række med £ 70 748, hvorefter følger Maskiner og Redskaber, alle Slags, med £ 20 282, Jern og Staal £ 14 197, Spritvarer £ 4 026, Sukker £ 2 807, Lærredsvarer £ 2 462, Jutefabrikater £ 955 osv. Med Hensyn til Udførselen til Norge, der er værdsat til £ 440 059, staar Jern og Staal forrest med £ 130 014; derpaa kommer Kul og Kulprodukter £ 58 634, Sukker £ 54 080, Maskiner og Redskaber, alle Slags £ 32 758, Jutefabrikater £ 32 809. Bomuldsfabrikater £ 30 145, Lærredsvarer £ 23 265, Klædesvarer £ 15 426, Spritvarer £ 9 318, Taugværk £ 7 630, Uldvarer £ 5 834, Voxdug og Linoleum £ 5 148, Sække £ 2 317, Lergods £ 1 462 osv.

Granton.

Følgende var de fornemste Artikler importerede fra Sverige i 1898 i angivne Kvantiteter: Pitprops 4 450 Loads, Planker og Battens 2 961 Loads, Træribber 7 704 Bundter, Træmasse 6 081 Tons, Smør 20 797 Dunke, Papir 2 835 Tons, Havre 1 769 quart., Fyrstikker 15 493 Kasser, Hesteskosøm 4 412 Kasser, Glas 1 705 Kasser, Bobiner 2 064 Sække, tomme Fade 8 021 St. og Stole 3 978 St.

Fra Norge indførtes blandt andet: Planker og Battens 1 864 loads,

pitwood 1 491 loads, Ved 719 loads, Stav 454 loads samt Træmasse 2 335 Tons.

Exporten til Sverige udgjordes væsentlig af: Kul 53 924 Tons, Whisky 26 377 Gall., Parafinvox 2 970 Fade, Parafin og andre Oljer 830 Fade, Klid 2 529 Tons, Plade- og Vinkeljern 630 Tons, Maskiner 409 Tons, Rujern 208 Tons, Jutefabrikater 526 Tons, Traad og Garn 358 Tons samt Kreaturer 55 St.

Til Norge afskibedes blot Kul, ialt 17 739 Tons.

C. M. Fallenius.

Calcutta.

3 norske Skibe ankom i 1898 til Konsulatdistriktet dr. 2 317 Tons. Bruttofragter Rs. 11 000 og £ 1 970. 0. 0. Erlagte Konsulatafgifter £ 8. 7. 2. Ingen Skibe anløb for at reparere. 5 Mand paamønstredes, 5 afmønstredes, 1 rømte. Et svensk Skib ankom dr. 451 Tons. Konsulatafgift £ 2. 1. 0.

Aarsberetning ved Generalkonsul S. E. Voigt dateret 31 Mai 1899.

Hans Excellence Lord Curzon of Kedleston efterfulgte Lord Elgin i 1898 som Vicekonge og Generalguvernør af Indien. Ingen militære Operationer blev nødvendige i Aaret, bortseet fra nogle smaa Straffeexpeditioner til den nordvestlige Grændse.

Høsten i hele Indien var rigelig, og der herskede ingen Frygt for Hungersnød. Pesten rasede dog i mange Havne og udbredte sig til Bengalen og Calcutta, hvor nogle isolerede Tilfælde indtraf i Begyndelsen af 1899. Antallet af Tilfælde indskrænkede sig til omtrent 30 pr. Uge, hvoraf ca. 10 med dødelig Udgang. Intet Tilfælde af Pest intraf inden Sømandsstanden her. Der ankom i Aaret 20 401 europæiske Sømænd til Havnen mod 19 608 i 1897. Det daglige Gjennemsnitsantal i Havnen var 1 232 mod 1 202 i 1897. Paa Hospital indlagdes ialt 897. Dødelighedsprocenten var 15.42 pro mille mod 21.63 i 1897 og 19.94 i de sidste fem Aar. Medregnes Dødsfald udenfor Hospital, var Dødelighedsprocenten 22.72 pro mille mod 33.27, 40.92 og 31.44 i de 3 foregaaende Aar. I de Tilfælde, hvor Indlæggelse paa Hospital fandt Sted, var Aarsagen i 3 Tilfælde Kolera (hvoraf to med dødeligt Udfald), i to Solstik; Kopper forekom derimod ikke heriblandt. Der var 6 Tilfælde af Drukning i Aaret.

Det reviderede Opgjør af Budgettet for 1898—99 viser et Overskud af Rs. 40 600 000, hvilket i høi Grad overstiger det paa Forhaand paaregnede. Dette skyldes dels Kursgevinst ved Statssekretærens Remisser, idet en Rupee udbragte 16 pence, dels høiere Statsindtægter, dels endelig godt Udbytte af Jernbaner og Indsparinger paa militære Udgifter ved Inddragning af Tropper. Budgetoverslaget for 1899—1900 er opgjort efter en Kurs af $15^3/_4$ pence pr. Rupee, skjønt man vel kan vente at faa 16. Budgettet viser efter denne Beregning

et Overskud af Rs. 39 300 000. Stigning ventes i Opiumsafgiften, da Priserne er gunstige, ligesaa i Jernbanernes Afkastning. Til Jernbanebygning vil der iaar være medgaaet Rs. 91 600 000, og for 1899—1900 er der anslaaet Rs. 88 200 000.

Det reviderede Budget for 1898—99 udviser følgende Zifre:

Udgifter i England	Rs.	241 368 000
— - Indien	„	607 437 000
Indtægter i Indien	Rs.	889 399 000
Overskud	Rs.	40 594 000

Budgetoverslaget for 1899—1900:

Udgifter i England	Rs.	248 754 000
— - Indien	„	602 642 000
Indtægter i Indien	Rs.	890 722 000
Beregnet Overskud	Rs.	39 326 000

Spørgsmaalet om Overgang til Guldmyntfod er fremdeles under Overveielse. Kurserne var i 1898 usædvanlig faste. For à vista Bankvexler paa London varierede de mellem 1 sh. $3^{23}/_{32}$ d og 1 sh. $4^{1}/_{16}$ d.

Skibsfartens Bevægelse i Calcuttas Havn har været som følger:

	Damp-skibe.	Seil-skibe.	Tilsam-men.	Reg.-Tons.
Ankomne fra fremmede Havne med Ladning	267	87	354	752 848
— „ — — i Ballast . .	163	22	185	377 172
I Kystfart med Ladning	801	72	873	957 870
- — i Ballast	145	14	159	340 106
Tilsammen	1 376	195	1 571	2 427 996
Udklarerede	1 387	198	1 585	2 479 811

Det norske Flag repræsenteredes i 1898 i Calcuttas Havn af et Seilskib, der ankom i Ballast og indtog Ladning for Vestindien, og to Dampskibe dr. tilsammen 2 317 Tons, der var beskjæftigede i den indiske Kultrade. Der ankom et svensk Seilskib dr. 451 Tons.

Til Chittagong ankom fra fremmede Havne 36 Skibe dr. 55 317 Tons og i Kystfart 968 Skibe dr. 341 394 T.

Fragtmarkedet. I Førstningen af Aaret var Fragterne livlige med stærk Efterspørgsel efter Tonnage for Hvede; Raterne gik op til 37 sh. 6 d for Linsæd, 32 sh. 6 d for Hvede og 43 sh. 9 d for The. I Juni Maaned faldt Fragterne ned til 20 sh. for Hvede og 22 sh. 6 d for Linsæd. En Reaktion indtraadte i Juli med den nye Jutesæson; Dead-weight Raterne gik op til 23 sh. 9 d, Jute og Linsæd til 26 sh. 3 d à 27 sh. 6 d, The til 45 sh. I den sidste Del af Aaret holdt Fragterne sig temmelig faste med smaa Fluktuationer.

I den indiske Kultrade sluttedes Fragter paa Rs. 14 til Aden, Rs. 7/8 til Singapore, Rs. 6/8 til 8/8 Bombay, Rs. 6 til 7 Colombo, Rs. 5 til 5/8 Madras, Rs. 5 til 5/12 Rangoon, Rs. 6/4 pr. Ton for Penang.

Pengemarkedet var stramt i den første Halvdel af Aaret. Diskontoen i Præsidentskabsbanken begyndte med 9 pCt. og gik gradvis op til 12 pCt. Markedet blev lettere i Juni, og Bankrenten gik lidt efter lidt ned til 4 pCt. for at slutte noget fastere med 6 pCt. i December.

Handelsstatistik. Værdien af Importen til Calcutta i 1898—99 var:

fra fremmede Havne	Rs.	314 665 272
i Kystfart	„	42 299 338
Sum	Rs.	356 964 610
mod i 1897—98	Rs.	378 531 614

Værdien af Exporten var:

til fremmede Havne . . .	Rs.	457 381 087
i Kystfart	-	70 479 061
Sum	Rs.	527 860 148
mod i 1897—98	Rs.	529 535 362

Da Handelen mellem Calcutta og Norge og Sverige foregaar med Omladning via England, Tyskland eller andre Lande, kan dens Omfang ikke udfindes af den britisk-indiske officielle Statistik.

Indførselen af Agerbrugsredskaber gik ned fra en Værdi af Rs. 757 437 i 1897—98 til Rs. 510 785, idet Markedet blev overfyldt i Hungersnødaaret.

Fyrstikker. Importen viser en yderligere Fremgang.

		1897—98.	1898—99.
Fra England	Rs.	5 944	7 763
„ Belgien	„	431 171	549 524
„ Tyskland	„	245 814	267 072
Ialt fra Europa	Rs.	682 979	824 359
Fra Japan og Straits Settlements . .	„	359 724	287 378
	Rs.	1 042 703	1 111 737

Importen af Fyrstikker fra eller snarere over Belgien og Tyskland med Hansalinjen med Afgang fra Hamburg og Anløb af Antwerpen bestaar næsten udelukkende af skandinaviske Fyrstikker og viser en Forøgelse af fra Rs. 676 985 til Rs. 816 596. Paa den anden Side synes Handelen med japanesiske Fyrstikker at gaa tilbage; ovenstaaende Opgave udviser en Nedgang deri af 22.6 pCt. En gros Prisen for skandinaviske Fyrstikker er omkring 12 Annas pr. Gros Æsker, for japanesiske omkring 10 Annas. Japanesiske Fyrstikker taaler ikke saa godt Fugtighed som europæiske og bliver derfor stadig mere upopulære.

To Fyrstikfabriker startedes i Calcutta for nogle Aar siden. Mangel paa passende Materiale og daarligt Tændstof angives at være Grunden til deres

Uheld; de producerede Fyrstikker var ikke ildsikre, og begge Fabriker er nu lukkede.

Importen af Smør er gaaet ned fra Rs. 71 812 i 1897—98 til Rs. 63 940 i 1898—99. Nedgangen kan tilskrives Udviklingen af Meierier i Indien; det vigtigste af disse er Regjeringsmeieriet i Migarh, der nu er under privat Bestyrelse og forpagtet af en Svenske, der gjør store Forretninger i Meieriprodukter over hele Indien.

Indigoproduktionen var noget større end forrige Aar og Kvaliteten tilfredsstillende; Sæsonen aabnedes med en Pris af ca. Rs. 40 under forrige Aars for god, Rs. 40 til 25 for middels og ordinær og Rs. 10 til 15 for simplere Sorter pr. „mound". I Januar gik Markedet op med Rs. 15—20 pr. mound.

Huder og Skind. Den hele Export i 1898—99 var 18 397 982 Stkr. mod 18 834 323 foregaaende Aar. Nedgangen i Exporten tilskrives Rinderpesten i Kapkolonien, hvorfra store Mængder af Huder tilførtes det europæiske Marked.

Jute. Exporten i 1898—99 var 9 230 785 Cwts. mod 14 290 571 i 1897—98. Markedet aabnedes med lave Priser, men steg senere paa Grund af Varens Knaphed; ved Sæsonens Afslutning gik dog Priserne delvis ned omtrent til samme Niveau som ved dens Begyndelse, hvilket kan tilskrives store gjenværende Lagre fra foregaaende Aar.

The. 1898 fremviser en yderligere Øgning i Produktionen, idet Høsten gik op til ca. 153 Milloner lbs. mod 145 Millioner i 1897. Omkring 135 Mill. lbs. udførtes til Storbritannien. Gjennemsnitsprisen i Sæsonen var $8^{1}/_{12}$ Annas pr. ℔ mod $8^{5}/_{12}$ forrige Aar.

Konsulatets Lokale er: No. 3 Commercial Buildings. Kontortiden fra 11—5, Lørdage 11—1. Telegrafadresse: Norske, Calcutta eller: Sverige, Calcutta.

Indhold: **Batavia** S. 551. — **Cagliari** S. 566. — **Calcutta** S. 605. — **Havre** S. 563 og 564. — **Leith** S. 577. — **Stettin II** S. 554. — **St. Petersburg** S. 545. — **Tunis** S. 569.

Johannes Bjørnstads Bogtrykkeri.

Beretninger om Handel og Skibsfart.

Uddrag af Aarsberetninger fra de norske og svenske Konsuler for 1898 m. M.,

No. 13. udgivet ved Departementet for det Indre. **1899.**

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

Lübeck.

Skibsfarten i 1898.

Norske Skibe.	Med Ladning.		I Ballast.		Tilsammen.		Deraf Dampskibe.		Brutto-fragter i Kroner.
	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	
I. Ankomne:									
Fra Norge til Hovedstationen..	7	1 307	—	—	7	1 307	—	—	—
- — - Vicekonsulsstationerne	39	6 539	—	—	39	6 539	—	—	—
- andre Lande til Hovedstationen	21	5 814	—	—	21	5 814	—	—	—
- — - Vicekonsulsstationerne	72	24 173	6	1 350	78	25 523	—	—	—
Tilsammen	139	37 833	6	1 350	145	39 183	54	21 108	545074
II. Afgaaede:									
Til Norge fra Hovedstationen ..	—	—	14	2 262	14	2 262	—	—	—
- — - Vicekonsulsstationerne	2	330	56	14 080	58	14 410	—	—	—
- andre Lande fra Hovedstationen	3	132	11	4 727	14	4 859	—	—	—
- — - Vicekonsulsstationerne	12	2 024	46	15 513	58	17 537	—	—	—
Tilsammen	17	2 486	127	36 582	144	39 068	55	21 688	17 688

Af svenske Fartøier ankom 2 012 dr. 372 362 Tons.

Erlagte Konsulatafgifter af norske Skibe ved Hovedstationen M. 508.69, ved Vicekonsulsstationerne M. 2 274.58; heraf tilfaldt Konsulskassen M. 1 645.98; af svenske Skibe ved Hovedstationen M. 6 282.71, ved Vicekonsulsstationerne M. 8 325.46; heraf tilfaldt Konsulskassen M. 10 445 44. Expeditionsafgifter norske M. 49.36, svenske M. 1 317.04.

Aarsberetning dateret 6 Juni 1899.

Antallet af de ankomne Fartøier (heri ikke indbefattet her indkjøbte og fra forrige Aar overliggende Fartøier) fordeler sig mellem Hovedstationen og Vicekonsulaterne saaledes:

Svenske Fartøier 1898.

Havn.	Seilskibe. Antal.	Seilskibe. Tons.	Dampskibe. Antal.	Dampskibe. Tons.	Tilsammen. Antal.	Tilsammen. Tons.
Lübeck . .	316	49 553	561	187 429	877	236 982
Apenrade .	65	6 621	1	123	66	6 744
Cappeln. .	26	2 065	—	—	26	2 065
Flensburg .	92	7 073	18	4 224	110	11 297
Hadersleben	43	3 034	8	1 683	51	4 717
Heiligenhafen	5	402	—	—	5	402
Holtenau .	26	1 532	—	—	26	1 532
Itzehoe . .	14	2 426	—	—	14	2 426
Kiel . . .	258	19 210	105	28 818	363	48 028
Neustadt .	42	3 054	3	559	45	3 613
Rendsburg .	36	4 649	1	317	37	4 966
Rostock.	103	7 609	19	3 821	122	11 430
Schleswig .	44	2 609	1	104	45	2 713
Wismar . .	210	30 165	15	5 282	225	35 447
	1 280	140 002	732	232 360	2 012	372 362
mod Aar 1897:	1 223	129 426	704	214 533	1 927	343 959
„ — 1896:	1 205	129 132	823	245 407	2 028	374 539
„ — 1895:	1 023	100 711	742	222 459	1 765	323 170
„ — 1894:	1 153	120 584	849	260 040	2 002	380 624

Norske Fartøier 1898:

Havn.	Seilskibe. Antal.	Seilskibe. Tons.	Dampskibe. Antal.	Dampskibe. Tons.	Tilsammen. Antal.	Tilsammen. Tons.
Lübeck . . .	14	3 422	14	3 699	28	7 121
Apenrade . .	4	353	—	—	4	353
Cappeln . . .	3	259	—	—	3	259
Flensburg . .	14	2 388	5	2 667	19	5 055

Havn.	Seilskibe. Antal.	Seilskibe. Tons.	Dampskibe. Antal.	Dampskibe. Tons.	Tilsammen. Antal.	Tilsammen. Tons.
Hadersleben .	6	455	1	167	7	622
Heiligenhafen	2	305	1	212	3	517
Holtenau .	1	36	—	—	1	36
Itzehoe . .	4	336	—	—	4	336
Kiel . .	14	2 074	7	3 837	21	5 911
Neustadt	2	197	3	1 002	5	1 199
Rendsburg	4	742	4	2 233	8	2 975
Rostock .	9	2 591	12	4 158	21	6 749
Schleswig	—	—	1	224	1	224
Wismar . . .	14	4 917	6	2 909	20	7 826
	91	18 075	54	21 108	145	39 183
mod Aar 1897:	55	10 229	62	25 778	117	36 007
„ — 1896:	51	9 334	55	23 777	106	33 111
„ — 1895:	64	12 014	62	26 158	126	38 172
„ — 1894:	52	9 098	49	19 098	101	28 196

De optjente Bruttofragter for Varetransport til og fra samtlige ovennævnte Havne udgjorde:

	Svenske Skibe:	Norske Skibe:
Aar 1898 .	Kr. 3 070 651	Kr. 562 762
— 1897 .	„ 2 763 022	„ 439 067
— 1896 .	„ 2 756 177	„ 343 448
— 1895 .	„ 2 330 925	„ 471 900
— 1894 . .	„ 2 506 000	„ 313 924

Som det heraf sees, har den svenske Skibsfart paa Distriktets Havne i de sidste 5 Aar saavel for de ankomne Fartøiers Antal som for Tonnagens Vedkommende holdt sig nogenlunde uforandret. Af de ovenanførte Zifre fremgaar endvidere, at Norges Skibsfart paa Distriktet i den sidste Femaarsperiode med endel Svingninger er steget fra 101 Fartøier, drægtig 28 196 Tons, til 145 Fartøier, drægtig 39 183 Tons.

Hvad Totalbeløbet af de i 1898 optjente Bruttofragter angaar, saa viser dette i Sammenligning med de foregaaende Aar saavel for den svenske som for den norske Skibsfarts Vedkommende forholdsvis en ikke ringe Forøgelse; saaledes udgjør Bruttofragtens Gjennemsnitsbeløb pr. Ton i Aaret 1898 for svenske Fartøier Kr. 8.25 og for norske Fartøier Kr. 14.36, mod Kr. 6.58 henholdsvis Kr. 11.13 i 1894.

For at vise de forskjellige søfarende Nationers Deltagelse i Skibsfarten paa Lübeck gives her nogle fra det herværende Toldkammers Rapporter sammenstillede Opgaver for Aarene 1898 og 1897:

Nationalitet.	1898: Antal.	1898: Drægtighed i Kub. Mtr.	1897 Antal.	1897 Drægtighed i Kub. Mtr.
Tyske . .	1 431	633 513	1 485	648 402
Svenske .	877	580 495	857	548 221

Nationalitet.	1898. Antal.	1898. Drægtighed. i Kub. Mtr.	1897. Antal.	1897. Drægtighed i Kub. Mtr.
Danske	283	117 833	241	91 476
Russiske .	230	204 859	220	195 287
Norske. .	28	20 181	26	23 792
Engelske . .	19	19 699	13	24 212
Hollandske	8	1 719	9	1 903
Belgiske .	1	1 575	—	—
Østerrigske .	—	—	1	1 293
	2 877	1 579 874	2 852	1 534 586
Hvoraf Dampskibe . .	1 869	1 250 814	1 772	1 228 484
Seilskibe . .	1 008	329 060	1 080	306 102

Som det heraf fremgaar, viser den tyske Skibsfart paa Lübeck i 1898, saavel hvad Skibenes Antal som Tonnage angaar, nogen Tilbagegang mod foregaaende Aar. Blandt de fremmede Skibe, der i 1898 anløb Lübecks Havn, indtager de svenske den første Plads med et næsten saa stort Tontal som de tyske Fartøiers og omkring 3 Gange saa stort Antal og omkring 5 Gange saa stor Drægtighed som de danske, der indtager den anden Plads. Den norske Skibsfart paa Hovedstationen Lübeck i Aaret 1898 har, som det sees, i Sammenligning med det foregaaende Aar holdt sig omtrent uforandret.

Af de til Lübeck i 1898 ankomne svenske Fartøier kom den overveiende Del, nemlig 553 Dampskibe og 289 Seilskibe, fra svenske Havne.

Der underholdtes regelmæssig Fart med svenske Dampskibe i følgende Ruter:

1. Lübeck—Kjøbenhavn—Malmø i den største Del af Aaret dagligen og derfra direkte videre opover den svenske Vestkyst indtil Gøteborg 3 à 4 Gange ugentlig hele Aaret;
2. Lübeck—Kalmar—Stockholm i de 3 første Maaneder af Aaret 1 Gang hver eller hveranden Uge, under den øvrige Del af Aaret 2 à 3 Gange ugentlig;
3. Lübeck—Karlskrona—Kalmar—Norrkøping—Stockholm fra Slutningen af Marts til Midten af December 1 à 2 Gange om Ugen;
4. Lübeck—Ystad—Cimbrishamn—Åhus—Karlshamn en Gang hver eller hveranden Uge fra Midten af Marts til Midten af December;
5. Lübeck—Gefle—Søderhamn—Hudiksvall—Sundsvall—Hernøsand under Navigationstiden 1 Gang ugentlig.

Godsbefordringen i disse Ruter bestod, som tidligere, væsentlig af Stykgods samt tillige for en Del af større Varepartier af forskjellig Slags. Passagertrafikken med de mellem Lübeck og Stockholm løbende Dampskibe, der i 1897 paa Grund af Stockholms-Udstillingen var ganske betydelig, aftog noget i 1898, men var dog større end i de tidligere Aar. Passager-Trafikken mel-

lem Lübeck og Kjøbenhavn—Malmø med de hallandske Dampskibe var omtrent den samme som i det foregaaende Aar.

(Ifølge det hallandske Dampskibsselskabs Styrelses Beretning har Selskabets Dampskibe, der underholder Farten mellem Lübeck—Kjøbenhavn—Malmø og den svenske Vestkyst, i 1898 optjent Kr. 671 177.07, hvoraf Kr. 75 061.79 falder paa Passagerbefordringen, Kr. 594 041.01 paa Godsbefordringen samt Kr. 2 074.27 paa Postbefordringen. Udgifterne beløb sig til Kr. 624 148.76, saa at Nettoudbyttet har udgjort Kr. 47 028.31. Direktionen foreslaar Dividenden for 1898 fastsat til 8 pCt. Selskabets Flaade er ifølge nævnte Beretning bogført med en samlet Værdi af Kr. 665 100.00).

Af de fra Sverige ankomne svenske Seilfartøier hidbragte 260 Skibe Trælast, 20 Skibe Gadesten, 5 Granit og forarbeidet Sten, 2 Slibestene, 1 Mursten, 1 Havre.

Af de norske Fartøier, som i 1898 besøgte Lübecks Havn, ankom 4 Dampskibe med Sild og 2 med Is fra Norge, 2 Dampskibe med Træ og 2 med Is fra Rusland, 3 Dampskibe fra Rusland med Kul, 1 fra Sverige med Træ, og af Seilskibe 3 fra Sverige, 3 fra Rusland, 3 fra Nordamerika og 2 fra Østpreussen, samtlige med Træ, samt 2 fra Norge med Is og et fra Sverige med Sten.

Fragter. Trælastfragterne holdt sig omtrent paa samme Niveau som i 1897. Seilskibsfragterne for Træ fra Sydsverige begyndte med M. 16—17 pr. Standard og steg senere efterhaanden til M. 19—20. Fra Gefle og Söderhamn betaltes i Begyndelsen M. 18.50—19, i September M. 21—24 og i Oktober og November M. 24—26. Fragterne fra Sundsvall og Hernøsand, der i Begyndelsen af Saisonen var M. 20—22, gik i September op til M. 23—26 og tilsidst til Mk. 26—28. For Dampskibe betaltes i Begyndelsen M. 23, i August og September M. 24—26 og til Slutningen M. 26—28. For Spærrer fra Skellefteå stillede Fragten sig til M. 4.50—5.60 pr. 31½ Kbf. Fragten for Snedkerarbeider, saasom Døre, Vinduesrammer etc. fra Stockholm var Mk. 10—12 pr. 1 000 Kg. Jernfragterne fra Sverige var M. 4—5 pr. Ton, ved Aarets Udgang betaltes der fra Gefle M. 5—6. Jernmalm fra Luleå M. 5.50—6 pr. Ton, Granit fra Karlshamn M. 5—5.50, til Slutning M. 6—6.50. For Gadebrolægningsmaterialier fra Karlshamn betaltes M. 4—4.50, senere paa Aaret M. 5—6, fra Lysekil M. 4.50—5, henholdsvis M. 5—6.50. Fragten for Klinker fra Landskrona og Höganäs var M. 4—4.50 og senere paa Aaret M. 5—5.50.

Kulfragterne fra England begyndte med 4 sh. 3 d pr. Ton og steg efterhaanden til 6 sh. 6 d—6 sh. 9 d. For Koks fra London 5—6 sh. For Tjære og Beg fra Wasa M. 1.25—1.50 pr. Fad, fra Uleåborg M. 1.50—1.75. For Pitchpine fra Pensacola £ 5—5. 6. 0 pr. Standard.

De i regelmæssig Rute gaaende Dampskibe noterede:

Fra Stockholm: Jern Kr. 5.00 pr. Ton, Maskindele Kr. 1.50 pr. 100 Kilo, Separatorer Kr. 1.25 pr. 100 Kilo, Rør Kr. 6.00 pr. Ton, Døre Kr. 10.70 pr. 1 000 Kilo, Bretter og Planker Kr. 15.15—Kr. 16.90 pr. Standard, tørrede Kalvehuder Kr. 1.50 pr. 100 Kilo, saltede do. Kr. 0.80 pr. 100 Kilo, Rensdyrhuder Kr. 2.50 pr. 100 Kilo, Lax Kr. 6.00 pr. Kasse, Krebs Kr. 2.00 pr. Kurv, Tyttebær Kr. 1.20 pr. 100 Kilo.

Fra Kalmar: Fyrstikker Kr. 1.25 pr. Kasse, Papir Kr. 1.00 pr. 100 Kilo, Filler Kr. 10 pr. Ton, Tyttebær Kr. 12.00 pr. Ton.

Fra Malmø: Fyrstikker M. 0.50 pr. 100 Kilo, Kridt Kr. 1.00 pr. Ton, Tyttebær Kr. 1.00 pr. 100 Kilo, tørrede Kalvehuder Kr. 10.00 pr. Ton, Krebs Kr. 1.00 pr. Kurv.

Fra Gøteborg: Sild Kr. 1.25 pr Kasse, Kr. 1.00 pr. Fad, Papir Kr. 8.00 pr. Ton.

Det forløbne Aar bragte Lübecks Handelsrørelse en heldig Udvikling, og Byen har ikke alene sendt Varer i stor Udstrækning herfra til de Lande, med hvilke den staar i Forbindelse, men har ogsaa fra de fleste af disse Steder modtaget betydelig Forsendelse herover til det indre af Tyskland. Sveriges Udførsel har derfor i det forløbne Aar i Lübeck fundet et gunstigt Marked for de fleste af dets Produkter, ligesom ogsaa Norges Export i visse Brancher har havt en ikke ringe Forøgelse. I Sveriges Import, der i Sammenligning med det foregaaende Aar viste en Stigning, havde Lübeck en betydelig Andel, i Særdeleshed for Maskiners Vedkommende, hvis forøgede Indførsel til Sverige for endel er at tilskrive de svenske Maskinfabrikers betydelige Beskjæftigelse. Efter disse Fabrikers Udvidelse og Nyindretning vil dog sandsynligvis Importen for enkelte af disse Artiklers Vedkommende atter gaa noget tilbage

Indførselen fra de forenede Riger til Lübeck.

Ifølge Opgaver fra det herværende Handelskammer indførtes der fra de forenede Riger i de 3 sidste Aar følgende Kvanta af de vigtigste Varesorter:

a) fra Sverige:

Varesort.		1896.	1897.	1898
Affald .	Deciton (100 Kg.)	2 140	1 490	2 464
Ammoniak	„	—	490	367
Bark til Garverier .	„	418	1 061	255
Blik, Jern .	„	288	178	—
Blæk	„	237	186	227
Ben . .	„	366	95	—
Brød . .	„	14	25	19
Bøger og Plancher .	„	218	265	309
Droger og Chemikalier	„	29	66	637
Fisk: fersk (indbef. Sild) . . .	„	156 428	45 841	124 808
„ røget, tørket etc	„	19	—	114
Flytningssager og andre Effekter . .	„	435	279	257
Frugt	„	42	122	360
Feldspat . . .	„	39	105	95
Filler	„	2 667	1 795	2 349
Frø og Planter .	„	141	—	186

Varesort.		1896.	1897.	1898.
Glasvarer . . .	Deciton (100 Kg.)	49	97	79
Gummivarer .	„	29	27	9
Heste . .	Stykker	17	13	13
Huder	Deciton (100 Kg.)	366	2 044	7 417
Haar (af Heste) . .	„	146	93	144
— (af andre Dyr)	„	62	129	1
Horn og Hornspidser	„	15	—	975
Jern, ophugget (Smeltejern) . . .	„	364	1 461	1
„ Stang- . . .	„	35 172	51 262	40 879
„ i Plader . . .	„	756	351	705
„ Rujern . . .	„	4 504	5 948	5 915
„ i Traadform .	„	19 503	28 249	31 625
Jernvarer	„	9 735	8 591	6 921
Korn- og Bælgfrugter:				
Havre	„	20	34	53
Rug	„	—	81	80
Hvede	„	—	49	49
Ærter	„	27	—	315
Vikker	„	—	—	88
Kreaturer: Oxer . .	Stykker	2 645	181	—
— Tyre . .	„	688	485	—
— Kjør . .	„	3 178	2 346	—
— Kalve .	„	—	2	—
— Ungfæ .	„	689	698	—
— Svin . .	„	4 179	2 943	—
Kulsyre . . .	Deciton (100 Kg.)	—	—	259
Kurvmagerarbeide	„	888	1 047	1 077
Kobber . . .	„	2	—	300
Kork, skaaren .	„	37	54	131
Krebs	„	871	716	437
Kjød	„	1 817	6 110	859
Linvarer	„	15	22	11
Ler og Lervarer . .	„	8	21	934
Læder og Lædervarer	„	28	22	138
Malm	„	17 849	36 670	310
Manufakturvarer . .	„	154	204	91
Maskiner	„	7 496	7 838	8 693
Meieriprodukter .	„	54	45	—
Metalvarer	„	67	93	64
Papir og Papirvarer	„	371	6 058	1 557
Pap	„	64	259	—
Pelsværk	„	52	122	9
Porcelæn og Fajance	„	51	54	67
Slam-Kridt	„	11 183	10 459	10 276
Skind: Kalve- . . .	„	10 218	9 203	5 035
„ Rensdyr- og Sæl-	„	461	465	533
„ Faare-, Gjede-	„	233	165	26

Varesort.		1896.	1897.	1898.
Sild, saltet	Tønder	868	283	789
Skind- og Læderaffald (til Limkogning) .	Deciton (100Kg)	224	307	57
Smør	„	45	—	30
Spirituosa: Brændevin	Hektoliter	6	48	29
Punsch & Likør	„	45	41	53
Sprit	„	—	—	284
Sten, Slibe-	Deciton (100Kg)	619	479	888
„ Granit . . .	„	69 266	62 112	92 453
„ Mur-	„	4 107	1 600	6 930
„ ildfast . . .	„	1 686	3 098	2 204
Telegrafmateriel . .	„	165	280	440
Tjære	Tønder	2 668	1 087	2 523
Tobak .	Deciton (100 Kg.)	8	54	98
Tarmer	„	443	411	742
Tomme Fade	„	385	733	—
Træ, Bord og Planker	Kbm.	143 342	146 791	194 040
„ Bjælker og Sparrer	„	2 679	10 431	10 164
„ Ved . . .	„	2 365	2 022	1 471
„ Stavtræ . . .	„	1 463	1 869	109
Træmasse	Deciton (100 Kg.)	7 946	6	321
Trævarer (forarbeidede)	„	26 278	47 700	87 856
Trækul	„	142	155	183
„Trætraad“ (Materialier til Fyrstikker)	„	2 163	11 172	6 330
Taugværk	„	125	20	1
Tyttebær	„	10 856	16 234	17 769
Fyrstikker . . .	„	12 557	28 312	19 748
Uldaffald	„	112	69	154
Vildt	„	126	48	37
Vitriol	„	9	—	135
Vogne	Stykker	—	2	—
Zink og Zinkvarer .	Deciton (100 Kg.)	113	32	53

b) fra Norge.

Baade . .	Stykker	—	4	3
Fisk, fersk .	Deciton (100 Kg.)	—	—	8 571
Huder	„	—	149	—
Is	„	7 800	—	34 084
Jern til Opsmeltning	„	—	23	—
Læder til Limkogning	„	—	25	—
Maskiner	„	—	45	27
Sild	Tønder	1 200	408	3 148

		1896.	1897.	1898.
Skind, Kalve- .	Deciton (100 Kg.)	—	314	307
Tran	Tønder	85	150	108
Træ, Planker og Bord	Kbm.	—	993	—

Trælasthandelen og Træindustrien hersteds var fremdeles i 1898 i gunstig Stigning, idet der til Lübeck var indført:

ca. 42 000 Standard af Planker og Bord,
„ 2 200 — □ Træ,
„ 2 000 — færdigt Snedkerarbeide.

Indførselen af Planker og Bord var ca. 3 500 Standard høiere end i 1897, medens □ Træ og færdigt Snedkerarbeide var importeret nogenlunde i samme Mængde som i det foregaaende Aar.

Priserne var for Furus Vedkommende høie og faste gjennem det hele Aar, medens de for Grantræ dog gik noget nedad i Høstmaanederne.

For god Vare fra Søderhamn:

		I.	II.	III.	IV.
Furu	9″ —	M. 280	M. 240	M. 180	M. 160
	7″—8″ —	- 240	- 200	- 155	- 140
	6″ —	- 225	- 185	- 145	- 130
	$4^1/_2$—5″ usorteret	M. 135			
	4″ —	- 125			

Udskibning fra Sundsvall og Hernøsand noget billigere.

	9″	8″	7″	6″	$5^1/_2$″
Gran:	M. 145—150	M. 140—145	M. 135—130	M. 130	M. $122^1/_2$

Alt Petersburger-Standard f. o. b.

I Høstmaanederne noget billigere, uregelmæssigt indtil M. 115 for 7″.

Ukantede Bord fra Sydsverige blev indført hertil omtrent i samme Mængde som i 1897. Indførselen vilde have været ganske betydelig større, saafremt der for det herværende Marked havde kunnet leveres passende Vare. Der manglede 14′, navnlig $1^1/_2$ Tomme tyk og i større Bredde. Der betaltes:

12′ — $1^1/_4$″ × 6/7″	M. 6.50—6.57	usorteret.
12′ — $1^1/_4$″ × 8″	- 9,50	
12′ — $1^1/_4$″ × 9″	- 14.50	I. a. for December 25 pCt. Rabat.
12′ — $1^1/_4$″ × 10″	- 16.50	
12′ — $1^1/_4$″ × 11″	- 18.50	
12′ — $1^1/_4$″ × 12″	- 20.50	

14 — 16 Fods for 1 Tomme forholdsvis dertil.

	6″	7″	8″	9″—10″	11′—13″
For $1^1/_2$″	M. 1.15	M. 1.20—1.25	M. 1.35	M. 1.45	M. 1.55

pr. Kubikfod for I. a.; for II. a. 25 pCt mindre. Afsætningen var god Oplaget ubetydeligt undtagen for 12′.

For □ Sparrer fra Skellefteå og nærliggende Steder betaltes:

for 4/4 - 6/6 45 Pfg.
6/7—7/7 50 „
8 60 „
} pr. Kubikfod for Furu.

For Gran 5 Pf. billigere.

Udsigterne for 1899 ere at anse for meget gode. Lagrene tømmes efterhaanden forholdsvis hurtigt.

Af svensk Jern og Staal var Indførselen i 1898 over Lübeck noget lavere end i foregaaende Aar, da den svenske Export var adskillig større over Rotterdam—Amsterdam ad Rhinen, over Hamburg ad Elben samt over Stettin ad Oder end over Lübeck, der for Tiden kun besidder Jernbaneforbindelse til sydligere Steder. Saasnart Elbe—Trave-Kanalen sættes i Virksomhed, vil det svenske Jern og Staal antagelig efterhaanden i stærk Udstrækning faa sin Forsendelse herover.

Gjennemsnitsprisen paa svensk Vare opgives i 1898 at have været følgende:

„Roh-Eisen“ M. 9.75, „Luppen-Eisen“ M. 14, svensk „Bessemer-“ og „Martinstaal“ M. 18.50, Stangjern M. 20.75, Jern i Traadform M. 22.75, alt pr. 100 Kg. cif. Lübeck.

Indførselen af svensk Jernmalm over Lübeck var i 1898 temmelig ubetydelig, idet der kun importeredes omtrent 31 Tons. I det foregaaende Aar (1897) var der over Lübeck ankommet 3 667 Tons, hvilket dog antagelig har været begrundet ved gunstige Omstændigheder, idet selvfølgelig den betydelige svenske Malmindførsel til det indre af Tyskland kun vil gaa over de Steder, hvor denne Masseartikel vil kunne føres videre ad Flod- eller Kanalvei. Malmtransporten til de indre Dele vil dog sandsynlig faa en ny Retning, saasnart Trave-Kanalens Fart paabegyndes. Prisen for de mindre Dele af svensk Malm over Lübeck i 1898 har været M. 1.50 pr. 100 Kg. (cif. Lübeck).

Tjære. Heraf indførtes der i 1898 fra Sverige 2 523 Tønder (mod 2 668 i 1896 og 1 087 i 1897). Varen er saaledes atter i adskillig Stigning baade med Hensyn til Indførsel som med Hensyn til Priserne, nemlig fra M. 20 indtil M. 24 pr. $^1/_1$ Tønde (tynd Tjære) cif. Lübeck.

Isimport. I Tyskland var 1897—1898 en meget mild Vinter, og der blev i det indre af Landet kun indhøstet ganske ubetydelige Kvanta af Is, der kunde bringes frem til Bryggerierne. I de høiere Egne af Bøhmen høstedes der dog en Del Is, der bragtes nedover til Tyskland med Flodskibe langs Elben, men den største Del indførtes dog fra Norge til Nordsø- og Østersøhavnene. Til Lübecks Distrikt ankom dog ogsaa betydelige Partier fra Finland

og Reval. Til Lübeck importeredes der i Vaarmaanederne 3 408 Tons, hvorhos der til Wismar ankom 5 289 Tons, til Kiel 13 854 Tons, til Rostock 6 700 Tons og til Flensburg ca. 1 000 Tons. En Del af denne Vare forbrugtes naturligvis i Lübecks Distrikt selv, men en større Del gik dog ad Jernvei til de betydelige Bryggerier samt Restauranter og Kafeer i de større Stæder. Udover Sommeren blev der stærk Varme, og som Følge deraf indløb der livlig Efterspørgsel hid til de herværende Lagere, hvorfor de Kjøbmænd, der hersteds havde større Oplag, gjorde udmærkede Forretninger.

For den norske Blokis, der ankom hertil i Vaarsæsonen, blev i det hele betalt fra 13 til 15 Mark pr. Ton „frei Lübeck". Paa de andre Steder sees Prisen at have været omtrent den samme.

Fersk Sild. Af fersk Fisk indførtes fra Sverige i 1898 124 808 Deciton (mod 45 841 Deciton i 1897) og fra Norge 8 571. (Hvor stor Importen fra Norge var i 1897, har ikke kunnet erfares). Uagtet der i Handelskammerets Opgaver ikke er skjelnet mellem Sild og anden fersk Fisk, er det antageligt, at den aldeles overveiende Del deraf har været Sild. Priserne paa fersk Sild opgives i 1898 saaledes:

i Januar	Netsild (svensk)	M. 8 – M. 12		
- Februar	— „	- 6 — - 12		
- —	Norsk Sild fra Haugesund	- 7 — - 10	pr. Kasse à ca. 110 Kg.	
- Marts	Netsild (svensk)	- 6 — - 12		
- —	Norsk Sild fra Haugesund	- 7 — - 10		
- September	Garnsild (svensk)	- 2 - - 3	pr. Wall (1 Wall = 80 Stykker).	
- Oktober	— „	- 1.90 — - 2 50		
- November	Netsild „	- 20 — - 24	pr. Kasse à ca. 110 Kg.	
- December	— „	- 8 — - 20		

Saltet Sild. Ifølge Handelskammerets Opgaver er der til Lübeck i 1898 indført fra Sverige 789 Tønder og fra Norge 3 148 Tønder Fedsild. Aarets Priser for norsk Fedsild er opgivne at have været M. 26, 24, 22 for KKK, KK og K cif. Lübeck; for den svenske Vare kunde ingen Prisopgaver erholdes.

Krebs. Der indførtes i 1898 fra Sverige 43 700 Kilogr. (mod 71 600 Kilogr. i 1897 og 87 100 Kg. i 1896). Indførselen er altsaa gaaet adskillig nedad saavel til Lübeck selv som herover til det Indre af Tyskland og til Paris via Køln, men Priserne har dog ikke været lidet høiere end i det foregaaende Aar, idet der i Aarets første fem Maaneder betaltes fra 17 til 22 Kroner og fra August til December 20 til 30 Kroner pr. Kurv à 40 Kilogram f. o. b. svensk Udførselshavn.

Tyttebær. Ifølge ovenstaaende Importopgave, der støtter sig til en af Lübecks Handelskammer opført foreløbig Beregning, udgjorde Indførselen fra Sverige i 1898 omtrent 17 769 Deciton (mod 10 856 Deciton i 1896 og 16 234 i 1897). Et herværende Importfirma har ogsaa i 1898, ligesom i foregaaende Aar, anslaaet Importen adskillig høiere, saaledes i sidste Aar til

21329 Deciton. Hvilke af disse Zifre maatte være det rette, saa er under enhver Omstændighed Indførselen i betydelig Stigning, da Forbruget af Tyttebær saavel i de tyske Husholdninger som i Conserve-Fabrikerne aarlig tiltager. Endskjønt Bær-Indhøstningen i Sverige sluttede tidligere paa Aaret, end man i Begyndelsen var tilbøielig til at tro, og endskjønt Norrland producerede forholdsvis lidet, saa har dog, som sagt, Indførselen af Tyttebær til Lübeck i 1898 været betydeligere end i de tidligere Aar, hvilket ved Siden af det stigende Forbrug i Tyskland hovedsagelig havde sin Grund i det svenske Produkts i det hele gode Kvalitet (især Wärmland leverede fortrinlig Vare). Derhos var Bærhøsten i selve Tyskland i Aaret temmelig knap, og da man tilligeat Udfaldet af Tyttebærproduktionen i Sverige vilde blive middelmaadigt, var Priserne fra først af temmelig faste. I Begyndelsen betaltes der M 30—32 pr. 100 Kg. cif. Lübeck, hvilken Pris holdt sig fast uafbrudt indtil henimod Saisonens Slutning, da stor Tilførsel af ringere Vare bragte Priserne til at synke til M. 20—24 Senere steg atter Prisen til samme Høide som i Begyndelsen, men da Behovet for den største Del allerede var dækket, afsluttedes der ingen større Forretninger mere til denne Pris.

Som Gjennemsnitspris for Aaret 1898 kan man vel betragte M. 28 pr. 100 Kg.

Levende Kvæg, hvis Indførsel i de tidligere Aar har været en betydelig Handelsvare fra Sverige til Tyskland, er, som det vil erindres, indtil videre fuldstændig bortfaldt fra Udgangen af December 1897, da Import af Drøvtyggere og Svin samt af fersk Svinekjød fra Sverige og Norge blev forbudt til hele Tyskland af Hensyn til de i Skandinavien optraadte Husdyrsygdomme. Denne Foranstaltning har selvfølgelig medført en ganske betydelig Fordyrelse af Kjødpriserne i Tyskland og har særlig medført de største Vanskeligheder for de lavere Folkeklasser. Herunder er der saavel fra Konsumenternes Side som fra de deri interesserede Handelskredse skeet Modforestillinger ligeoverfor Nødvendigheden af det gjorte Indførselsforbud, ligesom der i stærke Udtryk er udtalt Ønsker om, at der atter vendes tilbage til det tidligere Forhold, idet det er anført, at Tyskland i det hele har den største Vanskelighed for at kunne erholde sin Kjødforsyning uden at søge denne indført ogsaa fra fremmede Lande. Det vil derfor muligens kunne haabes, at Forbudet atter vil hæves.

I de forrige Aar har der fra Sverige aarlig været indført tilsammen: I 1895 13129 Stk. (iberegnet 2913 Svin), 1896 11379 Stkr. (iberegnet 4179 Svin), i 1897 6655 Stkr. (iberegnet 2943 Svin), hvoraf vil sees, at det nu snart siden halvandet Aar bestaaende Forbud har været til adskillig Skade for den svenske Export.

Svenske Firmaer i Lübeck.

1. J. Cederlunds Söner, Forhandling af svensk Punsch (Filial af Vinfirmaet af samme Navn i Stockholm, her repræsenteret af C. von Freidenfelt).
2. C. M. Hallbäck & Söner, Speditions- og Kommissionsfirma.

3. Hans A. Hanson, General-Agentur for Tyskland for Tekniska Aktiebolaget „Flora“ i Gefle.
4. C. A. Lindgren & Co., Forhandling af svensk Punsch (Afdeling af Firmaet af samme Navn i Stochholm).

Noget norsk Firma er ikke etableret her paa Pladsen.

Elb-Trave-Kanalen. Denne Kanal, hvis Anlæg paabegyndtes i 1894, vil efter Planen være færdig til Aabning i Januar 1900

Da dette Foretagende med Sikkerhed ventes at bringe en fuldstændig Forandring i den hele Handelsrørelse fra Østersjølandene (væsentlig Sverige) til de indre tyske Steder, idet Hovedtrafiken føres over Lübeck og videre gjennem den nye Kanal, har Generalkonsulatet troet at burde kaste et nærmere Blik over denne Fremtidssag.

For Norges Vedkommende antages dog Kanalsagen ikke for Øieblikket at være af nogen Førsterangsbetydning, idet nemlig Norges Export til Tyskland og ligesaa Indførselen af tyske Varer til Norge gaar over de tyske Nordsjøhavne, hvorfra Norge ogsaa for Masseartiklers Vedkommende kan sætte sig i den letteste og billigste Forbindelse med det Indre af Tyskland ad Flod- og Kanalveiene, væsentlig over Hamburg og Elben. Skulde end Norge for sin egen Del ikke have nogen særlig Grund til at sætte sig i Forbindelse med den nye Kanalvei, skulde man dog antage, at Lübecks Handelsverden for sit Vedkommende vil forsøge at trække norsk Handel over Lübeck.

I den Tid, da Norges Postforsendelse til Kontinentet gik Søveien, stod Kristiania — foruden med Kjøbenhavn — tillige i regelmæssig Forbindelse med Kiel (nogen Tid med Lübeck). Da Postforbindelsen fra Kristiania omkr. 1871 begyndte ad Jernbanen gjennem Sverige, faldt saaledes den regelmæssige Dampskibsfart mellem Norge og dette Generalkonsulats Distrikt bort. Inden Lübecks Handelsstand har der efter den Tid af og til været bragt paa Bane atter at sætte en Dampskibsforbindelse i regelmæssig Fart mellem Lübeck og Kristiania, uden at en saadan dog endnu er kommet til Virkelighed.

Nu da Elb-Trave-Kanalen i den nærmeste Fremtid vil sættes i Gang, anser de herværende Forretningsmand det som en stor Fordel atter at komme i direkte og regelmæssig Dampskibsforbindelse med Kristiania, hvis Vareforsendelse til og fra det Indre af Tyskland saaledes for en Del vil kunne gaa over Lübeck. Den paatænkte Dampskibsrute er vistnok endnu ikke bragt til Virkelighed, men er dog meget omtalt, dels foreslaaet direkte mellem Kristiania og Lübeck, dels med Anløb af Gøteborg. Om nu denne Plan maatte realiseres og altsaa det østlige Norge maatte faa en regelmæssig Rute paa Lübeck, er det klart, at Forbindelsen med en ny Kanal- og Flodvei ikke vil være uden fremtidige Fordele.

Allerede fra Middelalderen existerer den saakaldte Stecknitz-Kanal, der blev anlagt i Aarene 1391—1398, og som forbinder Travefloden med Elben ved Lauenburg Trafiken ad denne Kanal var i lange Tider efter Datidens Begreber forholdsvis livlig, navnlig befordredes ad denne Vei Lüneburger-Salt i stor Udstrækning til nordligere tyske Steder og til Export over Lübeck. Endnu i Midten af det 16de Aarhundrede passeredes t. Ex Kanalen af 1 100—1 200 Ladninger aarlig. Den 98 Kilometer lange Kanal var imidlertid af ringe

Bredde og Dybde, saa Baadene i Høiden kunde lastes med 250 Centner, og Kanalen gik i mange skarpe Krumninger, hvorfor den maatte befares med saa stor Langsomhed, at den hele Strækning i Almindelighed ikke kunde tilbagelægges paa kortere Tid end 8—10 Dage, hvilke Omstændigheder efterhaanden ledede til, at Trafiken drog sig bort derfra I de to sidste Aarhundreder har der vistnok gjentagende Gange været gjort Bestræbelser til Kanalens Udbedring, men den eneste Foranstaltning, der havde kunnet lede til det forønskede Resultat, nemlig en gjennemgribende Ombygning, er ikke kommet istand, dels paa Grund af de dermed forbundne store Omkostninger, dels fordi de indre politiske Omstændigheder i Tyskland ikke viste sig gunstige derfor.

Endelig endte de langvarige Forhandlinger med Antagelsen af et fuldkommen forandret Projekt, hvorefter der for det planlagte Kanalanlæg blev stukket en ny Linje mellem Lübeck og Lauenburg ved Elben med Benyttelse af Ratzeburger-Sjø og Möllner-Sjø samt med nødvendig Vandtilførsel fra den noget østligere liggende Schall-Sjø. Den hele Kanal, der er forsynet med 9 Sluser, vil faa en Længde af 67 Kilometer, altsaa 31 Kilometer kortere end den tidligere Stecknitz-Kanal. Den nye Kanal vil kun berøre lübecksk og preussisk Omraade.

Da Planen er gjennem den nye Kanalforbindelse at skaffe Elben en kunstig Munding ved Østersjøen, er Anlægget i teknisk Henseende i sin Helhed afpasset Elbskibsfarten og de der gaaende Fartøier. De største af disse har for nærværende en Længde af 72—74 Meter og en Bredde af 10.6 Meter; lastede stikker de 1.65 Meter dybt. Disse største Baades Lasteevne er 800 Tons, medens de fleste af de der gaaende Fartøier dog er noget mindre, i Almindelighed med en Lasteevne af 600 Tons. Kanalens Dybde er 2 Meter, dens Bundbredde 22 Meter og dens Vandspeilsbredde 32 Meter.

Anlægsomkostningerne var kalkulerede til ca $23^1/_2$ Million Rigsmark, hvoraf Preussen har overtaget $^1/_3$ og Lübeck $^2/_3$, efter hvilket Forhold ogsaa Vedligeholdelsesomkostningerne udredes, forsaavidt disse ikke dækkes af de for dens Benyttelse fastsættendes tarifmæssige Afgifter.

Den kommercielle Virkning af Elb-Trave-Kanalens Aabning vil, som ovenfor nævnt, blive, at Lübeck og dermed Norden, særlig Østersjølandene, til en Begyndelse vil blive satte i en let og billig Forbindelse for sværere Varer med det hele Elbgebet lige ind i Hjertet af Bøhmen og senere — efterhaanden som Kanalforbindelserne udvikles — ogsaa med andre vigtige Dele af Tyskland og Østerrige. Varer, som paa Grund af sit i Forhold til Værdien store Volum hidtil ikke har kunnet udvexles mellem Østersjølandene og Elb-Egnene, da de ikke kunne bære den høie Jernbanefragt, ville nu finde den billigere Vandvei ad Travekanalen og Elben. Selv den Slags Varer, der hidtil har kunnet finde Transport til enkelte Steder i det Indre af Tyskland over Stettin ad Oder og Finow-Kanalen eller over Hamburg og videre ad Elben ville nu komme frem ulige billigere, da det er beregnet, at Fragten ad den nye Linje mellem Elbgebetet og Østersjøen vil stille sig M. 1.50 til M. 2.00 billigere pr. Ton end ad de nu existerende Vandveie.

Det er altsaa en kommerciel Begivenhed af høi Rang og med særdeles vidtrækkende Konsekventser, som forestaar ved Trave-Elb-Kanalens Fuldendelse. Gjennem denne aabnes med engang for de svenske Masse-Artikler Elbens Op-

land, hvilket med denne mægtige Flods øvrige forgrenede Vandforbindelser antages at omfatte Landsdele med en samlet Befolkning af henved 20 Millioner. Veien vil altsaa ligge aaben, og energisk Foretagsomhed vil visselig vide at erhverve de nye Markeder.

Den svenske Artikel, hvorefter der antages først og fremst at ville blive Efterspørgsel fra de indre Distrikter, er Jernmalm. Totalindførselen af svensk Jernmalm i hele Tyskland er som Følge af de tyske Jernværkers forhøiede Virksomhed sterkt tiltagende, og naar der under disse gjennemgaaende gunstige Omstændigheder over Lübeck ikke er nogen større Indførsel af denne Vare, er Aarsagen at søge i Mangelen paa Smelteovne i Lübecks Opland. Stettin og Neufahrwasser har hidtil været de naturlige Indførselshavne for denne Masseartikel til Schlesien, hvorhos den ogsaa indføres i store Kvanta til det vestlige Tyskland over Rotterdam, men det er klart, at dette Raastof, der spiller en saa betydelig Rolle for den tyske Jernindustri paa de Steder, hvor det med de nuværende Transportmidler har kunnet række frem, vil blive bestilt i stor Mængde over Lübeck ogsaa til Sachsen og andre sydligere Landsdele, der ved den nye Forbindelse vil faa en billig og bekvem Transportlinie derfor. Bestemte Udtalelser i saa Henseende er allerede fremkomne til herværende Mellemhandlere af Varen fra Fabrikanter i Elbegnene.

Ogsaa Stangjern maa antages i betydelig Mængde at ville faa et Marked ved Elbegnenes finere Jernindustri.

Andre Mineralier, som allerede for nærværende tages fra Sverige over Gefle, er de zink-, bly- og sølvholdige Ertser, som anvendes i de offentlige Hytteværker Halsbrücke og Muldenhütte ved Freiberg og i den preussiske Stats Smelteværker i Oberharz til Udvinding af Sølv, Zink og Bly. Transporten heraf er hidtil fornemmelig foregaaet over Hamburg og Stettin med Forbigaaelse af Lübeck, hvorfra Jernbanefragten til Freiberg nemlig nu stiller sig 38 Pfennig dyrere pr. 100 Kilogr. end ad Vandforbindelserne fra Stettin. Svensk Kobolt- og Nikkelerts opkjøbes ogsaa allerede nu af Nikkel- og Blaafarveværkerne i Sachsen (Schneeberg). Disse Artikler vil selvfølgelig for Fremtiden gaa over Lübeck og Travekanalen. Granit og andre Stenarter, der anvendes til Monumentsokler, Gravsteder, Søiler, Trapper, Bygningsudsmykning m. v, er en særdeles efterspurgt Vare, der utvivlsomt vil finde Markeder med den raskeste Afsætning i Elbdistrikterne. Det samme vil sikkerlig ogsaa blive Tilfældet i en antagelig end høiere Grad med svenske Gadestene, der overalt i Nordtyskland, saalangt de kan forsendes med de nuværende Fragter, i den senere Tid er blevet et uundværligt Materiale.

Endvidere kan nævnes Feldspath, der i Sachsens betydelige Lervarefabrikation anvendes til Blanding af Raamaterialet, hvorhos visselig den overveiende Del af de i foranstaaende Fortegnelse over de nuværende Importartikler i Lübeck opregnede Varer vil finde Afsætningsmarkeder i de Egne, som nu vil blive aabnede for vore Masseartikler.

Hvad angaar den svenske Trælast, der ankommer til Lübeck og Wismar, saa finder denne sin Vei derover temmelig langt ind i Landet. I 1885 blev Tolden paa høvlet Trælast forhøiet til 3 Mk. pr. 100 Kilogr., hvilket ledede til, at der senere hovedsagelig kun er indført uhøvlet Vare, som nu undergives videre, Forarbeidelse ved de herværende større Etablissementer og forsendes pr. Jernbane til det Indre af Landet. Det svenske Træ møder imidlertid i Elbgebetet

Konkurrence med bøhmisk, siebenbürgsk og ungarsk Vare. Det svenske Træ er dog det østerrigske i høi Grad overlegent, da det er finere voxet, haardere og mindre kvistet og foretrækkes overalt, hvor de to Sorter kommer i Konkurrence, men paa Grund af den ikke ubetydelige Jernbanefragt danner der sig selvfølgelig en Grændse, over hvilken den nordiske Vare ikke kan komme. I Almindelighed kommer det svenske Træ, forsaavidt angaar Elbgebetet, saalangt som til Magdeburg, dog saaledes, at der paa Grund af de konkurrerende Varers ulige Kvalitet naturligen danner sig en Zone, hvor begge Sorter er at erholde, og hvor saaledes det svenske Træ anvendes til Forarbeidelse af almindelige Møbler, Døre og Vinduer samt til Gulvlægning, medens den østerrigske Vare alene bruges til Kasser og udvendige Arbeider saasom til Planker og deslige. Under disse Konkurrencetorholde synes den nye Vandforbindelse utvivlsomt at skulle blive til stor Fordel for den svenske Trælast, der med den billigere Befordring vil kunne trænge længere frem til nye Markeder.

Ved Siden af den forudseelige Import af svenske Masseartikler til Elbgebetet og de i Vandkommunikation dermed staaende Egne vil det ogsaa være af Interesse, allerede forinden Trafiken aabnes, at gjøre sig bekjendt med disse Landsdeles egne Frembringelser af den Slags Artikler, for hvis Omsætning til fjernere Steder en billig Befordring danner Hovedfundamentet. At erhverve fordelagtige Afsætningspladse og at finde nye Kilder for billig Anskaffelse af nødvendige Forbrugsartikler giver i nationaløkonomisk Henseende samme Resultat, og kan begge disse Hensyn samtidig ske Fyldest ved Benyttelse af en og samme Transportlinje, vil denne vinde i Betydning, efterhaanden som de dersteds benyttede Transportmidler kan faa Beskjæftigelse i begge Retninger og saaledes vil sættes i Stand til at give billigere Fragter.

I Provinsen Sachsen ved Stassfurth findes en sand Rigdom af forskjellige Salte. De derværende Kalileier, der skal være af de største i Verden, giver en Aarsproduktion af over $1^1/_2$ Million Tons. Disse Kalisubstanser, fornemmelig Kainit og andre beslægtede, let opløselige Salte, der afgiver et fortrinligt Gjødningstof og saaledes er af et overordentlig stort Værd for Landbruget, er overordentlig stærkt søgte og forsendes i alle Retninger. De komme ogsaa delvis til Export over Hamburg og Stettin, men over Lübeck kun i ringe Mængde paa Grund af hidtil manglende billig Transportvei. De til Export bestemte Kvanta gaar dels til Østersjøen, dels til England og Frankrige, ja endog til Nordamerika, hvortil der et enkelt Aar af Statistiken sees at være udført 112 000 Tons. Det er sandsynligt, at dette Produkt efter Kanalens Aabning vil blive en Stapelartikel i Lübeck, og at det med stor Nytte for det svenske Landbrug, væsentlig for Myrkultur, vil kunne tages herover, hvorved det tillige vil blive en god Returfragt for de hertil ankommende Skibe.

Tysklands aarlige Produktion af Sten- og Kogsalt dreier sig om 1 Million Tons.

Heraf konsumeres selvfølgeligt den væsentligste Del i Tyskland selv, medens der Aar om andet, efter hvad der opgives, exporteres omtrent 200 000 Tons, fornemmelig kommende fra Provinsen Sachsen samt for en Del fra Lüneburg, hvoraf omtrent 40 000 Tons gaar til Østersjøen og Norge. De nordiske Lande dækker, som bekjendt, hidtil sit betydelige Saltforbrug for den største Del fra England og Middelhavslandene, hvorfra skandinaviske Fartøier derved har god Returfragt. Det synes imidlertid adskillig naturligere at tage mere

af denne Vare fra den nærmeste Kilde, naar Adgangen dertil bliver aabnet, og det kan formentlig neppe være Tvivl underkastet, at den nye Kanalvei i stor Udstrækning vil blive benyttet til Saltførsel til Norden, efterhaanden som vor Handelsverden bliver bekjendt med Provinsen Sachsens og Lüneburgs store Produktionsevne paa dette Felt.

Ogsaa Provinsen Sachsens chemiske Industri med Soda-, Natron- og Alunfabrikation er i denne Forbindelse værd at bemærke.

En fremragende Rolle for Export fra Elbegnene spiller ogsaa Sukker. I Anhalt, Braunschweig og den frugtbare Provins Sachsen, ligesom ogsaa i Bøhmen, har Dyrkningen af Roer og den i Forbindelse dermed staaende Sukkerproduktion i de sidste Aartier taget et overordentligt Opsving.

Der kan endvidere nævnes Grønsager fra det hele Elbgebet samt Frugt, der i overordentlig Mængde exporteres fra det frugtrige Bøhmen.

De Egne, hvormed Norden nu vil kunne komme i direkte Handelsforbindelse, producerer og exporterer endnu talrige Raaprodukter, hvilke efter Kanalens Aabning visselig vil danne en ny Exportartikel til Norden, eller hvis hidtil bestaaende Udførsel vil betydelig forøges.

Heraf kan fremhæves:

Humle;

Byg, af hvilken især Saaleegnens er bekjendt for sin høie Værdi for Bryggeriindustrien;

Cement;

Brunkul; heraf producerer Bøhmen aarlig 12 000 000 Tons, hvoraf der til Tyskland nedad Elben lige til Hamburg udføres 1 500 000—2 000 000 Tons. Hvorvidt Brunkul efter Travekanalens Aabning vil blive en Exportartikel til Sverige, er ikke let paa Forhaand at udtale sig om. Sverige tager nu den aldeles overveiende Del af sine Kul fra England.

De bøhmiske Brunkul er, som bekjendt, meget billigere end de engelske Stenkul, men har selvfølgelig ogsaa en ringere Varmeeffekt, og Spørgsmaalet om, hvorvidt man med nogen Fordel fremtidigt vil kunne betjene sig af den bøhmiske Vare, vil da være afhængigt af, hvorvidt dens Pris i Konkurrencen stiller sig i en gunstig Proportion ligeoverfor Varmeværdien. I saa Henseende kan anføres, at der under normale Forholde for engelske 1ma Stenkul her i Lübeck noteres 13—14 M. og for bøhmiske Brunkul M. 10.60 pr. Ton. Antagelig vil de sidstnævnte blive billigere efter Kanalens Aabning.

Som bekjendt er der i de senere Aar saavel fra de tyske som fra de østerrigske Statsmyndigheders Side nedlagt stort Arbeide og stor Kapital til Fremme af de indre Vandforbindelser til Lettelse af gjensidig Udvexling af tunge og voluminøse Produkter, hvis Nytte uden billige Transportmidler altid vil være begrændset til de Egne, hvor de frembringes, men som ved billige og lette Vandkommunikationer vil faa Interesse i den almindelige Vareudvexling. Flere Floder er ved Regulering gjorte seilbare og ved Kanaler satte i Forbindelse med andre Strømme, ligesom nye storartede Anlæg er projekterede.

Blandt disse kan nævnes Moldau-Donau-Kanalen og den paatænkte saa-

kaldte Mittellandkanal, der skulde forbinde Elben ved Wolmirstedt i Nord for Magdeburg over Weser (ved Minden) og Ems med Rhinen (ved Duisburg).

Om hvorvidt den projekterede Moldau-Donau-Kanal vilde faa nogen Nytte for vor Export, er det ikke let paa Forhaand at have nogen begrundet Formening, men det synes dog ikke umuligt, at nordiske Produkter, om de først har kunnet skaffe sig Markeder langs Trave-Elb-Kanalen — Elben, ogsaa vil kunne fortsætte ad den storartede Linje, der om ikke lang Tid haabes at ville danne Forbindelsen til det østerrigske Indland.

At imidlertid det andet projekterede Anlæg, nemlig Mittellandkanalen, hvilken vilde komme til at omspænde de mægtige Distrikter Prov. Sachsen, Hannover, Westphalen og Rhinprovinsen, vilde blive af vidtrækkende Betydning for den svenske Export af Træ og Jernmalm, derom synes ikke at kunne herske Tvivl, naar det tages i Betragtning, at Rhinegnene og Westphalen allerede nu i stor Udstrækning forsyner sig med disse Artikler over Rotterdam, hvorfra Varerne finder Vandforbindelse opad Rhinen. Naar de nævnte svenske Varer allerede findes paa de nævnte Markeder, vil Aabningen af den ulige kortere og billigere Vandvei over Lübeck og Kanalerne vestover, saavidt skjønnes, i høi Grad tjene til at forøge Efterspørgselen deraf.

Hvad særlig angaar Indførsel til Rhinprovinsen af Jernmalm over Nederlandene, hvori altsaa ogsaa den svenske Transit er indbefattet, saa har denne aarlig udgjort omkring 11 000 000 Deciton. Heraf udgjør vistnok spansk og algiersk Jernmalm den aldeles overveiende Del, men det antages dog, at mindst 400 000 Deciton deraf har været svensk Vare.

Angaaende omhandlede Kanalforbindelsers Indflydelse paa den svenske Jernmalms Afsætning i Rhinprovinsen har en af Lübecks betydeligste Importører i et offentlig Foredrag udtalt følgende:

„Elbe-Trave-Kanalen vilde da være at betragte som Mittellandkanalens „nordøstlige Fortsættelse til Østersøen — den vilde jo forene hele det vest„tyske Vandforbindelsesnet ud til Østersøen —, og saaledes vinder Lübeck „derigjennem den saa værdifulde direkte Vandvei til Vesttyskland for Import og „Export til og fra Østersølandene. Produkter, som nu for Tiden indføres over „nederlandske Havne fra Østersøegnene til Rhin-Egnene-Westphalen, bl. a. „nordiske Trævarer og svensk Malm, vil senere med Fordel kunne tages „over Lübeck Et Exempel vil kunne belyse dette. Rhinlandene-Westphalen „indfører aarlig via Rotterdam over 1 000 000 Tons spanske, algierske og „andre Jernertser, i den senere Tid ogsaa svenske i betragtelig Mængde. De „svenske Malmleier er, som bekjendt, overordentlig mægtige og af høieste „Jernholdighed, derhos paa sine Steder meget lidet fosforholdige; deres Ud„skibning via Rotterdam er dog for kostbar, og der mangler direkte Retur„fragter. Derimod lod der sig fra den svenske Udskibningshavn Oxelösund, i „Syd for Stockholm, med Lethed indrette en Collierfart til Lübeck; Damp„skibene vilde i denne Trade ikke behøve nogen Returladning, men kunde paa „denne korte Strækning fordelagtigere gaa tilbage i Vandballast i Lighed med „den Maade, hvorpaa Kulfarten er organiseret mellem Hamburg og den engelske „Østkyst. Derigjennem vil en hurtig og regelmæssig Malmindførsel være sikret, „hvilket aldrig vil være at opnaa ad den forholdsvis lange Søvei til Rotterdam. „Antagelig vil Varen bestilt via Lübeck og Mittellandkanalen stille sig 1 a 2 „M. billigere pr. Ton end over Rotterdam og videre ad Rhinen eller pr. Jern-

„bane til Ruhrgebetet, naar med denne Import over Lübeck tillige Udførsel „herover kunde gaa Haand i Haand."

Det vilde føre for langt og er for nærværende heller ikke fornødent nærmere at gaa ind paa Detaillerne for den fremtidige Vareudvexling med de saaledes projekterede tyske og østerrigske Kanalforbindelser, hvis Udførelse vel ikke længe vil lade vente paa sig. At der, naar Kommunikationen først er tilstede, efterhaanden vil udvikle sig Handel med vidtstrakte Gebeter, med hvilke en Udvexling af Raastoffe og Masseartikler hidtil har været umulig, er vel utvivlsomt, men det vil dog være nyttigt paa Forhaand at have de nye Forbindelser for Øie til desto hurtigere Udnyttelse deraf.

Men selv bortseet fra de nye Kommunikationer, der vil give Lübeck en ganske ny Stilling i Nordeuropas Vareomsætning, turde der dog ogsaa være andre Foranstaltninger, der vilde kunne befordre Udviklingen af den nordiske Indførsel i Tyskland.

Af stor Nytte vilde det visselig i saa Henseende være, om der her paa Pladsen kunde gives Anledning til at se udstillet skandinaviske Exportartikler, saavel Naturprodukter som Industri-, Husflids- og Kunstgjenstande, og dette saa meget ønskeligere som Lübeck gjennem de nye Kanalveie om kort Tid vil blive Indførselshavn for videre Forsendelse til vidtforgrenede Distrikter.

End virksommere vilde en saadan Foranstaltning tjene til Udbredelse af Kjendskab til vore Exportartikler, saafremt der istedetfor et almindeligt Udstillingslokale her oprettedes virkelige Varehuse med Lagre til Forsælgning af Gjenstande i vedkommende Brancher, helst i Form af saakaldte „Versandhäuser".

Lübeck besøges aarlig af mange Fremmede og Turister fra alle Tysklands Egne, hvilke i de her anbefalede Udstillingslokaler vilde faa Anledning til at gjøre sig bekjendt med de nordiske Produkter, saafremt der paa tilstrækkelig Maade maatte blive sørget for Bekjendtgjørelse gjennem Dagblade, ved Opslag paa Jernbaner, Hoteller m. v. Vor Tid fordrer Reklamer, og uden at der i videst mulig Udstrækning blev sørget derfor, vilde vedkommende Udstillinger have vanskeligt for at udøve den tilsigtede Nyttevirkning

Men under Forudsætning af tilstrækkelig Bekjendtgjørelse i hensigtsmæssig Form maa det ansees for utvivlsomt, at saadanne Varehuse, hovedsagelig indrettede for originale nordiske Industrifrembringelser og drevne med Energi, vilde gjøre gode Forretninger. Nordisk Smag har her vundet megen Indgang, og nordiske Mønstre, fornemmelig i Textil- og Træskjærerbranchen, er allerede nu meget yndede. Tysklands stigende Velstand gjør Befolkningen stedse mere og mere tilgjængelig for fremmede Kunstindustrifrembringelser, især for alt, hvad er originalt.

En Foranstaltning af temmelig betydelig Rækkevidde, som man her er ifærd med at igangsætte til Ophjælp af Lübecks Industri, turde i denne Forbindelse ogsaa nævnes som indeholdende en Mulighed for deraf at kunne drage Nytte for nordisk Foretagsomhed.

Efter Initiativ af „Lübecker Industrie-Verein" (Præsident Senator Behn, Sekretær Dr. F. Siewert) er der af det Offentlige indkjøbt et meget betydeligt Terrain, der strækker sig fra Travens østre Side fra det Kochske Skibsværft

til henimod Lade- og Lossestedet Schlutup. Terrænet tænkes udelukkende anvendt til industrielle Anlæg og vil blive udstykket og solgt uden lukrative Hensyn for det Offentlige, hvis udelukkende Hensigt med Foranstaltningen det er at skabe en Industri-Forstad med tilhørende bekvemme Lossepladse for ankommende Raamaterialier og for Kul samt med Ladepladse for derfra afgaaende Fabrikater.

Terrænet, der er beliggende langs en Krumning af Floden, har en meget betydelig naturlig Strandlinje, der endnu vil blive forøget ved to Indsnit fra Travefloden, det ene for søgaaende Fartøier og det andet for Kanal-Lastebaade. Til Pladsen vil blive lagt Jernbanespor med en egen Rangerstation. Det Offentlige vil derhos levere alt færdigt med anlagte Gader, Vandledning, Gas og muligens Elektricitetsværk. Alle Parceller vil komme til at støde til Floden og saaledes faa Adgang til direkte Losning og Lastning. I Midten af det hele Terræn vil der blive bygget Arbeiderboliger. Der er allerede nu Adgang til at erholde Parceller for industrielle Anlæg til moderate Priser (efter Omstændighederne antagelig 3—5 M. pr. □ M.).*)

Efter modtagen Underhaandsmeddelelse er der al Grund til at antage, at de omhandlede Parceller vil blive afgivne til Fremmede paa samme Vilkaar som til tyske Undersaatter, og det turde derfor muligens i disse Tider, da Beskyttelsestold mer og mer vanskeliggjør de forskjellige Industrifrembringelsers Udførsel til fremmede Lande, og ikke mindst til Tyskland, være Overveielse værd, hvorvidt det ikke kunde være paa rette Sted her at benytte Anledningen til at hidføre nordisk Kapital og nordisk Arbeide til Bearbeidelse hersteds af vore Raamaterialer. Stedet ligger nær, Forholdene, der har megen Lighed med Hjemlandene, er ikke vanskelige at lære at kjende, og øvet Arbeidsstok hjemmefra vilde være let at erhverve.

Blandt industrielle Foretagender, som her kunde tænkes med Fordel igangsat for nordisk Kapital, med nordisk Raamateriale og med vore Arbeidere, kan exempelvis nævnes Smelteovn med Jernstøberi, Hesteskosømfabrik, Stensliberier for Bearbeidelse af Granit og andre Stenarter, Høvlerier, Fabriker til Forarbeidelse af billigere Møbler, Døre, Vinduer og andre Bygningsdele, Tændstikindustri, Papir- og Glasfabrikation, Destillation af Punsch m. v.

Det ligger nær at antage, at saadanne Industriforetagender hersteds, drevne med Indsigt og Erfaring, vilde give gode Resultater, specielt efter den snart forestaaende Aabning af Travekanalen, der vilde give vedkommende Fabriker den letteste Transportforbindelse for deres Produkter til et stort og forbrugsdygtigt Indland. Gjennem Regulering af Elbens øvre Del vil de største Lastebaade allerede om 3 Aar kunne naa helt op til Prag, hvorhen forøvrigt allerede nu mindre Fartøier kunne komme op. Ad Travekanalen—Elben—Plauer-Kanalen —Havel vilde herværende Fabriker kunne sende sine Varer Vandveien til Berlin og derfra videre ad Friedrich Wilhelm-Kanalen til Oderoplandet lige til Breslau. For Stenindustriprodukter vilde der i Hamburg og Altona haves et villigt Marked med Vandvei over Lauenburg og Elben helt frem.

---

*) Herved er der nærmest havt for Øie de mest centralt beliggende Grundstykker eller det eventuelle egentlige Fabrik-Kvartal. Grundstykker beliggende længere udover Traven antages, efter hvad hvad der meddeles, at ville blive adskillig billigere.

Efter at have fremholdt forskjellige herværende Forholde, hvoraf nordisk Foretagsomhed antages at maatte kunne drage adskillig Fordel, saafremt det rette Øieblik ikke lades ubenyttet, undlader man ikke tillige at fæste Opmærksomheden paa Ønskeligheden af en Foranstaltning, der formodes at kunne støtte og fremme eventuelle Bestræbelser i den omhandlede Retning.

Erhvervelse af nye udenlandske Markeder støder ofte paa Vanskeligheder, selv om de synes at være ganske naturlige Afsætningspladse for vedkommende Varesort, og særlig viser det sig i de fleste Tilfælde til en Begyndelse nødvendigt at foretage omfattende Undersøgelser samt at gjøre en Række Reklamer, som tidt kan være ganske besværlige og ikke sjelden saa kostbare, at de vilde falde ganske generende for den enkelte Exportør, der naturligen maa sørge for at holde disse Udgifter i passende Forhold til paaregnelig Fortjeneste. Til Undgaaelse af Hindringer af denne Art er i høi Grad at anbefale Association mellem Handlende og Industridrivende, der er interesserede i de nye Markeders Erhvervelse. En saadan fælles Optræden vil gjøre Udgifterne mindre mærkbare for den Enkelte, ligesom de forenede Bestræbelser vil give Foretagendet større Kraft og sikre det et heldigt Udfald.

Traveflodens Uddybning. Traven, der hidtil paa Strækningen fra Travemünde til Lübeck har havt en Dybde af Meter 5.35 og saaledes ikke er seilbar for særdeles store Fartøier, vil ifølge et Projekt, der for kort Tid siden blev antaget af Staden Lübecks Styrelse, blive uddybet indtil M. 7.50 og senere efterhaanden indtil M. 8.50. Trods dets ganske betragtelige Kostende blev Projektet enstemmig vedtaget, da man her er sig vel bevidst, at Lübeck, for at kunne vinde den rette Betydning som Søfarts- og Handelsstad, og for i Længden at kunne bestaa Konkurrencen med Nordtysklands øvrige Søstæder, maa kunne modtage fuldlastede Fartøier af større Drægtighed. Det forekommer nu ikke sjelden, at hertil kommende Skibe fra oversøiske Lande maa udlosse en Del af sin Last ved Travemünde for at kunne komme op til Lübeck.

Flodens Uddybning vil selvfølgelig ogsaa have sin Betydning for Sveriges og Norges fremtidige Fragtfart paa Pladsen.

Apenrade.

Havnen besøgtes i 1898 af 65 svenske Seilskibe, 1 svensk Dampskib og 4 norske Seilskibe. Med disse Fartøier indførtes: med svenske Dampskibe 330 Kbm. Bord, med svenske Seilskibe 10 112 Kbm. Bord, 3 315 Kbm. Sparrer og Bjelker, 262 Kbm. Planker, 438 Tons Kul foruden en Del mindre betydelige Partier af andre Varer; med norske Seilskibe: 100 Kbm. Bord, 107 Kbm. Planker, 67 Tons Klid, 330 Tons „Sesamkager".

Samtlige svenske og norske Skibe afgik fra Stedet i Ballast. Trælastprisen stillede sig i 1898 gjennemgaaende noget høiere end i det foregaaende Aar. Fragterne varierede mellem 20—27 Mark pr. Standard.

Havnen var hele Aaret igjennem isfri.

Cappeln.

Havnen besøgtes i 1898 af 26 svenske Seilskibe (2 065 T.) og 3 norske Seilskibe (259 T.).

Indførselen med disse Fartøier var: med svenske Skibe 3 458 Kbm. Bord, 1 043 Kbm. Sparrer fra Sverige og 191 Tons Stenkul fra Skotland med norske Skibe 212 Tons Stenkul fra Leith, 212 Kbm. Bord fra Carlsvik og 122 Kbm. Bord fra Fredriksstad. Stedet og Omegn forsyner sig tildels ogsaa med norsk Trælast gjennem egne Fartøier.

De allerfleste Fartøier afgik fra Stedet i Ballast.

Flensburg.

Stedet besøgtes i 1898 af 92 svenske Seilskibe (7 073 T.), 18 svenske Dampskibe (4 224 T.), 14 norske Seilskibe (2 382 T.) og 5 norske Dampskibe (2 667 T.). Af disse Fartøier bragte 57 Trælast, 4 Træmasse, 26 Sten, 1 Havre, 1 Jern, alt fra Sverige, og 1 Træmasse fra Norge. De øvrige Fartøier ankom fra danske, tyske, russiske og engelske Havne med forskjellige Varer, saasom Korn, Cement, Sleepers, Mursten, Jern, Kul. Størstedelen af de ankomne Skibe afgik fra Stedet i Ballast.

Fragterne for Trælast fra det sydlige Sverige dreiede sig om $9^1/_2$ —12 Øre pr. Kub.fod, fra Gefle, Søderhamn, Hudiksvall og Sundsvall om $18^1/_2$ —26 Mark pr. Standard, fra Hernøsand, Skellefteå og Nederkalix om 20—22 M. til 27—31 M. pr. Standard; for Træmasse fra det sydlige Sverige og fra Norge 11—15.50 M. pr. Ton; for Sten 4—5.25 M. pr. Ton, for Korn fra Rusland 16 M. pr. 2 000 Kg.; for Sleepers 8.50 M. pr. load; for Trælast fra Finland $21^3/_4$ M., fra Memel 20.50 M. pr. Standard, fra Norge 20 M. pr. Standard; for Kul fra Englands Østkyst 4 sh. 6 d pr. Ton.

Hovedindførselsartiklen fra Sverige var, som i de foregaaende Aar, Trælast. Træindførselen har tiltaget med Hensyn til Sparrer og Bord, medens den har aftaget noget for Bjelkers og Plankers Vedkommende.

Trælastindførselen vilde formodentlig have antaget endnu større Dimensioner, hvis ikke Priserne i Begyndelsen af Aaret havde været saa overmaade høie, og de store Salg til England og Frankrige, hvormed Beholdningen var bleven meget reduceret, havde vanskeliggjort Udvalget i de passende Dimensioner i Sortimentet. Udsigterne for en livlig Byggevirksomhed laa meget gunstige, men blev skuffede paa Grund af en Snedker- og Murerstrike, der varede fra Juni til December. Tilbudet af Trælast fra Sverige har henimod Aarets Slutning været stærkt og Priserne noget lavere.

For Levering i Foraar og Sommer 1898 betaltes for:

$1''$, $1^1/_4''$, $1^1/_2'' \times 9''$	usorteret Furu . .	165—180 M.
—	$\times 8''$	— . .	150—155 „
—	$\times 7''$	— . .	145—150 „

1″, 1¼″, 1½″×6″	usorteret Furu . . .	135—145	M.
¾″ og 1″×5″	— . . .	130—135	„
— ×4½″	— . . .	125	„
— ×4″	— . . .	120	„
— ×4″ à 5″	Udskud .	92.50—95	„
1″×6″ à 9″	—	105	„

Alt pr. St. Petersburger Standard frit ombord i Distrikterne Sundsvall, Söderhamn, Hudiksvall og Hernøsand. Grantræ i samme Dimensioner var gjennemgaaende 10 à 15 Mark billigere pr. Standard.

Som allerede bemærket, gik Priserne i Høstmaanederne noget tilbage.

Ukantede Bord betaltes med:

1¼″×6″ à 7″	usorteret	7	Mark	pr. 12 Fod	cif. Flensburg.	
— ×8″	—	9.50	—	„	—	
— ×9″	prima	14.50 à 15	—	„	—	for 2den Kvalitet 25 % Rabat.
— ×10″	—	17	—	„	—	
— ×11″	—	19	—	„	—	
— ×12″	—	21	—	„	—	

1½″, 2″ og 3″×9″ à 12″ ukantede Bord og □ Planker prima 1.50 M. pr. Kub fod.
1″ og 1¼″×7″ à 8″ □ usorterede Furubord 1 M. pr. Kub.fod.
— ×6″ — — 0.90 „ - —
— ×4½″—5″ — — 75—80 Pf. - —
4″ à 6″ Sparrer M. 0.60 à 0 75 pr. Kub.fod.
7″ — „ 0.70 à 0.75 - —
8″ — „ 0.80 à 0,85 —

Lagrene paa Pladsen var ved Aaret 1898's Udgang smaa, og da mange Byggeprojekter foreligger, er man berettiget til at vente en meget livlig Forretning i det løbende Aar.

Fragtudsigterne var ved Aaret 1898's Udgang ikke saa heldige som ved Aarets Begyndelse og viste overalt en tilbagegaaende Tendens.

Hadersleben.

Stedet besøgtes i 1898 af 43 svenske Seilskibe (3 034 T.), 8 svenske Dampskibe (1683 T.), 6 norske Seilskibe (455 T.) og 1 norsk Dampskib (167 T..)

Fra Sverige indførtes:

110 000 Kub.fod Bord og Planker,
50 000 — Sparrer,

desforuden nogle Kvantiteter Gadestene og Klinkerstene.

Heiligenhafen.

Stedet besøgtes i 1898 af 5 svenske Seilskibe (402 T.), af 2 norske Seilskibe (305 T.) og 1 norsk Dampskib (212 T.) Handelen med de forenede Riger har fremdeles været af ringe Betydning; heller ikke Jernbaneforbindelsen med Oldenburg har formaaet at fremme Indførselen af svensk Trælast til det Indre af Landet.

Kulindførselen fra England er steget ubetydelig i 1898. Kulfragterne har for en stor Del været i svenske Hænder.

Holtenau.

Til Havnen ankom 26 svenske Seilskibe (1 532 T.) og 1 norsk Seilskib (36 T.) foruden et betydeligt Antal svenske og norske Seil- og Dampskibe, der passerede Stedet paa Veien gjennem Keiser Wilhelm-Kanalen.

Itzehoe.

Stedet besøgtes i 1898 af 14 svenske Seilskibe (2 426 T.) og 4 norske Seilskibe (336 T.).

Indførselen fra de forenede Riger, især af Trælast, var ganske betydelig. Priserne for Trævarer holdt sig omtrent hele Aaret 1898 igjennem paa Høide med de i Slutningen af 1897 naaede Priser. Særlig fremhæves Indførselen af Bord og Stavtræ til Cementfabrikerne i Itzehoe og Omegn. Fragterne steg i Høsten 1898 pludselig med 10—20 %, men faldt ligesaa hurtig igjen; ved Aaret 1898's Udgang var Fragten for Trævarer fra Hernøsand og Sundsvall 29—30 M. pr. Standard.

Kiel.

Kiels Havn besøgtes i 1898 af 258 svenske Seilskibe (19 210 T.), 105 svenske Dampskibe (28 818 T.), 14 norske Seilskibe (2 074 T.) og 7 norske Dampskibe (3 837 T). Ogsaa i Aaret 1898 underholdtes af det svenske Dampskib „Diana“ regelmæssig Forbindelse mellem Kiel og Gøteborg, medens det svenske Dampskib „Flora“, der tidligere ligeledes gik i regelmæssig Rute mellem Kiel og Gøteborg, i 1898 hovedsagelig var engageret for Rutefart mellem Bremen og Gøteborg og kun nu og da anløb Kiel. Da Dampskibet „Diana“ fra ultimo April—ultimo Juni maatte underkastes en større Reparation, underholdtes i den nævnte Tid Rutefarten mellem Kiel og Gøteborg af den danske Damper „Svanen“. Persontrafiken i denne Rute var i 1898 af ganske ringe Betydning.

Hoved-Indførselsartiklerne fra Sverige var Bygnings-Trævirke 24 435 Kbm., Gadesten 23 974 Tons, Teglsten 1 413 641 Stkr., fersk Fisk 3 585 Tons, saltet Fisk 154 Tons, Trævarer 1863 Tons, Træmasse 419 Tons, Frugt 385 T.

Indførselen af fersk Fisk er steget betydelig, idet der i 1897 kun indførtes 2 336 Tons mod det ovennævnte Kvantum i 1898. Indførselen foregik i 1898 for største Delen med Dampskibet „Diana". Priserne for Netsild („Wadenheringe") stillede sig i Aarets Løb saaledes:

Januar, Begyndelsen, M. 11, Midten 9—10 M., Slutningen 7—8 M., Februar, Begyndelsen, 5—6 M., Slutningen 9 M., Marts 11—12.50 M., September 16—27 M., Oktober 14—33 M., November 16—28 M., December 7—24 M. for 4 Kub.fods Kasse (indbefattet Fragt M. 1.60). Priserne for det samme Kvantum Garnsild varierede mellem 10—35 M., alt efter Kvalitet og Tilgang.

Priserne for Sild var gjennemgaaende lavere end i det foregaaende Aar; dette turde hovedsagelig være at tilskrive den betydelige Import af engelsk Sild, der fandt Sted i 1898; den engelske Sild var af en udmærket Kvalitet og konkurrerede særlig i Maanederne Oktober og November stærkt med den svenske.

Af „Sprot" kom omtrent det samme Kvantum som i 1897 (ca. 3 000 Kasser). Denne Artikel realiseredes til høist forskjellige Priser, 5—30 Mark for 2 Kubikfods Kasse.

Indførselen af Aal, der allerede i 1897 var gaaet stærkt tilbage, aftog i 1898 endydermere, idet Indførselen af denne Artikel i 1898 udgjorde 20 000 à 22 000 Kr. mod 27 500 i 1897.

Gjennemsnitsprisen var 10 pCt. høiere end i 1897, nemlig 77 Pf. pr. $^1/_2$ Kg. Indførselen af Makrel var ligeledes knappere end i 1897. Prisen varierede mellem 25 og 50 Pf. for Stykket.

Trælastindførselen fra Sverige har i 1898 fremdeles været i Tilbagegang; medens der i 1897 saaledes var indført 29 971 Kbm. Bygnings-Trævirke, indførtes der i 1898 blot 24 435 Kbm. af denne Vare. Dette er hovedsagelig at tilskrive den stadig stærkere Konkurrence med Finland. De overordentlig høie Priser for Trævarer, der allerede i Slutningen af 1897 var naaede, holdt sig ogsaa hele Aaret 1898 igjennem for Furuens Vedkommende, hvorimod Priserne for Gran er gaaet noget tilbage. Efterspørgselen efter Sparrer var saa stor, at Behovet hyppig ikke kunde blive dækket, for Sparrer steg saaledes i Slutningen af Aaret Prisen lige op til 67 Pf. pr. Kub.fod cif. Kiel. Tilbudet af Trævarer i de tyske Havne kunde i Almindelighed heller ikke i 1898 tilfredsstille Efterspørgselen, hvorfor de forlangte høieste Priser uden videre blev betalte. I Slutningen af Aaret 1898 begyndte der at herske stor Efterspørgsel efter Pitchpine; det turde formodes, at dette Træ for Fremtiden vil komme til at spille en vis Rolle i Træimporten paa Kiel.

Træpriserne var i 1897 pr. Standard frit ombord følgende:

Gran.	Fra Søderhamn, Gefle.	Hernøsand, Sundsvall.	Skellefteå, Piteå.	(Finland).
4″ . . .	M. 95—120	M. 95—120	M. 90—110	(90—120)
4½″ . .	„ 100—120	„ 100—120	„ 100—115	(100—120)
5″ . . .	„ 105—125	„ 105 - 120	„ 100—120	(100—125)
6″ . . .	„ 115—135	„ 115—135	„ 115—130	(115—130)
7″ . . .	„ 125—140	„ 125—140	„ 120—135	(120—135)

Furu.	Fra Søderhamn, Gefle.	Hernøsand, Sundsvall.	Skellefteå, Piteå.	(Finland).
4″ . . .	M. 115—120	M. 115—120	M. 110	(110)
4½″ . .	„ 112.50	„ 122.50	„ 115—120	(115—120)
5″ . . .	„ 125	„ 125	„ 120	(125)
6″ . . .	„ 135—145	„ 130—145	„ 130	(130—140)
7″ . . .	„ 145—155	„ 140—155	„ 130—140	(135—145)
8″ . . .	„ —	„ 150—155	„ 140—150	(145—150)
9″ . . .	„ —	„ 170	„ 150—160	(—)

Gefle, Furu, sorteret.

	I	II	III	IV
6″ . .	M. 225	M. 185	M. 150	M. 130
7″ . .	„ 240	„ 200	„ 155	„ 140
8″ . . .	„ 250	„ 210	„ 160	„ 140
9″ . . .	„ 310	„ 270	„ 180	„ 160

Tilhugne Sparrer.

Fra Kalmar	4—6″:	65 Pf.	}	pr. engelsk Kubikfod cif. Kiel.
	7″:	75 „		
„ Finland	4—6″:	65 „		
	7″:	75 „		
„ Piteå	4—6″:	48—50 „	}	pr. engelsk Kubikfod f. o. b.
„ Skellefteå	7″:	55 „		

Fragterne var følgende (pr. Standard):

	Seilskibe.	Dampskibe.
Fra Sydsverige	M. 18—19	—
„ Gefle	„ 18.50—21	22—25
„ Hernøsand	„ 19—25	24—27
„ Skellefteå og Piteå .	„ 23—28	25—30
„ Lappvik . . .	„ 18.50—22	22—24
„ Wyborg. . .	„ 23—28	24—30
„ Raumo	„ 20—25	—
„ Räfsö	„ 19—26	23—25
„ Memel	„ 19—22	22—24

Fra Norge indførtes i 1898:

602 Tons Sagspaan,
13 853 — Is og
2 079 Kbm. Bygningstrævirke.

Neustadt.

Havnen besøgtes i 1898 af 41 svenske Seilskibe (2 913 T.), 3 svenske Dampskibe (559 T.), 2 norske Seilskibe (197 T.) og 4 norske Dampskibe (1 582 T.). Handelen med de forenede Riger har havt omtrent det samme

Omfang som i 1897; kun Indførselen af Trælast har ikke været fuldt saa betydelig som i det foregaaende Aar. En større Mængde Brolægningssstene er indført for at sendes videre til Eutin.

Rendsburg.

Stedet besøgtes i 1898 af 36 svenske Seilskibe (4 649 T.), 1 svensk Dampskib (317 T.), 4 norske Seilskibe (742 T.) og 4 norske Dampskibe (2 233 T.)

Indførselen af svensk Trælast var betydeligere end i det foregaaende Aar, uagtet Finlands Konkurrence var temmelig følbar, særlig i tilhugne Sparrer og Bord af middels Kvalitet.

Trælastpriserne var følgende:

Fra Hernøsand Distrikt:

Januar 1898.		Høsten 1898.	
Usorteret Furu.		Usorteret Furu.	
1×5″	M. 130—135	1×5″	M. 130—132½
1×6″ . . .	„ 140	1×6″	„ 140
Usorteret Gran.		Usorteret Gran.	
1×4″	M. 110—115	1×4″	M. 85 — 90
1×5″	„ 125—127.50	1×5″	„ 95—100
1×6″	„ 130—132.50	1×6″	„ 110—115

alt pr. Standard f. o. b.
fra Sundsvall-Gefle-Distrikt 2.50—5 M. høiere,
fra Skellefteå-Haparanda-Distrikt 2.50—5 Mark lavere.

Fra Skellefteå & Piteå-Distrikt:

Januar 1898.	Høsten 1898.
Tilhugne ▢ Sparrer.	Tilhugne ▢ Sparrer.
4/4″—6/6″ ▢ à 48—50 Pf pr. Kb. Fod. for Furu; 10 % lavere for Gran.	4/4″—6/6″ ▢ à 50—51 Pf. pr. Kb. Fod. for Furu; 10 % lavere for Gran.

Fra Oscarshamn Distrikt.

Januar 1898.	Høsten 1898.
4/4″—6/6″ ▢ Sparrer 63—65 Pf. pr. Kub.fod cif. Rendsburg.	4/4″ 6/6″ ▢ Sparrer 67—68 Pf. pr., Kub.fod cif. Rendsburg.

Rostock.

Stedet besøgtes i 1898 af 103 svenske Seilskibe (7 609 T.) og 19 svenske Dampskibe (3 821 T.) Hovedindførselen fra Sverige med

svenske Skibe bestod i 11 036 Kbm. Bord og Planker, 4 112 Kbm. Sparrer og Bjelker, 341.5 Kbm. Kalksten, 1 876 Hl. ulæsket Kalk, 2 241 Tons Gadesten, 173 Tons Granit, 2 827 Stk. Slibestene, 44 000 Stk. Klinker (Trottoirstene) og 854 Fade Tjære.

Med de tyske Dampskibe „Bürgermeister Marsmann," „Director Arthur Bartz" og „Dr. Friedrich Witte," der underholder regelmæssig Rute mellem Rostock og Malmø, ankom fra Malmø (foruden almindeligt Transitgods og endel mindre Kvantiteter af forskjellige Artikler) følgende: 217 515½ Kg. slagtet Hornkvæg, 982 Fade Tjære, 13 739 Kg. Kridt, og med andre fremmede Skibe indførtes der fra Sverige — foruden endel ubetydelige Kvantiteter af andre Artikler: 5 825 Tons Kalksten, 2 205 Kbm. Bord og Planker og 666 Kbm. Sparrer og Bjelker; med norske Skibe indførtes der fra Sverige 40 000 Stk. ildfast Sten.

Den samlede Indførsel af Trælast fra Sverige udgjorde i 1898: 13 241 Kbm. Bord og Planker (mod 14 981 i 1897) og 5 015 Kbm. Sparrer og Bjelker (mod 5 422 i 1897).

De i 1898 indførte Bord og Planker kom, ligesom i de foregaaende Aar, for største Delen fra norrlandske Lastepladse samt fra Oscarshamn og Kalmar. Der var derhos adskillig Indførsel af Bord og Sparrer fra Finland samt af Pitchpine fra Nord Amerika.

Priserne har holdt sig omtrent paa samme Høide som ved Aaret 1897's Udgang. Der betaltes saaledes for Furubord 1¼"

	I.	II.	III.	IV.
8" bred	250 M.	210 M.	155 M.	140 M.
7" —	240 „	200 „	155 „	140 „
6" —	230 „	190 „	145 „	130 „

For usorteret sagfaldende Furu forlangtes der i Slutningen af 1898:

7" bred . .	M. 155
6" — . . .	„ 145
5" — . . .	„ 135
4½" bred . .	„ 125
4" — . .	„ 120

— samtlige Priser gjælder pr. St. Petersburger-Standard f. o. b. Lasteplads.

For Sparrer fra Norrbotten blev der ved Slutningen af 1898 forlangt og tildels betalt 50 Pf. pr. Kub.fod.

Gottlandsk Kalk solgtes for 13.50 M.—15 M. pr. Läst cif. Rostock.

Af norske Skibe kom der i 1898 til Rostocks Havn 9 Seilskibe (2 591 T.) og 12 Dampskibe (4 158 T.)

Sildeindførselen fra Norge udgjorde i Aaret 1898 alt i alt 9 300 Hl. (mod 23 808 Hl. i 1897); — altsaa er her en betydelig Tilbagegang at kon-

statere. I Aarets Løb udførtes fra Norge et temmelig stort Kvantum Is (opført under Lübeck).

Afsætningen af norsk Fedsild var i Aarets Løb ringere, end man havde ventet. I Vaarmaanederne fandt en regelmæssig Indførsel af norsk Fedsild fra Sommerfisket 1897 Sted; men Kjøbelysten gik aldeles tilbage, efterat det skotske, hollandske og tyske Sommerfiske var begyndt

Paa Grund af det norske Sommerfiskes daarlige Resultat i 1898 var ogsaa de af Stedets Konsumenter, der ellers stadig forsyner sig med norsk Fedsild, nødsaget til at dække sit Behov med tysk Vare.

Efter Finmarksfisket i Norge indførtes jo atter et Kvantum norsk Fedsild til Pladsen. Men ogsaa denne Indførsel holdt sig inden beskedne Grænser

Indførselen af Fedsild til Rostock udgjorde i 1898 i det hele 25 750 Hl. — Heraf var:

9 300	Hl.	norsk Vare
13 800	„	tysk —
1 725	„	hollandsk Vare
925	„	skotsk —

Gjennemsnitsprisen for norsk Fedsild var i 1898 i Vaarmaanederne:

KKK	KK	K
M. 20.	M. 22.	M. 21.

I Høstmaanederne:

KKK	KK
23—24 M.	25—26 M.

alt pr. Tønde Transito.

Prisen for tysk Fedsild stillede sig i Aaret 1898 adskillig billigere end for norsk, og det er klart, at „der Deutsche Fischvereins“ Produkter gjennem saadanne Aar som de sidste paa sin Side stadig vinder et større Felt. Det kan derfor — i Interessen for den fremtidige Udførsel af norsk Fedsild til Mecklenburg — ikke nok anbefales de norske Saltere og Exportører at søge at modarbeide Konkurrencen med den tyske Vare ved dygtige Agenter og tillige ved nøiagtig Sortering samt god Pakning.

Schleswig.

Stedet besøgtes i 1898 af 44 svenske Seilskibe (2 609 T.), 1 svensk Dampskib (104 T.) og 1 norsk Dampskib (224 T.)

Indførselen fra Sverige bestod i 2 037 Reg. Tons Bygningstrævirke, 237 Reg. Tons Gadestene, 62 Reg. Tons Klinkerstene (Trottoirstene) og 32 Reg. Tons ildfast Sten.

Fra Norge indførtes 333 Reg. Tons Is.

Indførselen af Bygningstrævirke er steget hele 50 % mod det foregaaende Aar paa Grund af den forøgede Byggeforetagsomhed. Indførselen af svensk Bygningstrævirke vilde være endnu større, hvis ikke denne Vare havde den amerikanske Pitchpine og de finske Bord at konkurrere med.

I Fragt blev der i 1898 fra Havnene ved den botniske Bugt betalt 27 a 28 Mark pr. Standard, i presserende Tilfælde 3 a 6 Mark mere.

Wismar.

Havnen besøgtes i 1898 af 210 svenske Seilskibe (30 165 Tons), 15 svenske Dampskibe (5 282 Tons), 14 norske Seilskibe (4 017 Tons) og 6 norske Dampskibe (2 909 Tons).

Fra Sverige indførtes i 1898 med svenske Fartøier: 62 354 Kbm. Planker og Bord, 5 952 Kbm. Bjelker og Sparrer, 4 099 Hl. brændt Kalk, 2 581 Tons Granit, 245 Tons Klinker (Trottoirstene), 474 Tons Træmasse, 78 Tons ildfast Sten, 65 Tons Kalksten; med norske Skibe 2 499 Kbm Planker og Bord, 57 Tons Klinker (Trottoirstene), og endelig med fremmede Skibe 3 770 Kbm. Planker og Bord, 690 Kbm. Bjelker og Sparrer, 3 365 Tons Granit, 720 Tons Klinker (Trottoirstene), 113 Tons ildfast Sten og 585 Tons Træmasse.

Fra Norge indførtes med norske Skibe 2 363 Tons Is, med svenske Skibe 1 390 Tons Is og med fremmede Skibe 1 536 Tons Is, 330 Tons Træmasse og 128 Tons Granit.

I Aaret 1898 har saaledes Handelsforbindelsen mellem Sverige og Wismar været særdeles livlig; saagodtsom for alle Artiklers Vedkommende kan Indførselen opvise betydelig Fremgang. Ogsaa Udførselen til Sverige er gaaet fremad, hovedsagelig for Kornsorternes og de kunstige Gjødningsstoffes Vedkommende.

Ogsaa med Norge var Handelsforbindelsen i 1898 livligere end i de foregaaende Aar. I Særdeleshed var Indførselen af Is betydelig. Som Følge af den milde Vinter dannede norsk Is en meget efterspurgt Artikel. Udførselen til Norge bestod kun i Korn.

De høie Priser, der allerede i 1897 noteredes for Planker, Bord og Bygningstrævirke, er i 1898 tildels steget endydermere.

Priserne for Planker og Bord fra Gefles, Søderhamns, Hudiksvalls og Sundsvalls Distrikter var:

for	$1^1/_2 \times 9''$	prima Furutræ	300—310	Mk.
-	„	secunda —	250—260	„ .
-	„	tertia —	170—175	„
-	„	quarta —	155—160	„

Smalere Dimensioner var forholdsvis billigere.

For usorterede Furubord $1^1/_4 \times 6''$ og $1 \times 6''$ blev der betalt 135—140 Mk.

Af 1 Toms Bord kjøbes her hovedsagelig ringere Sorter; disse kostede

$1 \times 5''$ quarta Furu 110—115 Mk.
$1 \times 4^1/_2$ „ — 100—110 „

For ganske ordinære Udskudsbord blev der betalt:

for $1 \times 5''$ 105—110 Mk.
$1 \times 4^1/_2 \times 4''$ 90—105 Mk

Nævnte Priser gjælder for Standard f. o. b.

Ved Udskudsvare kan Furu og Gran leveres blandet; kortere Vare fra 6 til 8 Fod er $^1/_3$ billigere.

For Bygningstrævirke fra Skellefteås og Piteå's Distrikter blev der betalt betydelig høiere Priser end i 1897, nemlig:

for $4/4''$—$5/6''$ □ Sparrer 0.50—0.55 Mk.
- $6/6''$—$6/7''$ „ — 0.55—0.60 „
- $7/7''$—$7/8''$ „ — 0.65—0.70 „

pr. Kubikfod f. o. b.

Kortere Dimensioner under 16 Fod var $^1/_3$ billigere.

Disse Priser gjælde for Furu; Gransparrer var 10 % billigere.

Indførselen af Bygningstrævirke fra de ovennævnte Pladse er imidlertid i Aftagende, og denne Vare begynder mere og mere at indføres fra det sydlige Sverige, saasom fra Halmstad, Kalmar og Oscarshamn; dette har hovedsagelig sin Grund deri, at det tykkere Træ ikke mere er at faa fra de nordligere Egne; desuden kan Behovet dækkes raskere og billigere fra de sydlige Pladse p. Gr. af den korte Søtransport.

For Trævirke fra de sydligere Distrikter blev der betalt:

for $4/4''$—$6/6''$ 0.62—0.65 Mk.
- $6/7''$—$7/7''$ 0.70—0.75 „
- $7/8''$—$8/8''$ 0.80 „

Priserne gjælder for Kubikfod, leveret frit paa Stedet og uden Rabat for Gran, hvori Varepartierne for Størstedelen bestod.

De ukantede Planker og Bord indføres hovedsagelig fra Oscarshamn og de nærliggende Havne.

De almindeligste Priser for I. a. Planker var:

for $3''$, $2''$ og $1^1/_2''$ 1.45—1.50 Mk.

pr. Kubikfod og

for I. a. Bord:

for	12 Fod	$1^1/_4 \times 12''$	20.50—21 Mk.
-	„	„ $\times 11''$	19.00—19.50 Mk.
-	„	„ $\times 10''$	17.00—18.00 „
-	„	„ $\times$ 9″	14.50—15.00 „

II. a. Planker og Bord var 25 % billigere.

De $1^1/_4''$ Planker og Bord bliver kjøbte næsten udelukkende i 12 og 14 Fods Længde. 14 Fods Planker og Bord er $^1/_6$ dyrere end 12 Fods do.

Smalere Bord leveres usorteret. Der betaltes for:

12	Fod	$1^1/_4 \times 8''$	9.00—9.50 Mk.
-	„	„ $\times 6/7''$	7.00—7.25 „

Samtlige Priser for Bord gjælder for Dusin cif. Wismar.

Handelsforbindelsen med Gotland bestaar nu næsten udelukkende i Indførsel af brændt Kalk; ogsaa denne er imidlertid i Aftagende. Den gotlandske Kalk blev betalt med 14.50—15.00 Mk. pr. Läst paa 12 Tønder.

I Fragterne er der ikke indtraadt nogen væsentlig Forandring. Fragterne for Planker og Bord fra Gefles, Søderhamns, Sundsvalls, Hudiksvalls og Hernøsands Havne var for Seilskibe i Sommermaanederne:

19—20 Mark,
Senhøstes: 23—26 „

Dampskibe fik 2 a 4 Mark høiere Fragter.
Fragterne gjælder pr. Standard.

For Bygningstrævirke blev der betalt i Fragt fra Skellefteå's og Piteå's Distrikter: 3.75 a 5 Kroner for $31^1/_2$ Kbf.

Vinteren 1897—1898 var meget mild, saa at Veirforholdene ingen Hindringer lagde i Veien for Skibsfarten

Wyk.

Til Stedet kom der i 1898 ingen svenske eller norske Fartøier, ligesom der heller ikke sees at have været nogen Handelsforbindelse med de forenede Riger.

Dr. Harald Asche.

Archangel.

Aarsberetning dateret $\frac{\textit{3die September}}{\textit{22de August}}$ *1899.*

Archangelsk besøgtes i Aaret 1898 af nedenanførte Antal norske Fartøier:

Norske Skibe.	Med Ladning.				I Ballast.				Tilsammen.		Bruttofragt i Kroner.	
	Seilskibe.		Dampskibe.		Seilskibe.		Dampskibe.					
	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Seil-skibe.	Damp-skibe.
I. Ankomne												
Fra Norge til Arch. . .	-	-	1	353	18	5 334	11	6 500	30	12 187	-	1 200
- andre Lande til Archangelsk	2	856	-	-	9	2 366	13	12 895	24	16 117	3 000	-
Ialt	2	856	1	353	27	7 700	24	19 395	54	28 304	3 000	1 200
II. Afgaaede:												
Til Norge	1	81	-	-	-	-	-	-	1	81	1 560	-
- andre Lande	28	8 475	24	19 605	-	-	1	143	53	28 223	161700	457500
Ialt	29	8 556	24	19 605	-	-	1	143	54	28 304	163260	457500

Archangelsk besøgtes i Aaret 1898 af 12 svenske Fartøier dr. 9 189 Tons.

Af Paamønstringer foretoges ved Generalkonsulatet 2, af Afmønstringer 1.

Af Rømningstilfælde anmeldtes 4.

De erlagte Konsulatafgifter udgjorde:

Af norske Fartøier	S.Rb.	924.32
- svenske do.	„	300.77
Tilsammen	S.Rb.	1 225.09

Expeditionsafgifterne udgjorde:

For norske Expeditioner	S.Rb.	39.92
- svenske do.	„	15.52
- fælles do.	„	—
Tilsammen	S.Rb.	55 44

Af de 24 norske Dampskibe, der i 1898 besøgte Archangelsk, medbragte et ca. 300 Tons Kis fra Norge.

Af de 29 ankomne norske Seilskibe indehavde 2 Kulladning. De øvrige Dampskibe og Seilskibe ankom i Ballast.

Af de 7 ankomne svenske Dampskibe og 5 Seilskibe indehavde 1 Seilskib Saltladning. De øvrige, saavel Damp- som Seilskibe, ankom i Ballast.

Et norsk Dampskib indtog fuld Last af Tjære og Beg til Greenock, et endel Trælast og endel Tjære og Beg og et andet endel Trælast og endel Hamp. Alle de øvrige indtog Trælast.

Af Seilskibe indtog et Petroleum til Tromsø (Fragt Kr. 3 pr. Fad); 7 afgik med Tjære- og Beglast, af hvilke et til Genua. De øvrige indtog Trælast.

Samtlige svenske Damp- og Seilskibe indtog Trælast, af hvilke et Seilskib for Adelaide i Australien (Fragt £ 4. 8. 0 pr. Std.) og et til Gøteborg (Fragt 40 sh. pr. Std.)

Noget Forlis af norske eller svenske Fartøier har i Løbet af Skibsfartssaisonen 1898 ikke fundet Sted.

Fragtmarkedet:

I Henhold til Konsulatets Protokoller har norske og svenske Dampskibe opnaaet følgende Fragter:

For Trælast.

til Boston 40 sh., Bristol 38 sh., 40 sh., 41 sh. 3 d, Grimsby 37 sh, Hull 37 sh. 6 d—45 sh., London 42 sh., 45 sh., 47 sh. 6 d, Swansea 40 sh., Sharpness 40 sh., 43 sh., 48 sh. 6 d, Ipswich og Pool 45 sh., Plymouth 42 sh.—55 sh., Liverpool 43 sh. 6 d, Aberdeen 42 sh. 6 d, Bordeaux 65 Fr. og Antwerpen 60 Fr.

Norske og svenske Seilskibe opnaaede følgende Fragter:

til Granton og Leith 37 sh. 6 d, Boston, Kingslynn og Dublin 40 sh.—45 sh. 5 d, Ipswich og Newhaven 42 sh. 6 d - 43 sh. 6 d—45 sh., Plymouth, Bridgewater og Berwick upon Tweed 45 sh., Thyport 36 sh. 6 d—37 sh. Folkstone 37 sh., Grimsby 38 sh., Methil 35 sh. 6 d og Yarmouth 40 sh.—42 sh. 6 d.

For Beg

opnaaedes til Greenock 3 sh. 9 d, London 3 sh. 3 d—3 sh. 6 d, Liverpool 3 sh. 6 d—3 sh. 7½ d, Amsterdam fl. 2.40 pr. Tønde og til Genua 28 sh. pr. Ton.

For Tjære

stipuleredes Fragten 1 sh. billigere end for Beg, til Amsterdam fl. 1.60 pr. Tønde.

En herværende Forretningsmand har til Konsulatet overleveret følgende Opgaver over de i 1898 erlagte Fragter:

Linsæd 2 sh. 6 d pr. Kvarter a 424 ℔ og fl. 16—16.80 pr. Last a 2 040 Kg.

Havre 2 sh.—2 sh. 3 d pr. Kvarter a 320 ℔, Flax 25 sh —27 sh. 6 d pr. Ton a 63 Pud. Tows & Codilla 37 sh. 6 d—45 sh. pr. Ton a 63 Pud. Tjære 2 sh. 3 d—2 sh. 6 d, fl. 2.40 og Mk. 3.25 pr. Tønde, Beg 3 sh. 3 d—3 sh. 9 d og Mk. 4.50 pr. Tønde.

Specificeret Opgave over de til Konsulatets samtlige Havne i 1898 ankomne Fartøier. Toldkamrenes Opgaver:

Archangelsk.

	Dampskibe.		Seilskibe.		Summa.	
	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.
Russiske	23	14 049	39	11 693	62	25 742
Svenske	7	7 079	5	2 111	12	9 190
Norske	25	20 005	29	8 557	54	28 562
Britiske	99	78 792	3	835	102	79 627
Tyske	32	21 310	9	2 278	41	23 588
Danske	9	10 346	9	1 800	18	12 146
Hollandske	8	10 385	—	—	8	10 385
Spanske	1	1 825	—	—	1	1 825
Italienske	—	—	1	263	1	263
Ialt	204	163 791	95	27 537	299	191 328

Onega.

	Dampskibe.		Seilskibe.		Summa.	
	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.
Russiske	—	—	2	289	2	289
Svenske	—	—	1	261	1	261
Norske	4	1 732	9	1 505	13	3 237
Britiske	15	7 544	—	—	15	7 544
Tyske	1	606	—	—	1	606
Danske	3	2 099	1	164	4	2 263
Spanske	1	1 101	—	—	1	1 101
Ialt	24	12 682	13	2 219	37	14 901

Kem.

	Dampskibe.		Seilskibe.		Summa.	
	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.
Svenske	1	1 013	—	—	1	1 013
Norske	8	6 210	3	822	11	7 032
Britiske	7	6 458	—	—	7	6 458
Tyske	2	1 646	1	231	3	1 877
Danske	2	2 651	2	603	4	3 254
Ialt	20	17 978	6	1 656	26	19 634

Kereth.

	Dampskibe.		Seilskibe.		Summa.	
	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.
Svenske	1	1 014	—	—	1	1 014
Norske	2	1 716	1	693	3	2 409
Britiske	5	5 286	—	—	5	5 286
Ialt	8	8 016	1	693	9	8 709

Soroka.

	Dampskibe.		Seilskibe.		Summa.	
	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.
Russiske	—	—	1	263	1	263
Norske	2	1 253	1	528	3	1 781
Britiske	10	9 872	—	—	10	9 872
Danske	1	818	1	235	2	1 053
Hollandske	1	1 121	—	—	1	1 121
Ialt	14	13 064	3	1 026	17	14 090

Kowda.

	Dampskibe.		Seilskibe.		Summa.	
	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.
Russiske	—	—	3	936	3	936
Svenske	2	2 064	—	—	2	2 064
Norske	7	7 032	1	371	8	7 403
Britiske	6	5 222	—	—	6	5 222
Tyske	4	4 601	—	—	4	4 601
Danske	1	1 112	—	—	1	1 112
Ialt	20	20 031	4	1 307	24	21 338

Mesen.

	Dampskibe.		Seilskibe.		Summa.	
	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.
Svenske	1	539	—	—	1	539
Norske	1	220	1	134	2	354
Britiske	5	2 278	—	—	5	2 278
Tyske	1	130	—	—	1	130
Ialt	8	3 167	1	134	9	3 301

Summarisk Oversigt over de til Konsulatdistriktet i de sidste fem Aar ankomne Fartøier. Toldkamrenes Opgaver.

1894.

	Dampskibe.		Seilskibe.		Summa.	
	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.
Russiske	13	5 234	38	12 942	51	18 176
Svenske	6	3 950	12	4 092	18	8 042
Norske	20	12 510	119	36 064	139	48 574
Danske	1	564	25	4 988	26	5 552
Britiske	174	142 050	5	1 608	179	143 658
Tyske	21	14 326	7	2 292	28	16 618
Hollandske	9	7 574	—	—	9	7 574
Franske	1	980	—	—	1	980
Ialt	245	187 188	206	61 986	451	249 174

1895.

	Dampskibe.		Seilskibe.		Summa.	
	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.
Russiske	14	5 967	53	16 264	67	22 231
Svenske	3	2 400	14	4 410	17	6 810
Norske	33	24 277	106	34 714	139	58 991
Danske	3	3 246	15	3 604	18	6 850
Britiske	196	154 475	4	1 408	200	155 883
Tyske	24	6 909	9	3 273	33	10 182
Hollandske	5	3 290	2	687	7	3 977
Ialt	278	200 564	203	64 360	481	264 924

1896

	Dampskibe.		Seilskibe.		Summa.	
	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.
Russiske	28	15 687	46	13 057	74	28 744
Svenske	4	2 288	7	1 675	11	3 963
Norske	36	24 641	86	22 866	122	47 507
Danske	11	13 335	16	3 121	27	16 456
Britiske	193	145 560	3	954	196	146 514
Tyske	28	16 915	11	3 565	39	20 480
Hollandske	8	6 911	3	1 070	11	7 981
Ialt	308	225 337	172	46 308	480	271 645

1897.

	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

1898.

	Dampskibe.		Seilskibe.		Summa.	
	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.
Russiske . . .	23	14 049	45	13 181	68	27 230
Svenske . . .	12	11 709	6	2 372	18	14 081
Norske	49	38 168	45	12 610	94	50 778
Danske . .	15	15 914	13	2 802	28	18 716
Britiske . .	147	115 452	3	835	150	116 287
Tyske . . .	40	27 893	10	2 509	50	30 402
Hollandske . .	9	11 506	—	—	9	11 506
Spanske . .	2	2 926	—	—	2	2 926
Italienske . . .	—	—	1	263	1	263
Ialt	297	237 617	123	34 572	420	272 189

Exporten fra Archangelsk til Udlandet (Norsk Finmarken ikke medregnet) var af følgende Omfang.

	1898.		1897.	
Linfrø	152 459	Pud	186 788	Pud.
Havre	1 449 419	„	726 200	„
Hvede	9 786	„	—	
Rugmel og Gryn . .	105 600	„	131 000	„
Lin	115 976	„	125 305	„
Tow & Codilla . . .	135 635	„	135 682	„
Terpentin	1 500	„	6 668	„
Tjæreolie . .	2 574	„	3 835	„
Oljekager . . .	92 647	„	121 622	„
Spæktran	1 450	„	—	
Tjære . . .	63 783	Tdr.	71 117	Tdr.
Beg . . .	15 742	„	15 575	„

Tunger	710	Dus.	565	Dus.
Skind og Huder . .	30 867	Styk.	58 178	Styk.
Matter	63 730	„	69 960	„
Rundt Tømmer .	4 300	„	8 568	„
Ved	2 400	Kub. Favne	—	
Trælast . .	87 108	Std.	98 884	Std.

Linfrø. Omendskjønt Høstsæden faldt ringere ud dette Aar end i 1897, kan dog ingen betydelig Prisstigning konstateres. I Indlandet betaltes fra R. 1.10 optil R. 1.15 pr Pud med 5 % Linblanding. I England betalte 33 sh. cif pr. Quarter a 424 engl. ℔; Holland cif fl. 215 pr. Last a 4 040 Kg.

Havre. Som Følge af den spansk-amerikanske Krig og den derved fremkaldte Spekulation, gik Havrepriserne fra Marts 1898 uforholdsmæssig op. I Indlandet kjøbtes Varen i Begyndelsen for 55, senere for optil 75 Kop. pr. Pud, leverbar Archangelsk. England betalte sluttelig den høie Pris af 17 sh. 9 d cif pr. 304 ℔ og Frankrige endog Fr. 16.25 pr. 100 Kg. cif, medens Tyskland betalte Mk. 119 pr. 1 000 Kg. — Mod Høsten blev Markedet roligere, og gik Priserne da betydelig ned.

Linvarer. I Lighed med hvad allerede i flere Aar har været Tilfældet, var ogsaa de høie Flaxsorter i 1898 uden nogen Efterspørgsel fra Udlandets Side og maatte for største Delen consigneres for egen Regning.

I Indlandet blev Varen opkjøbt for R. 31—32 pr. 10 Pud for prima Zabrak, leverbar Archangelsk, med en Prisstigning af 4; 3 & 2 Rubel for de høiere Sorter.

Amerika kjøbte udelukkende lavere Sorter til en Pris af £ 26. 0. 0 fob for 1ste Sort Zabrak.

Derimod blev

Tow & Codilla til Gjengjæld gjerne kjøbt til en Pris af fra £ 20. 10. 0 optil £ 21. 0. 0 for Tows, Halvdelen 1ste og Halvdelen 2den Sort, og £ 21. 0. 0 for 2den Sort Codilla pr. Ton.

Den i 1898 fra Archangels Flaxhandlere til Departementet for Handel og Manufactur indsendte Ansøgning har indtil nu, efter Forlydende, ikke fundet en endelig Afgjørelse. I den Anledning foretog Archangels Flaxhandlere en Reise til St Petersburg, og under Departementets Direktørs Forsæde fandt den 31te Marts 1899 en Konference i denne Anledning Sted, og blev det da besluttet, at den hidtil lovbestemte Flaxvragning fra næste Aar ikke behøver at være obligatorisk, medens Vragning af Tjærevarer og Matter fremdeles skal blive at foretage som før.

Tjære. Opkjøbet paa Tjæremarkederne foregik i Begyndelsen til en Pris af R. 2.80 til R. 3.00 pr. Tønde. Mod Eftersommeren gik Prisen betydelig op, og blev der da betalt indtil R. 4.50 pr. Tønde. I samme Forhold steg de engelske Tilbud fra 7 sh. 9 d til 11 sh. fob pr. Tønde. Holland kjøbte tynd Tjære for fl. 7.25—fl. 9 cif.

En tilsvarende Prisstigning opnaaede ogsaa

Beg, der i Begyndelsen kjøbtes for 48—50 Kop. pr. Pud. leverbar Archangelsk; senere steg Prisen til 60—62 Kop. pr. Pud. Det engelske Marked gik fra 3 sh. 9 d op til 5 sh. pr. Cwt. fob, og Holland betalte fl. 1.30 fl. 1.45 cif pr. 2 400 Kg.

Trælast. Dette Aar er der udskibet betydelig mindre Trælast (ca. 11 000 Std.) end forrige Aar. Grunden hertil maa vel søges deri, at et utilstrækkeligt Kvantum Tømmer blev afkjøbt Staten. Som Følge heraf blev samtlige Sagbrug uden Arbeide et Par Vintermaaneder. De i Udlandet betalte Priser var i Begyndelsen af Handelsaaret meget gode. England betalte for Furu £ 13. 10. 0 for I Sort, £ 10. 0. 0 for II Sort, £ 7. 0. 0 for III Sort og £ 6. 0. 0 for IV Sort, samt for Gran £ 7. 10. 0 og £ 6. 10. 0 for henholdsvis I og II Sort pr. Std. fob.

Fra Frankrig var kun liden Efterspørgsel efter Bord. Derimod blev et ret betydeligt Kvantum skibet til Tyskland af smale, usorterede Bord til den pene Pris af Mk. 150 . 160 pr. Std. fob.

Henimod Høsten sank Priserne, som Følge af Tilbud fra Amerika, med £ 1. 0. 0 til £ 1. 10. 0 pr. Std.

Tran. I 1898 exporteredes det ubetydelige Kvantum af 1 450 Pud til den lave Pris af Mk. 36 pr. 100 Kg., cif Hamburg, medens der i det Indre af Rusland, fornemmelig i Wjatkas Guvernement, betaltes høiere Priser — indtil R. 3 60 pr. Pud.

Foranstaaende er udarbeidet efter Exporthusenes Opgaver. Nedenfor meddeles et Uddrag af Archangels Toldkammers Statistik over Import og Export, hvilken er udarbeidet efter et helt forskjelligt System.

Import

Fra Norge

a) til Archangelsk indførtes:

Fisk, saltet og tørret	901 255	Pud,	Værdi	895 149	Rub.
Salt	27 556	„	—	5 361	„
Skind og Pelsværk	456	„	—	4 230	„
Mølle-, Slibesten og anden Sten	29 870	„	—	1 280	„
Stenkul og Cokes	18 606	„	—	1 800	„
Oljer, vegetabilske	98	„	—	980	„
Jern og Staal i Stænger og Plader	1 200	„	—	2 314	„
Jern og Staalvarer	1 338	„	—	7 863	„
Geværer og Revolvere med Tilbehør	60	„	—	2 521	„
Haandværktøi, forskjellige Slags	95	„	—	1 242	„
Maskiner, Sagbrugs-, elektriske o. a.	596	„	—	4 948	„
Damp- og Seilskibe af Jern og Træ 6 Stk. 515 Ton			—	24 379	„
Andre Varer			—	8 662	„
			Tilsammen S.Rb.	960 729	

b) til Onega, Soroka, Kem, Suma og Mesen indførtes:

Fisk, saltet og tørret	75 107	Pud,	Værdi	69 074	Rub.
Salt	4 425	„	—	1 290	„
Mel	1 571	„	—	1 210	„
			Tilsammen S.Rb.	71 574	

Fra det øvrige Udland indførtes:

a) til Archangelsk:

Bygkorn og Mais	159 547	Pud,	Værdi	109 000	Rub.
Frugter og Nødder	1 059	„	—	4 758	„
Kaffe	662	„	—	8 386	„
The	200	„	—	2 102	„
Brændevine og Druevine	11 000	„	—	18 388	„
Øl, Porter og Cider				374	„
Salt	129 388	„	—	26 513	„
Huder og Skind, beredte	180	„	—	6 128	„
Pelsværk	7	„	—	1 416	„
Lædervarer	109	„	—	4 573	„
Trævarer af Nøddetræ og Mahogny	1 397	„	—	1 238	„
Cement, Kridt og ildfast Lere	44 507	„	—	19 856	„
Slibestene og anden Sten	19 916	„	—	7 983	„
Beitser og Oljer	644	„	—	4 200	„
Ildfast Tegl	33 869	„	—	5 567	„
Stenkul og Cokes	689 483	„	—	70 509	„
Stenkulstjære	996	„	—	2 781	„
Soda	1 252	„	—	1 185	„
Træolje	268	„	—	2 157	„
Svovlkis	18 301	„	—	9 000	„
Malm i ru Form	9 377	„	—	4 250	„
Jern og Skinner	283	„	—	1 175	„
Blik	276	„	—	1 100	„
Staal og Staalskinner	9 309	„	—	10 036	„
Messing eller Kobber i ru Form	147	„	—	1 279	„
Bly	1 048	„	—	1 645	„
Messing eller Kobber forarbeidet	38	„	—	1 216	„
Malm forarbeidet	520	„	—	2 335	„
Jern og Staalvarer	3 226	„	—	20 750	„
Dampkjedler af Jern & Staal	3 419	„	—	24 708	„
Jernvarer: Spiger, Nagler etc.	230	„	—	2 836	„
Værktøi	459	„	—	7 147	„
Maskiner, elektr, Jordbrugs- etc.	27 858	„	—	185 198	„
Apparater, matem. & fotograf.	25	„	—	2 713	„
Lanterner og Lygter			—	1 646	„
Damp- & Seilfartøier af Jern og Træ, 6 St. 2 587 Tons			—	572 635	„
Gjenstande af Seildug			—	1 293	„
Andre Varer			—	14 267	„
			Tilsammen S.Rb.	1 162 343	

b) til Onega, Soroka, Kereth, Kowda og Mesen indførtes:

Diverse Varer til Værdi S.Rb. 5 142.

Samlet Import fra Norge	S.Rb.	1 032 303
Samlet Import fra andre udenrigske Steder	„	1 167 485
Distriktets samlede Import i 1898	S.Rb	2 199 788
Distriktets samlede Import i 1897	S.Rb.	1 440 105

Export.

Til Norge udførtes i russiske Kystfartøier.

a) Fra Archangelsk:

Mel og Gryn	456 129	Pud,	Værdi	424 611	Rub.
Havre	313	„	—	252	„
Poteter	4 479	„	—	960	„
Grønsager	704	„	—	428	„
Kjød	678	„	—	2 402	„
Træmaterialier			—	30 615	„
Brændeved			—	1 276	„
Hø			—	970	„
Petroleum	5 077	„	—	7 616	„
Næver	48 931	„	—	26 134	„
Trævarer	2 994	„	—	1 761	„
Taugværk	770	„	—	6 059	„
Andre Varer			—	4 423	„
		Tilsammen	S.Rb.	507 507	

b) Fra Onega, Soroka, Suma, Kem, Schuja og Mesen udførtes:

Mel og Gryn	23 533	Pud,	Værdi	20 241	Rub
Poteter	4 140	„	—	1 068	„
Hø	1 250	„	—	300	„
Træmaterialier			—	18 765	„
Andre Varer			—	377	„
		Tilsammen	S.Rb.	40 751	

Til det øvrige Udland udførtes:

a) Fra Archangelsk:

Havre	1 444 472	Pud,	Værdi	1 017 079 Rub.
Hvede	9 786	„	—	8 807 „
Lin	120 687	„	—	448 481 „
Linfrø	154 451	„	—	154 599 „
Linkager	110 655	„	—	84 696 „
Tow og Codilla	339 129	„	—	405 233 „
Tjære	818 329	„	—	383 351 „
Terpentin	8 815	„	—	4 408 „
Stav			—	21 218 „
Trælast	87 108	Std.	—	4 831 005 „
Ved			—	19 055 „
Matter	8 057	Pud,	—	5 800 „
Kjød	210	„	—	2 100 „
Smør	1 573	„	—	13 925 „
Huder og Skind	5 664	„	—	7 503 „
Spæktran	1 255	„	—	3 138 „
Diverse Varer			—	4 210 „
	Tilsammen	S.Rb.		7 414 608

b) Fra Onega:				
Trælast	14 739	Std.,	Værdi	507 222 Rub.
c) Fra Soroka:				
Trælast	7 440	„	—	499 900 „
d) Fra Kem:				
Trælast	9 060	„	—	331 262 „
e) Fra Kowda:				
Trælast	10 089	„	—	452 855 „
f) Fra Kereth:				
Trælast	3 100	„	—	69 200 „
Rundtømmer	3 467	Stk	—	10 401 „
g) Fra Mesen:				
Trælast	4 413	Std.	—	148 815 „
	3 467	Stk. Rundt.		
Tilsammen	48 841	Std.,	Værdi	2 019 655 Rub.

Nedenstaaende Tabel udviser Distriktets Export i de sidste fem Aar:

	1894.	1895.	1896.	1897.	1898.
Archangels Export til Udlandet	6 943 801	6 633 010	7 243 858	7 316 298	7 414 608

	1894.	1895.	1896.	1897.	1898.
Øvrige Havnes Export til Udlandet	1 387 444	1 676 770	2 389 670	2 014 561	2 019 655
Distriktets Export til Udlandet, exclusive Finmarken	8 331 245	8 309 780	9 633 528	9 330 859	9 434 263
Distriktets Export til Finmarken .	391 144	366 637	423 980	335 339	548 258
Distriktets samlede Export .	8 722 389	8 676 417	10 057 508	9 666 198	9 982 521

Nedenstaaende Tabeller udviser Samhandelen mellem norsk Finmarken og Konsulatdistriktet i de sidste fem Aar.

Import fra Finmarken til Konsulatdistriktet.

Aar.	Fartøier.		Forskjellige Fiskevarer.		Samlet Importværdi.
	Ant.	Tons.	Pud.	Værdi.	
1894 .	272	12 285	836 479	728 622	764 663
1895 . .	257	12 472	743 700	604 000	696 746
1896 . .	276	13 721	811 978	839 658	868 926
			hvoraf Sild 103 500 Pud.		
1897 .	299	15 309	1 164 923	882 512	1 028 576
1898 .	337	16 155	976 262	964 223	1 032 303

Export fra Konsulatdistriktet til Finmarken.

Aar.	Fartøier.		Forskjellige Kornvarer.		Samlet Exportværdi.
	Ant.	Tons.	Pud.	Værdi.	
1894 .	252	11 719	362 785	313 387	391 144
1895 .	243	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
1898 . .	298	16 194	479 975	445 104	548 258

Fra Hvidehavet indførtes i 1898 til Archangelsk:

Saltet og tørret Fisk	4 122	Pud, Værdi	3 855	Rub.
Sild	52 713	„ —	36 075	„
Lax	9 999	„ —	84 063	„
Tilsammen	66 834	Pud, Værdi	123 993	Rub.

Fra Murman indførtes til Archangelsk:

Saltet og tørret Fisk	105 368	Pud, Værdi	158 684	Rub.
Sild	4 300	„ —	4 199	„
Lax	11 456	„ —	78 362	„
Tran	11 237	„ —	32 405	„
Tilsammen	132 361	Pud, Værdi	273 650	Rub.

Fra Nowaja Zemlja indførtes til Archangelsk:

Lax	1 220	Pud, Værdi	3 940	Rub.
Tran	926	„ —	2 454	„
Huder og Skind	213	„ —	1 574	„
Diverse Varer	3	„ —	48	„
Tilsammen	2 362	Pud, Værdi	8 016	Rub.

Archangels Markeds Forsyning med Fiskevarer skal altsaa i 1898 have udgjort:

Fra Norge	901 225	Pud, Værdi	895 149	Rub.
„ Murman	121 124	„ —	241 145	„
„ Hvidehavet	66 834	„ —	123 993	„
„ Nowaja Zemlja	1 220	„ —	3 940	„
Tilsammen	1 090 403	Pud, Værdi	1 264 227	Rub.

Fra Murman udførtes til de Baltiske Havne:

Fisk 217 314 Pud og Tran 785 Pud.

Priserne paa Rugmel i Archangelsk var ved Skibsfartens Aabning S.Rb. 7.60—7.80 per Nipudsmatte. Prisen holdt sig senere i længere Tid paa S.Rb. 7.30—7.40, men viste henimod Høsten en stigende Tendents. I Slutningen af September Maaned noteredes saaledes S.Rb. 8.10—8.20 pr. Nipudsmatte.

Exporten af Mel og Gryn til Norge gik i 1898 op til ca. 450 000 Pud.

Fiskepriserne under Høstmarkedet 1898 var følgende pr. Pud:

	1ste Septbr.	15de Septbr.	30te Septbr.
Saltet Torsk, stor	2.30—2.40	2.20—2.40	2.20—2.30
— Do., mid.	1.80	1.70—1.80	1.70—1.80
— Do., smaa }	1.10	1.00	0.90—1.00
— Hyse }			
— Sei, stor	0.90	0.85—0.87	0.80—0.85
— Stenbit	0.90—0.95	1.00	1.00
— Uer	1.00—1.10	1.00	1.30
— Brosme	1.00—1.10	1.00	0.90
— Flyndre	1.30—1.50	1.00—1.20	1.10
— Kveite, stor	3.00	2.40	2.40
— Do., mid.	2.00—2.40	2.00	2.00
— Sild pr. Td.	4.50—8.00	4.50—10.00	4.00—12.00
Tørret Torsk	4.00—4.20	4.00—4.20	3.40—3.50
— Sei	1.80	1.80	1.70

En mere specificeret Oversigt over Importen af norske Fiskevarer til Archangel meddeles i nedenstaaende Tabel, hvori indgaar ikke alene de med de russiske Seilfartøier, men ogsaa med de russiske Postdampskibe og øvrige Dampskibe indførte Fiskevarer (regnet i Pud):

Art.	Fra Norge.	Fra Murman.	Fra Hvidehavet.
Saltet Torsk	189 742	14 775	2 850
— Hyse . . .	67 423	19 982	10
— Sei	343 693	10 223	—
— Kveite . . .	57 826	1 719	—
— Stenbit . .	53 720	182	20
— Flyndre, Uer og Brosme . .	33 843	1 006	—
— Lax . . .	189	6 820	15 807
Tør Torsk .	26 321	4 188	589
— Sei	20 654	—	—
— Brosme	1 910	—	—
Saltet Sild	74 586	2 539	76 719

Af det fra Norge importerede Kvantum angives følgende Antal Pud hidført med de russiske Pomorskibe:

	Saltfisk.	Tørfisk.	Sild.
Fra Vardø . . .	223 855	11 321	16 416
„ Tromsø . . .	92 465	10 491	18 077
„ Hammerfest .	237 311	4 971	13 872
„ Vadsø . .	76 688	8 770	3 071
Tilsammen	730 319	35 553	51 436

Vandstanden i Dwinafloden var i Løbet af 1898 meget lav. Det er derfor en Selvfølge, at Jernbanelinjen Wologda—Archangel, der blev aabnet ifjor, har været til adskillig Nytte ved Videreforsendelse herfra af Fiskevarerne. Det er imidlertid umuligt allerede nu at udtale noget bestemt om, i hvor stor Udstrækning Tilstedeværelsen af denne Jernbanelinje kan komme til at øve Indflydelse paa en Forøgelse af Importen af Fiskevarer.

Ifølge foreliggende Opgaver har 123 792 Pud Fiskevarer været forsendt herfra med Jernbanen i Løbet af Maanederne Januar til og med September 1898. Heraf er 85 218 Pud bleven forsendt til Stationer beliggende mellem Archangel og Wologda (denne sidste By iberegnet).

5 343 Pud er bleven forsendt til Stationer, beliggende mellem Jaroslawl og Burdukowa (første Station sydfor Wologda).

18 102 Pud blev forsendt til Stationer dels mellem Moskwa og Kostroma, dels mellem Newski (omtrent midtveis mellem Moskwa og Nischnii-Nowgorod) og Kineschma.

Endelig er et Kvantum, stort 15 129 Pud bleven forsendt til Stationer, beliggende ved andre, ikke ovenfor nævnte Jernbanelinier.

Distriktets egne Fiskerier.

Oplysninger om Udbyttet af de murmanske Kystfiskerier i 1898 og nærmest foregaaende 4 Aar findes i nedenstaaende Opgave:

	Antal Udredere og Fiskere.				Udbytte.		
	Antal Baade.	Udredere.	Fiskere.	Tilsammen.	Pud. Fisk.	Pud. Tran.	Rubel.
Fra Kolas Fogderi og Byen Kola	162	124	495	619	122 622	9 446	132 068
„ Kems og Onegas Fogderier	900	632	2 981	3 613	341 993	27 033	360 900
Tilsammen	1 062	756	3 476	4 232	464 615	36 479	492 968
1897	945	716	3 314	4 030	598 923	51 104	455 018
1896	948	594	3 046	3 640	514 462	35.383	393 969
1895	963	768	3 006	3 774	799 325	39 840	516 415
1894	997	815	3 173	3 988	713 896	65 990	350 959

Det vil heraf sees, at Fisket paa Murmankysten i 1898 kvantitativt har været meget uheldigt, — det mindste i Løbet af de sidste 5 Aar. Som Aarsag til denne daarlige Fangst anføres koldt og stormfuldt Veir under Fiskesaisonen. Lige til August Maaned holdt desuden Fisken sig fjernt fra Kysten. Da Fisken endelig kom tilsyne i større Mængder nærmere Kysten, havde $^3/_4$ af Fiskerne allerede forladt Fangststederne. De Fiskere, der var blevne tilbage paa Kysten, havde i sidste Halvdel af August Maaned et rigt Fiske.

Dette daarlige Fiske havde imidlertid tilfølge høie Priser paa Raaproduktet. Paa Fangststederne betaltes saaledes for Kveite S. Rb. 1.80 – 2.10 pr. Pud, Torsk 1.00—1.20, Hyse 0.35—0.75, samt Lever 0.80—1.30.

Udbyttet af Silde- og Nawagafiskerierne i Hvidehavet har i 1898 været godt.

Det opfiskede Kvantum Sild udgjorde 116 228 Pud til en Værdi af S. Rb. 82 130, af Nawaga opfiskedes 62 406 Pud til Værdi S. Rb. 63 330, tilsammen altsaa 178 634 Pud til Værdi S. Rb. 145 460.

I 1897 var Udbyttet 194 238 Pud, Værdi S. Rb. 146 170,
- 1896 „ — 203 444 „ — „ 221 000.

Det rigeste Sildefiske fandt i 1898, som ogsaa i tidligere Aar, Sted i Fogderiet Kem, hvor der opfiskedes 112 573 Pud til en Værdi af S. Rb. 96 910. Det rigeste Nawagafiske faldt i Mesens Fogderi, hvor der opfiskedes 33 735 Pud til Værdi S. Rb. 32 022.

Hvidehavssilden synes at være en lokal Sildeart. Den er ganske liden og siges at overvintre i Hvidehavets dybere Dele. Silden fanges hele Aaret rundt, men faktisk kan Fiskerierne siges at falde i 3 Saisoner, en Vaar-, Høst- og Vintersaison. De største Vinterfiskerier foregaar syd for Kem ved Soroka og andre Landsbyer, hvorfra Varen dels i frossen, dels i røget Tilstand er Gjenstand for Forsendelse sydover pr. Slæde. Den om Høsten fangede Sild er fed

og af god Kvalitet. Der klages imidlertid stærkt over daarlig Saltning. Varen saltes i Smaadunke paa ca. 30 russiske Pund. I disse Dunker forsendes Silden til Markedet i Archangel, hvorfra den saa igjen videreforsendes. Prisen i Archangel varierer almindeligvis fra 40—70 Kopek pr Dunk. Prisen kan dog stige lige op til S. Rb. 1.00—1 30 pr. Dunk. Disse Smaadunke er faldt ganske godt i Befolkningens Smag, og i en russisk Indberetning, jeg i sin Tid indsendte i Egenskab af Fiskeristipendiat, har jeg paapeget det Faktum, at norsk Sild f. Ex. i Weliki Ustjug ikke sjelden er Gjenstand for Ompakning i saadanne Smaadunke.

Laxefisket gav i 1898 et Udbytte af 65 441 Pud til en Værdi af S. Rb. 429 051. Heraf falder paa Kolas Fogderi 28 160 Pud til Værdi S. Rb. 168 960.

Det bedste Laxefiske foregaar i Mundingerne af Floderne Dwina, Onega, Warsuga, Mesen og Petschora.

Udbyttet var i 1897 45 487 Pud til Værdi S. Rb. 400 205.

Fisket i Floder og Sjøer gav i 1898 et Udbytte af 86 041 Pud til en Værdi af S. Rb. 100 168. — Det rigeste Fiske fandt Sted i Fogderiet Petschora, hvor der opfiskedes 39 827 Pud til Værdi S. Rb. 63 854. I 1897 var Udbyttet 73 892 Pud til Værdi S. Rb. 131 125.

En Oversigt over Udbyttet i 1898 og 1897 af samtlige Guvernementets Fiskerier, med Angivelse af Fogderierne, er indtaget i nedenstaaende Tabel.

(Se Side 657).

Archangels Guvernør, fra hvis Publikationer disse Oplysninger om Distriktets Fiskerier er hentede, mener, at Fiskerierne i Hvidehavet og Nordishavet endnu langt fra har naaet de Grænser, hvortil man, naar man har disse Haves Fiskerigdom for Øie, burde kunne komme. Mangel paa Kommunikationer med deraf flydende Vanskeligheder ved Afsætning af Fiskevarerne, mener Guvernøren, har hidtil hæmmet Fiskerierne i deres Udvikling. Dertil kommer, at den tekniske Side af Fiskerierne, Fangst- og Tilberedelsesmaaden, ikke er bleven forbedret og afpasset efter Markedets Fordringer. Dette, mener Guvernøren, vil dog i en nær Fremtid forandres til det bedre. De nu færdigbyggede Jernbanelinjer Archangel—Wologda og Perm—Kotlas aabner vidtstrakte Markeder for Afsætning af Fisken og vil bidrage til at trække til Archangels Guvernement Kapitaler og Fiskeralmue. Telegrafforbindelserne med Petschora og Murman, regelmæssig Dampskibsfart i Hvidehavet, langs Murmanskysten, til Petschora og Nowaja Zemlja muliggjør nu en bekvem Overflyttelse til Fangststederne og en let Transport af Fiskevarerne til Archangel og andre Markeder.

Store Forhaabninger stilles ogsaa til den til Murmanskysten udsendte praktisk-videnskabelige Expedition, der som bekjendt staar under Ledelse af Hr. Knipowitsch.

Med ovennævnte Forhold for Øie tror Guvernøren, der er Grund til at antage, at „Fiskerierne i Nordishavet og Hvidehavet i en nær Fremtid vil kunne naa et saadant Opsving som f. Ex. Fiskerierne i Norge."

Med denne Udvikling for Øie foreslaaes oprettet to Fiskeriinspektørposter,

	Antal.	Lax.		Sild.		Nawaga.		Flod- og Søfiske.		Tilsammen.	
	Fiskere.	Pud.	Rubel.	Pud.	Rubel.	Pud.	Rubel.	Pud.	Rubel.	Pud.	Rubel.
Archangel . .	1 702	6 923	58 936	1 080	1 703	8 306	9 483	1 421	2 268	17 730	72 390
Kem	5 121	3 100	18 995	112 573	76 110	13 160	13 936	10 786	20 999	139 619	130 840
Kola	3 612	28 160	168 960	1 590	1 505	—	—	10 205	22 196	39 955	192 661
Mesen . . .	3 081	8 208	56 340	—	—	33 735	32 022	11 095	22 190	53 038	110 552
Onega . .	2 808	1 210	11 433	375	844	6 365	6 881	3 910	8 678	11 860	27 836
Petschora .	4 509	14 658	86 324	610	1 168	840	1 008	39 827	63 854	55 935	152 354
Pinega	853	968	7 482	—	—	—	—	3 388	6 988	4 356	14 470
Holmegaar .	612	2 188	20 399	—	—	—	—	2 517	5 585	4 705	25 984
Schenkursk .	1 055	26	182	—	—	—	—	2 892	7 410	2 918	7 592
Murmansfiskerierne .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	501 094	492 968
Tilsammen	27 600	65 441	429 051	116 228	82 130	62 406	63 330	86 041	160 168	831 210	1 227 647
Udbyttet i 1897 . .	—	45 487	400 205	194 238 Pud S. Rb.		146 170		73 892	131 125	967 547	1 134 983

en for Nordishavet og en for Hvidehavet, samt tre Fiskeriskoler, en i Archangel, en i Kem og en i Jekaterinahavn.

Guvernøren antager dog, at Fiskerierne i Nordishavet først da vil kunne naa sin fulde Udvikling, naar der føres en Jernbanelinje frem til Murmanskysten. Som Forholdet er nu, da Fiskerierne ved Murmanskysten begynder allerede i Marts, medens Dampskibsfarten fra Havnene i Hvidehavet først kan begyndes i Slutningen af Mai Maaned, maa Fiskerne fra Kems og Onegas Fogderier under største Anstrængelser tilbagelægge Veien til Murmanskysten tilfods.

Jagten paa Sjødyr.

Udbyttet af Jagten paa Sjødyr var efter Guvernørens Opgave i 1898, 1897 og 1896 følgende:

Fogderi.	Antal Fangstmænd.	Antal dræbte Dyr.	Værdi i Rubel.
Archangel	551	2 843	6 027
Kem	103	1 476	3 214
Kola	1 123	54 699	97 405
Onega	102	1 145	3 151
Petschora	81	2 922	8 794
Mesen	1 908	11 384	30 624
Nowaja Zemlja	69	—	23 098
Tilsammen	3 739	74 469	172 313
i 1897	4 101	59 560	137 462
1896	3 941	59 643	132 980

Uddelingen af Rifler til Fangstmænd har i 1898 fundet Sted i meget stor Udstrækning. Som nævnt i Indberetningen for 1897 uddeltes i 1896 250 Rifler og 30 000 Patroner, i 1897 henholdsvis 338 og 33 800. I 1898 er af Guvernøren bleven uddelt 650 Rifler og 65 000 Patroner, og skal yderligere være indkommet Andragender om 213 Rifler og 21 300 Patroner at uddeles i 1899.

I Aarets Løb er indkjøbt flere Fangstfartøier, og har Finantsministeren tilladt toldfri Indførsel af saadanne Fartøier.

Som man ser, gjøres der fra den russiske Styrelses Side alt muligt for at opmuntre Befolkningen til at beskjæftige sig med denne Industrigren. Man nærer ogsaa de bedste Forhaabninger om denne Fangsts stadig større Udvikling, hvilket antages indirekte at tjene til Ophjælp af Murmanskystens Fiskerier. nemlig ved at forhindre Sælens ødelæggende Vandringer langs denne Kyst, hvor den bortskræmte al Fisk.

Guvernementets Kommunikationer. Jernbaner.

I 1898 paabegyndtes regelmæssig Trafikering af den i 1895 paabegyndte og i Slutten af 1897 færdigbyggede Jernbanelinje Wologda—Archangel. Ovenfor har jeg allerede omtalt, hvilken Del denne Linje har taget i Forsendelsen af Fiskevarer herfra.

Jernbanens sandsynlige Indflydelse paa Guvernementet Archangels økonomiske

Forhold har jeg allerede berørt i forrige Aars Indberetning, og skal jeg derfor her indskrænke mig til en Henvisning til mine tidligere Udtalelser.

Jernbanen skal i Løbet af 1898 have transporteret ialt henved 2 Millioner Pud Varer; heraf som nævnt i Aarets første 9 Maaneder 123 792 Pud Fiskevarer.

Dampskibstrafik.

Det i 1875 oprettede statssubvenerede Archangel—Murmanske Dampskibsselskab, der eier 11 større og mindre Dampskibe, har i 1898 underholdt de samme Linjer som anført i Generalkonsulatets Aarsberetning for 1897, dog med den Forandring, at der i 1898 er bleven foretaget 5 Reiser til Petschora istedetfor som før 3.

Den i forrige Aarsberetning omtalte Dampskibsfart opad Petschorafloden har været fortsat efter Kontraktens Bestemmelse og siges at have bragt Petchoraegnen stor Nytte. Denne Egn har hidtil ført en fuldstændig afsondret Tilværelse og staaet i meget trykkende Afhængighedsforhold til en mindre, i Perms Guvernement beliggende By, Tcherdin, der fra gammel Tid af har forstaaet at monopolisere hele Petschoraegnens Handel.

Havne- og Oplodningsarbeider.

Mudringsarbeiderne paa Barren og i Dwinaflodens Munding har været fortsat ogsaa under Skibsfartssaisonen 1898 med det Resultat, at Fartøier hele Tiden har været tilladt at passere Barren med 17 Fods Dybgaaende.

I den Hensigt at paaskynde Mudringsarbeiderne og i det hele taget gjøre disse mere effektive, er der bleven forskrevet to nye Sugemaskiner. Disse ankom imidlertid for sent til allerede i 1898 at kunne præstere noget nævneværdigt Arbeide.

Til Brug for disse Muddermaskiner er man gaaet i Gang med Bygning af en Tørdok. Denne vil ogsaa blive tilladt benyttet af Koffardiskibe.

De i 1887 paabegyndte hydrografiske Arbeider i Hvidehavet er stadig blevne fortsatte. Ved Udgangen af 1898 var ialt trianguleret en Flade af 3 836.8 Kvadrat Werst. Desuden er talrige Oplodnings- og Opmaalingsarbeider blevne foretagne.

Sundhedstilstanden har under hele Skibsfartssaisonen tilladt Udfærdigelse af rene Sundhedspas.

H. A. Falsen.

Kapstaden.

Skibsfarten i 1898.

Norske Skibe.	Med Ladning.		I Ballast.		Tilsammen.		Brutto-fragter i £
	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	
I. Ankomne.							
Fra Norge til Hovedstationen . . .	6	4 396	-	-	6	4 396	6 533
- Norge til Vicekonsulsstationerne .	10	6 797	-	-	10	6 797	11 029
- andre Lande til Hovedstationen . .	48	37 423	-	-	48	37 423	57 471
- andre Lande til Vicekonsulsstationerne	107	76 638	-	-	107	76 638	111 656
Ialt	171	125254	-	-	171	125254	186 689
II. Afgaaede.							
Til fremmede Lande fra Hovedstationen	2	1 003	58	48 478	60	49481	1 845
- fremmede Lande fra Vicekonsulsstationerne	9	7 332	116	83 187	125	90 519	4 440
Ialt	11	8 335	174	131665	185	140000	6 285

For Ordre eller Reparation etc. anløb 12 Skibe dr. 13 692 Ton.

Af svenske Skibe ankom 29 dr. 18 953 Ton. 4 dr. 2 906 Ton gjenlaa fra 1897.

Erlagte Konsulatafgifter af norske Skibe ved Hovedstationen £ 173. 5. 8. ved Vicekonsulsstationerne £ 300. 1. 5., heraf tilfaldt Generalkonsulen £ 323. 6. 4. Af svenske Skibe ved Hovedstationen £ 28. 10. 11, ved Vicekonsulsstationerne £ 34. 6. 7; heraf tilfaldt Generalkonsulen £ 45. 14. 2. Ialt tilfaldt Generalkonsulen £ 369. 0. 6. Expeditionsafgifter ved Hovedstationen, norske £ 8. 4. 6, svenske £ 1. 3. 10.

Aarsberetning dateret 30te Juni 1899.

De Forenede Rigers Skibsfart paa Kapkoloniens Havne, iberegnet den til Generalkonsulatets Distrikt hørende Koloni Natal, udviser for Aaret 1898 en betragtelig Nedgang mod foregaaende Aar, dette saavel hvad Fartøiernes Antal som deres Tonnage angaar.

De ankomne svenske Fartøiers Antal udgjorde for Aaret 29 med en samlet Tonnage af 18 953 Ton mod 42 Fartøier dr. 21 751 Ton foregaaende Aar og udviser saaledes den mærkbare Formindskelse i Antallet for 1898 af 13 Fartøier, skjønt Formindskelsen i Tonnage blot var 2 798 Ton.

De ankomne norske Fartøier gik ogsaa betydelig ned i Antal og Tonnage mod foregaaende Aar, idet der i Aaret ankom 171 Fartøier med en samlet Drægtighed af 125 254 Ton mod 238 Fartøier dr. 176 877 Ton for 1897, eller en Nedgang i Fjoraaret af 69 Fartøier og 51 623 Ton.

I Modsætning til foregaaende Aar er ca. 50 % af disse Fartøier ankommet under Rubriken „fra andre Lande" med Ladning, medens det halve Antal svenske og norske Fartøier har hidført Trælastladninger fra Østersøen og Norge, hvilket maa tyde paa, at de forenede Rigers, særlig Norges, Skibsredere har optaget Konkurrancen og for en stor Del sat sine Fartøier ogsaa i Kul- og Stykgodstraden hid fra England saavel som i Timbertraden fra Australien og Nordamerika. Blot et af Hjemlandenes Dampskibe (norsk) med Stykgodsladning har i Aarets Løb besøgt Havnene her ude. Kapstaden havde dog den Ære i Begyndelsen af Aaret at modtage Besøg af den svenske Korvet „Freja," som anløb Stedet under sit Togt.

Fragtmarkedet.

Det almindelige Fragtmarked til Kapkoloniens Havne har, kan man sige, i 1898 holdt sig paa omtrent samme Standpunkt som Aaret forud, og Fragtsatserne har været omtrent de samme.

For Trævarer fra Østersøen har Fragtsatserne varieret mellem 67 sh. 6 d og 72 sh. 6 d pr. Standard, alt efter Ladningernes Størrelse og Skibningsterminerne.

For Stenkul fra England har Fragterne i Gjennemsnit været 18 sh. 6 d pr. Ton, skjønt et Par Fartøier er ankommet hid med saa lave Fragter som 16 sh. a 16 sh. 6 d pr. Ton. Den koloniale Ton regnes lig 2 000 lbs., hvilket jeg har fundet ikke altid er taget i Betragtning af Skibskapteinerne ved Opgjør om Losning, Ballastkjøb etc., og derfor en og anden Gang har voldt dem Ubehageligheder og Tvistemaal.

Noget særlig langt Ophold paa Reden hersteds i Paavente af „Turn" har ikke som i det foregaaende Aar, da Fartøier kunde ligge lige til 4 a 6 Uger, været nødvendigt. Arbeidet med Dokkernes og Kaiernes Udvidelse er saa langt fremskredet, at det blot i Undtagelsestilfælde, naar en Masse Fartøier ankom hid samtidig, er hændt, at et og andet Fartøi kanske har maattet ligge en Uge eller to paa Reden i Paavente af Plads i Dokken, en Eventualitet, som naturligvis altid maa tages med i Beregningen, saalænge Certepartierne hidud fremdeles indeholder Klausulen „to discharge according to the custom of the port."

Bruttofragterne for ankommende Fartøier opgik i Aaret 1898 til:

for norske Fartøier	. .	£ 186 689
- svenske —	. .	„ 29 372
eller tilsammen		£ 216 061

Overblik over almindelige samt Handelsforholdene i Kapkolonien i Aaret 1898.

Kapkoloniens Handel har trods de ubestemte politiske Forhold i Nabostaterne fremdeles kunnet glæde sig ved en stadig Blomstring og Udvikling. Den nye lange Jernbanelinje, som blev aabnet op til Bulawayo i Matabelelandet, og som sattes i Samtrafik med Koloniens eget Jernbanenet, synes at skulle fremkalde den forventede Udvikling af førstnævnte Territorium, og da alle Varer, som sendes did op, har at passere gjennem Koloniens Havne, kommer paa denne Maade en betydelig Transithandel Kolonien tilgode. Forholdene i Transvaal og dets Handelscentrum Johannesburg har dog længe været meget svævende som Følge af de politiske Stridigheder, som i nævnte Land har paagaaet i de senere Aar, Forhold, som synes at tilspidse sig mer og mer. I Paavente af dets Løsning holder Handelshusene deroppe sig saa meget som muligt reserverede; man afstaar fra at sætte igang nye Foretagender, og Lagrene deroppe holdes saa smaa som muligt. Grubedriften holdes ogsaa oppe blot i de store Selskabers Gruber, fra hvilke dog trods de hemmende Forhold Værdien af, hvad der udvindes, viser en Stigning fra Aar til Aar. Totalexporten af Guld i Aaret 1898 udgjorde £ 15 394 442, hvoraf det aller meste kom fra Gruberne i Transvaal.

Man har i det forløbne Aar med heldigt Resultat taget fat med at tilgodegjøre sig de natalske Stenkul. En Brydning af disse i det store har fundet Sted paa flere Steder i Natal, og Kullene har vist sig at være af særlig god Beskaffenhed, hvilket fremgaar af, at under de store Kulstreiker i England mange af de store Postlinjers Dampskibe herfra har dækket sit Behov med natalske Stenkul.

I Oranje Fristaten, saavelsom i den østlige Del af Kapkolonien saasom Indwe og Cyphergat, findes betydelige Kulleier, som leverer Størstedelen af de Kul, som tiltrænges for Jernbanerne i Kolonien.

Kapstaden og visse andre Havnestæder dækker dog for det meste sit Behov af Kul fremdeles fra England som Følge af de store Omkostninger ved at faa de indenlandske Kul nedtransporteret. Republiken Transvaal har ogsaa sine rige Kulgruber, som leverer mere, end der tiltrænges for dets Jernbaner og for Driften af de mange Guldgruber deroppe.

Exporten af Koloniens Produkter, som i Aaret 1897 udgjorde £ 19 436 304, viser for 1898 et Beløb af £ 24 423 413 eller en Stigning af næsten £ 5 000 000.

Importen til Kolonien, som i 1897 udgjorde £ 17 931 878, udviser derimod for 1898 en Totalsum af £ 16 621 354 eller en Formindskelse mod foregaaende Aars af £ 1 310 524.

I disse Summer saavel for Exporten som Importen er indbefattet Værdien af Gods, som er ankommet fra de tilgrændsende Stater og som er udskibet gjennem Koloniens Havne, ligesom ogsaa saadant Gods, som er losset i Havne hersteds for Videreforsendelse op til disse Stater.

Trævarer. Sverige staar fremdeles forrest med Hensyn til Importen af uforædlede Trævarer, medens Norge mere exporterer hid forædlede saadanne.

Værdien af de Artikler, som berører de forenede Rigers Export, og som er importeret til Kapkolonien til Forbrug der og i de øvrige sydafrikanske Stater, fremgaar for de to sidste Aar af følgende Zifre:

		1897.		1898.
Cement	£	53 146	£	60 032
Dynamit & Sprængstoffe	„	311 332	„	115 170
Jernmanufakturvarer . .	„	972 318	„	966 128
Jern og Plader . . .	„	243 501	„	243 278
Maskiner	„	1 408 729	„	1 070 462
Maltdrikke	„	113 609	„	101 328
Ost	„	58 328	„	67 733
Smør (iberegnet Margarin)	„	184 736	„	165 580
Spritvarer	„	265 754	„	142 289
Trævarar (uforædlede) .	„	201 861	„	252 580
Do. (forædlede) .	„	268 670	„	293 740
Fyrstikker	„	7 156	„	10 050
Agerbrugsredskaber . .	„	94 818	„	95 301

Af ovenstaaende Artikler er i Aaret 1898 importeret fra de forenede Riger til følgende Beløb:

Jernmanufakturvarer	fra	Norge . . .	£	—
Do.	-	Sverige . . .	„	509
Trævarer, uforædlede	-	Norge . . .	„	7 875
Do. —	-	Sverige . . .	„	142 264
Do. forædlede	-	Norge	„	39 558
Do. —	-	Sverige . . .	„	78 381
Møbler . . .	-	Norge . . .	„	—
Do.	-	Sverige	„	—
Fyrstikker . . .	-	Norge	„	—
Do. . . .	-	Sverige	„	808

Jeg tillader mig at henlede Opmærksomheden paa, at ovennævnte Artikler blot er saadanne, som er ankommet hid til Kolonien direkte fra Norge og Sverige, og at nogen officiel Opgave over saadanne norske og svenske Varer, som er kommet over andre Lande, ikke kan gives af den Grund, at alle saadanne Varer toldbehandles og registreres her som værende importerede fra den sidste Indladningsplads, hvilket gjør, at alle norske og svenske Varer, som hidkommer over t. Ex. England og Tyskland, i de statistiske Opgaver indgaar i nævnte Landes Importzifre. En hel Mængde saadanne Importartikler kommer hidud med de regulære store Dampskibslinjer paa denne Maade, uden at nogen bestemt Opgave over Størrelsen af denne Vareførsel kan erholdes.

Følgende Tabel viser Værdien af de vigtigste Landes Export til Kapkolonien i Aaret 1898:

Europæiske Lande.

Fra Storbritannien	£	11 443 178
„ Tyskland	„	761 243

Fra	Belgien	£	253 429
„	Sverige	„	222 205
„	Holland	„	175 024
„	Frankrige	„	61 642
„	Norge	„	47 581
„	Danmark	„	1 116

Ikke-europæiske Lande.

Fra	Amerikas forenede Stater	£	2 179 646
„	Mauritius	„	377 012
„	Australien	„	298 428
„	Brasilien	„	204 553
„	Ostindien	„	187 896
„	Natal	„	168 263

I de sidste tre Aar er der importeret fra og exporteret til de europæiske Lande samt til Amerikas forenede Stater til følgende Beløb, beregnet i Pund Sterling:

Import.			1896.		1897.		1898.
Fra	Amerikas forenede Stater	£	1 739 053	£	2 097 495	£	2 179 646
„	Belgien	„	317 233	„	200 041	„	253 429
„	Danmark	„	1 963	„	1 439	„	1 116
„	Frankrige	„	127 837	„	99 749	„	61 642
„	Tyskland	„	1 102 088	„	819 246	„	761 243
„	Holland	„	167 839	„	203 968	„	175 024
„	Italien	„	4 988	„	5 453	„	13 190
„	Norge	„	98 590	„	96 270	„	47 581
„	Sverige	„	198 493	„	223 675	„	222 205
„	Portugal	„	9 007	„	122	„	1 127
„	Rusland	„	18	„	4 941	„	2 018
„	Storbritannien	„	12 807 332	„	12 839 271	„	11 443 178

Export.			1896.		1897.		1898.
Til	Amerikas forenede Stater	£	88 160	£	49 725	£	28 799
„	Belgien	„	38 263	„	19 733	„	53 886
„	Danmark	„	—	„	—	„	—
„	Frankrige	„	23 148	„	14 055	„	8 720
„	Tyskland	„	38 422	„	39 373	„	49 855
„	Holland	„	11 632	„	4 330	„	2 657
„	Italien	„		„	200	„	110
„	Norge	„	—	„	50	„	—
„	Sverige	„	44	„	22	„	6
„	Storbritanien	„	16 404 464	„	19 019 161	„	23 969 425

Værdien af de fornemste Artikler exporterede fra Kapkolonien var for Aaret 1898 som følger:

Angorahaar	£	647 548
Diamanter	„	4 566 897
Guld	„	15 394 442
Huder	„	199 543
Kobbermalm	„	262 830
Gjede- og Faareskind	„	348 935
Strudsfjære	„	748 565
Uld	„	1 766 740
Vin	„	17 583

Efter min Formening er den eneste Maade at kunne oparbeide og gjennemføre en forøget Forretningsforbindelse med denne Koloni, saavelsom med de tilgrændsende Stater, Natal, Oranje Fristaten, Transvaal og det nye Land Rhodesia, hvor der — særlig i de to sidstnævnte — foregaar en betydelig Grubedrift, og hvor der til Guldets Udvinding og Rørelsen i det hele tiltrænges en Mængde Maskiner, Staal til Boring samt aarlig større Kvantiteter Trævarer, forædlede saavel som uforædlede, foruden en hel Del forskjellige Artikler, som forbruges i større Samfund, der mener jeg vilde den eneste Udvei for vore Fabrikanter og Exportører, som for Alvor vil oparbeide en Forretning, være at udsende sine private Agenter eller slaa sig sammen om at udsende dygtige Ingeniører eller driftige Forretningsmænd for at udfinde, hvilke Artikler der bruges paa Stedet; disse Personer maatte derhos være istand til at gjøre Tegninger og tage Modeller af de Maskiner og Redskaber, som der anvendes, og endvidere kompetente til at gjøre eventuelle Forbedringer samt at udfinde, hvorledes Priserne vilde stille sig, og derved bedømme, hvorvidt de respektive Fabrikanter vilde være istand til at optage Konkurrancen. Hvad Maskiner og Staalvarer angaar, da importeres disse i enormt stor Skala fra England og Amerika, en Del ogsaa fra Tyskland. De Leverandører, som for Tiden forsyner Markedet med disse Artikler, gaar imidlertid til betydelige Omkostninger for at faa bibeholde Markedet, og de har sine egne Huse herude, som stadig holder Øie med Konsumenterne. Hvad Trævarer angaar, er jo vore Varer allerede vel indarbeidede, og endskjønt den større Del deraf kjøbes gjennem engelske Huse i London, saa expederes og skibes de direkte fra Norge og Sverige til de forskjellige Kyststeder herude for siden at sendes videre op i Landet.

Om Nytten af at sende ud unge Stipendiater i den Tanke her at kunne udrette noget nævneværdigt har jeg mine Tvivl. De kommer ud med for smaa Stipendiemidler, der som oftest gaar med udelukkende til de høie Leveomkostninger. Tages saa de dyre Reiseudgifter samt den repræsentative Side af Sagen ved Udbydningen af Varerne med i Beregningen, saa maa de i Regelen holde sig i Baggrunden for de engelske og amerikanske Huses Repræsentanter, som til sin Raadighed har Tusinder af Pund at bearbeide Markedet med.

En vigtig Sag er det ogsaa at have direkte Transportforbindelser. Saadanne har vi jo, hvad Trælasten angaar, men de udkræves ogsaa for de øvrige Varer for at kunne konkurrere med Varer fra England og Amerika, mellem hvilke Lande og her der jo findes direkte og regelmæssige Dampskibsforbindel-

ser, men for at kunne holde saadanne maa naturligvis først Markedet for Varerne være vundet.

Kvægpesten (den saakaldte Rinderpest).

Hvad angaar den i mine foregaaende Aarsrapporter omhandlede Kvægpest, som dog allerede henimod Slutningen af Aaret 1897 kunde ansees for at være hemmet, saa optraadte den i Fjoraaret blot paa nogle faa enkelte Steder inden Kolonien og Sydafrika forøvrigt, og da man nu har studeret Udbredelsen af denne Kvægsygdom og ved Professor Kocks Besøg har lært at kjende effektive Foranstaltninger til Pestens Bekjæmpelse, kan denne herefter neppe komme til at tage et saadant Omfang, at den kan fortjene Navnet Pest. Karantæneforanstaltningerne er saa kraftige, at skulde et Tilfælde optræde paa noget Sted, har man i Methoden med Indsprøitning af samtlige Dyr paa Stedet en saadan Kontrol, at nogen nævneværdig Spredning af Sygdommen ikke er at befrygte.

Større Tab af Fartøier rundt disse Kyster i det forgangne Aar har jeg heldigvis ikke at indrapportere med Undtagelse af det i Kristiania hjemmehørende Barkskib „Chanaral," som afgik fra Leith bestemt til Kapstaden, men aldrig kom frem. Blot tre Fartøier, et svensk og to norske, maatte anløbe Havne her for Reparation.

I Aaret har Konsulatet havt at hjemsende 18 skibbrudne Sømænd eller saadanne, som er blevet efterladte for Sygdom, og som senere har været ude af Stand til at tage ny Beskjæftigelse. Et meget stort Antal skibbrudne ankom hid fra Kyststederne, men det har altid været mig magtpaaliggende her at faa dem mønstrede igjen, og det er paa denne Maade mange Gange lykkedes at undgaa den kostbare Hjemsendelse herfra.

Jeg kan ikke undlade ogsaa denne Gang at advare Emigranter og andre mod at reise hid. De kommer hid ukjendte med Sprog og Forhold og med den Forestilling, at de lettere her end andetsteds skal kunne slaa sig igjennem. De opdager dog snart sin Vildfarelse, og mange har været glade, naar Passage har kunnet skaffes dem med et hjemvendende Seilfartøi istedefor at gaa ledige her og slide ondt. Særlig gjælder dette under de nuværende spændte politiske Forhold i Sydafrika.

Den almindelige Sundhedstilstand har i Aaret været god.

A. Ohlsson.

Trinidad.

I Aaret 1898 ankom fra fremmede Lande med Ladning af norske Skibe 8 Seilskibe dr. 4 079 Tons og 2 Dampskibe dr. 784 Tons; i Ballast ankom 9 Seilskibe dr. 3 627 Tons. Seilskibene indehavde for det meste Ladning af Kul eller „Patentfuel." Der afgik med Ladning (Kokosnødder og Asfalt) 15 Seilskibe dr. 5 719 Tons og med Stykgods 2 Dampskibe dr. 784 Tons og i Ballast 5 Seilskibe dr. 4 002 Tons. Altsaa ialt ankomne 19 dr. 8 490 Tons og afgaaede 22 dr. 10 505 Tons. Optjente Bruttofragter for ankomne Skibe £ 4 425. 0. 0, for afgaaede £ 8 723. 0. 0. Erlagte Konsulatafgifter £ 37. 8. $2^1/_2$.

Af svenske Skibe ankom 3 dr. 1 123 Tons. Erlagte Konsulatafgifter £ 3. 2. $2^1/_2$.

Aarsberetning dateret 27de Mai 1899.

Importen i Aaret beløb sig til £ 2 283 054. 0. 0, hvilket viser en Forøgelse af £ 122 000. 0. 0 mod 1897.

Exporten beløb sig til £ 2 310 133, hvilket viser en Forøgelse af £ 315 207. 0. 0 imod 1897.

Kakao. Avlingen for forrige Aar har været meget god og oversteget foregaaende Aars med 3 000 Sække. Dyrkningen af dette Træ tiltager sterkt, og store Arealer er indkjøbt dertil.

Sukker Produktionen af denne Vare viser en Forøgelse af henimod 2 000 Tons mod foregaaende Aar.

Gummitræet. Dette Træ dyrkes nu adskillig, og der er Efterspørgsel efter Frø til Export.

Sirup. Næsten alt heraf solgtes til Export; en god Del udskibedes til Martinique og Resten til England og Canada; kun ganske lidet Sirup anvendtes til Rhumfabrikationen. Noget forblev her til lokalt Forbrug.

Kokosnødder. Exporten af denne Artikel var lidt større end Aaret forud, og der opnaaedes ogsaa bedre Priser, skjønt Kokosnødder fra Østen og Ceylon trykkede Markedet sterkt.

Kokosnødolje. Der var Overproduktion næsten hele Aaret igjennem, hvilket gjorde, at Priserne holdt sig meget lave; store Ladninger gik regelmæssig til de Forenede Stater. En ny Oljefabrik er oprettet her; men Foretagendet er ikke faldt heldig ud.

Copra, de tørrede Kjærner af Kokosnødderne, er en ny Exportartikel her-

fra; endel større Eiendomsbesiddere har skaffet sig passende Tørrehuse, og der gaar nu allerede store Skibninger heraf til de europæiske Markeder.

Asfalt. Skibningen heraf foregaar fremdeles i stor Skala til alle Verdens Kanter. Der er ogsaa Kilder med flydende Asfalt paa Øen, men til Dato er der intet gjort for at udnytte dem.

Cedertræblokke. Dette er blevet en hel ny Industri, og Hundreder af Blokke skibes hver Maaned til de europæiske Markeder.

Balata. Exporten af denne Artikel er gaaet tilbage paa Grund af de lave Priser i Amerika og Europa.

Jernbaner og Veie. Nyanlæg af Jernbaner og Veie har vist sig at have en meget gavnlig Indflydelse for hele Øen, og store Landstrækninger optages langs de nye Veie.

Fragterne holdt sig lave hele Aaret igjennem, og med den nuværende skarpe Konkurrance fra Dampskibslinjernes Side er det neppe rimeligt, at Priserne snart vil gaa op igjen.

Handelsrørelsen har været tilfredsstillende. Skibsfarten var omtrent af samme Omfang som forrige Aar. I den sidste Tid har Mangelen paa mindre Skibe gjort sig temmelig mærkbar. Havneudbedringerne paagaar fremdeles, og det vil sandsynligvis tage endnu et Aars Tid, før den nye Kai er færdig.

Sundhedstilstanden paa Øen var god hele Aaret igjennem.

W. Schoener.

Georgetown, Demerara.

I Aaret 1898 ankom til Georgetown med Ladning 16 norske Dampskibe dr. 16 305 Tons og 20 norske Seilskibe dr. 8 872 Tons, tilsammen 36 Fartøier dr. 25 177 Tons. Erlagte Konsulatafgifter $ 326.20. Af svenske Skibe ankom 2 dr. 2 403 Tons. Erlagte Konsulatafgifter $ 40.45.

Aarsberetning dateret 18de April.

De ihærdige Bestræbelser, som den britiske Regjering har gjort for at ophjælpe Vestindien, og for ret at skaffe det i Kolonierne dersteds producerede Sukker Indpas paa Verdensmarkedet og en mere sikret Stilling dersteds, har muligens bidraget til at frembringe den bedre Tingenes Tilstand i Kolonien i forrige Aar. Finansopgjøret, som netop er afsluttet pr. 31te Marts for de

nærmest foregaaende 12 Maaneder, vil forhaabentlig for første Gang paa 4 Aar vise, at Udgifterne ikke har overskredet Indtægterne. Dette gunstige Resultat er ikke blot og bart en Følge af Forretningslivets Fremgang, men ogsaa af en yderligere forhøiet Beskatning og Formindskelse af Udgifterne i alle Administrationsgrene, idet Regjeringen nu endelig har indseet, at de tidligere store Udgifter oversteg Koloniens Ressourcer.

Skibsfarten. Den samlede Tonnage af skandinaviske Skibe i Fart paa Havnen i 1898 viser en liden Forøgelse, men Antallet af Skibe er gaaet ned, idet Seilskibene lidt efter lidt remplaceres af Dampskibe. Disse Seilskibes hovedsagelige Beskjæftigelse bestod i at bringe ud Kul fra Storbritannien og gaa tilbage med Tømmer (Greenheart). Norske Skibe i fast Fragtfart gaar nu mellem New York og Georgetown med Ladninger af Kornvarer og Levnetsmidler hid og Sukker tilbage.

Exporten. Priserne har i det hele været bedre, og Kapitalisterne, som har næret bedre Tillid til sine Sukkerplantager, har anvendt store Summer paa deres Forbedring.

Da der endnu ikke er udkommet nogen Blaabog herom, er nedenanførte Exportopgaver blot approximative:

Sukker 106 070 Tons	Værdi	£	1 170 000
Melasse 480 000 Gall.	—	„	10 000
Rum 2 200 000 Gall.	—	„	130 000
Tømmer 252 000 Kubikfod . .	—	„	13 000
Guld 111 852 ounces	—	„	447 000
Balata (Guttapercha) 518 450 lbs.	—	„	20 000
Diverse	—	„	10 000
	Tilsammen	£	1 800 000

Importen kan anslaaes til £ 1 500 000. Exporten viser altsaa et Overskud af £ 300 000 over Importen.

Grubedrift. Udvindingen af Guld er atter gaaet tilbage, og hvis der ikke udenfra tilføres Kolonien Kapital, er der lidet Haab om, at den vil tage sig op igjen.

Jernbaner. De nye Linjer, som var under Bygning, er endnu ikke blevet fuldførte, men man haaber, at de kan blive færdige i sidste Halvdel af indeværende Aar.

J. H. de Jonge.

Budapest.

Aarsberetning dateret 12te Mai 1899.

Ungarns Handelsforbindelse med Norge og Sverige bevægede sig ogsaa i forrige Aar inden de samme enge Grændser som tidligere. Af de hidtil offentliggjorte statistiske Opgaver for Aaret 1898 hidsættes følgende: Fra Sverige importeredes Varer til en Vægt af 1 449 q. Detaljer mangler. Til Sverige exporteredes 6 818 q. deraf Bønner 300 q., Mel 1 120 q., tørrede Plommer 4 720 q., Vin 31 q. Fra Norge importeredes Varer til en Vægt af 6 818 q. Detaljer mangler. Til Norge exporteredes 5 047 q., deraf Mel 3 527 q., tørrede Plommer 1 297 q.

Statistiske Detaljer for Aaret 1897 er nu offentliggjort og udviser følgende Opgaver: Fra Sverige importeredes Varer til en Vægt af 152 q og til en Værdi af fl. 16 023. Heraf mærkes Fisketran 130 q. Værdi fl. 2 340, Ildvaaben 2 q,. Værdi fl. 2 030, Oljemalerier 6 q. Værdi fl. 10 350. Til nævnte Land exporteredes ialt 4 399 q. til en Værdi af fl. 238 853, deraf Mel 2 780 q., Værdi fl. 40 588 —, tørrede Plommer 673 q., Værdi fl. 14 139, Vine, Spirituosa, Mineralvand 134 q., Værdi fl. 2 071, Tøndestav af haardt Træ 351 q., Værdi fl. 2 369, Skrive- og Brevpapir 169 q., Værdi fl. 5 915,. Torpedoer 45 Stkr., Værdi fl. 170 000, Oljemalerier 3 q., Værdi fl. 2 750.

Fra Norge udgjorde Indførselen 4 954 q. til en Værdi af fl. 48 301,. deraf Fisk og Levertran 496 q., Værdi fl 8 928, Sild og Stokfisk 1 013 q., Værdi fl. 29 225, Brunsten, Manganerts 3 441 q., Værdi fl. 5 850, Pelsværk 2 q., Værdi fl. 3 550. Exporten til Norge udgjorde 5 735 q., til en Værdi af fl. 348 425, deraf Mel 5 143 q., Værdi fl. 75 085, tørrede Plommer 202 q., Værdi fl. 4 242, Torpedoudskydningsapparater 19 q., Værdi fl. 3 040, Torpedoer 39 Stkr., Værdi fl. 260 000.

Arthur Altschul.

Singapore.

I Aaret 1898 ankom til Singapore med Ladning 40 norske Dampskibe drægtige 43 716 Tons, og i Ballast et Seilskib dr. 927 Tons. For at indtage Kul anløb 22 Skibe dr. 26 661 Tons. Til Penang ankom med Ladning 4 Dampskibe drægtige 5 313 Tons. Ialt ankom saaledes til Distriktet 67 norske Fartøier dr. 76 617 Tons. Erlagte Konsulatafgifter ved Hovedstationen $ 1 465.14, i Penang $ 55.37.

Der paamønstredes 6 Mand og afmønstredes 3.

Ingen svenske Fartøier ankom i 1898 til Distriktet.

St. Helena.

Skibsfarten. I 1898 anløb 19 norske Skibe St. Helena. Fartøierne, der indehavde Ladning af Teaktræ, Tømmer eller anden Trælast, Kaffe, Ris eller Copra, og i Almindelighed var bestemte til Havne i Vesteuropa eller Nordamerika, anløb for at proviantere eller søge Lægehjælp. Af svenske Skibe anløb 3 Seilfartøier. Erlagte Konsulatafgifter af norske og svenske Skibe 0. Expeditionsafgifter, norske 4 sh.

Aarsberetning dateret 1ste Juni 1899.

Importen har tiltaget betydelig sammenlignet med de foregaaende Aar, hvilket hovedsagelig kommer af det større Antal Tropper, der nu er stationeret paa Øen, og Indførselen af Materiale til Bygning af Barakker og Befæstninger. Der er ogsaa en liden Forøgelse i Antallet af ankomne Skibe, der har faaet officiel Praktika.

Øen er nylig blevet opmaalt i Hensigt at forbinde den ved en Kabel med Kap det gode Haab og Ascension, og man venter, at naar Kabelen er nedlagt, vil den i høi Grad bidrage til at øge Koloniens Velstand og Betydning.

Indførselen i 1898. Fra England Stykgods og Kul, inclusive.

Ladning for Ascension	5 575	Tons,	Værdi	£	50 744
Fra Kap Mel, Korn og Olje	212	„	—	„	6 473
„ Australien, Mel og Korn	232	„	—	„	3 241
„ Mauritius og Ostindien, Sukker og Ris	130	„	—	„	2 467
Ialt	6 149	Tons,	Værdi	£	62 925

Udførselen i 1898.

Til England, Uld og Huder	37	Tons,	Værdi	£	185
Diverse				„	3 631
Til Kap, navnlig Poteter	45	„	—	„	505
Ascension	10	„	—	„	70
Ialt	92	Tons,	Værdi	£	4 391

Antallet af Skibe, der tilstedtes officiel Praktika, var:

Krigs- og Transportskibe: britiske 12, spanske 1; Dampskibe: britiske 32, belgiske 1; Seilskibe: britiske 58, norske 19, svenske 3, rusiske 1, amerikanske 7, havaiiske 1, tyske 9, italienske 3, franske 4, hollandske 2, danske 1; ialt 154 Skibe.

W. J. Williams.

Bangkok.

I Aaret 1898 ankom til Bangkok fra fremmede Lande med Ladning 28 norske Skibe dr. 19 425 Tons og i Ballast 16 Skibe dr. 11 890 Tons, ialt 44 dr. 31 315 Tons, hvoraf Dampskibe 37 dr. 27 900 Tons. Fra Aaret 1897 gjenlaa 2 dr. 1 404 Tons. Der afgik til fremmede Lande med Ladning 44 norske Skibe dr. 31 134 Tons, hvoraf Dampskibe 37 dr. 27 806 Tons. Af svenske Skibe ankom 1 dr. 272 Tons.

Erlagte Konsulatafgifter af norske Skibe £ 104. 13. 1, af svenske Skibe £ 0. 19. 0.

Aarsberetning dateret 20de Juni 1899.

I Aaret 1898 ankom 44 norske og 1 svensk Skib, hvilket viser en Nedgang af 28 Skibe; dette skyldes væsentlig manglende Efterspørgsel efter Teakskibe.

Exporten af Ris beløb sig til omtrent samme Kvantum som foregaaende Aar og gik væsentlig til China og Straits Settlements.

Fragterne i første Halvdel af Aaret var høiere, end de har været i mange Aar, og Skibsrederne siges at have opnaaet meget godt Udbytte af sin Bedrift.

Forretningsrørelsen i det hele er gaaet sterkt fremad i Landet, og Udsigterne for en yderligere Udvikling af Handelen er meget gunstige.

Indførselen, særlig fra China, har tiltaget sterkt.

Chr. Brockmann.

Willemstad (Curaçao).

I Aaret 1898 ankom to norske Seilskibe dr. 501 Tons. Bruttofragter £ 332 3. 8. Erlagte Konsulatafgifter $ 8.53.

Indhold: **Archangel** S. 641. — **Bangkok** S. 672. — **Budapest** S. 670. — **Georgetown, Demerara** S. 668. — **Kapstaden** S. 660. — **Lübeck** S. 609. — **Singapore** S. 670. — **St. Helena** S. 671. — **Trinidad** S. 667. — **Willemstad (Curaçao)** S. 672.

Johannes Bjørnstads Bogtrykkeri.

Beretninger om Handel og Skibsfart.

Uddrag af Aarsberetninger fra de norske og svenske Konsuler for 1898 m. M.,

No. 14. udgivet ved Departementet for det Indre. **1899.**

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

Beretning

afgiven af Minister Gude ang. den norske og den svenske Skibsfart i Østasien

dateret 19de September 1899.

I min ærbødige Rapport med Forslag til Omdannelsen af vor konsulære Repræsentation i Østasien har jeg for hvert af de Steder, hvor jeg har anseet Oprettelsen af et Konsulat nødvendig, givet en saavidt muligt fuldstændig Redegjørelse for de forenede Rigers Skibsfart, delvis ogsaa sammenlignet med andre Staters Skibsfart paa disse Steder. Da imidlertid vore Skibe ogsaa deltage i Farten paa andre Steder end de specielt nævnte, har jeg troet, at de Uddrag af den tilgjængelige Skibsfarts-Statistik for Kina og Japan, som jeg har gjort, i Forbindelse med nogle almindelige Bemærkninger om Maaden, hvorpaa Fragtfarten foregaar, dens Udsigter for Fremtiden m. m. vilde være af Interesse og skabe en bedre Oversigt over disse Forhold.

Jeg tillader mig derfor først at give to Tabeller for 1896 og 1897 over Skibsfarten i samtlige de Havne i Kina, hvori de forenede Rigers Skibe optræder, idet jeg her bemærker, at samtlige her opregnede Skibe er norske Det sidste svenske Dampskib, der deltog i Fragtfarten, forlod de østasiatiske Farvand i 1896.

Tabellerne er et Uddrag af den officielle Statistik, udgiven af „The Imperial Maritime Customs". Jeg har for Sammenlignings Skyld ved Siden af vore Fartøier, ogsaa medtaget de engelske og tyske, som er de eneste europæiske Fartøier, der konkurrere med vore. Det maa dog derved ikke lades ud af Sigte, at de japanesiske Skibe for hvert Aar optræde i større Antal paa Fragtmarkedet, om de end endnu paa langt nær spille den Rolle, som de norske Skibe indtager.

Jeg har ligeledes taget op Tallene for saavel Indklareringer som Udklareringer med specielle Opgaver over, hvorvidt Fartøierne er indkomne og udgaaede med Last eller i Ballast, da disse Tal give god Besked om, hvorvidt Havnen nærmest er Ind- eller Udførselshavn eller begge Dele.

Som et Exempel kan tages Tientsin. Af de 46 under Aar 1896 indklarerede norske Dampskibe kom de 42 med Last og kun 4 i Ballast, hvorimod der under samme Aar udklareredes derfra blot 15 med Last og hele 31 i Ballast. Dette viser tydeligt Tientsins Egenskab af en Havn med overveiende Import.

1896.

Newch

Flag.	entered inwards.					
	with cargo.		in ballast.		Total.	
	No.	Tons.	No.	Tons.	No.	Tons.
British	123	122 943	50	51 861	173	174 804
German	44	36 132	19	13 704	63	49 836
(Swedish) & Norwegian	44	27 750	19	12 972	63	40 722

Tien

British	274	273 384	7	7 382	281	280 766
German	6	4 737	—	—	6	4 737
(Swedish) & Norwegian	42	33 223	4	3 656	46	36 879

Che

British	425	414 821	232	236 228	657	651 049
German	54	42 095	51	40 634	105	82 729
(Swedish) & Norwegian	46	30 496	13	9 879	59	40 375

Han

British:						
under River Steamer Pass	474	501 624	—	—	474	501 624
under Chinkiang Pass direct for Great Britain	1	1 970	—	—	1	1 970
under Chinkiang Pass	1	1 889	5	7 672	6	9 561
German:						
under Chinkiang Pass	3	3 087	2	2 450	5	5 537
Norwegian:						
under Chinkiang Pass	8	6 770	11	11 100	19	17 870

wang.

Steamers.

cleared outwards.						total entered and cleared.	
with cargo		in ballast.		total.			
No.	Tons.	No.	Tons.	No.	Tons.	No.	Tons.
168	168 985	5	5 819	173	174 804	346	349 608
62	49 200	1	636	63	49 836	126	99 672
61	39 528	2	1 194	63	40 722	126	81 444
tsin.							
210	203 360	71	74 406	281	280 766	562	561 532
2	1 243	4	3 494	6	4 737	12	9 474
15	13 669	31	23 210	46	36 879	92	73 758
foo.							
341	337 035	315	313 142	656	650 177	1 313	1 301 226
69	55 928	36	26 801	105	82 729	210	165 458
23	16 208	36	24 167	59	40 375	118	80 750
kow.							
474	501 624	—	—	474	501 624	948	1 003 248
1	1 970	—	—	1	1 970	2	3 940
4	5 930	2	3 631	6	9 561	12	19 122
5	5 537	—	—	5	5 537	10	11 074
19	17 870	—	—	19	17 870	38	35 740

1896

Kiu

Flag.	entered inwards.					
	with cargo.		in ballast.		total.	
	No.	Tons.	No.	Tons.	No.	Tons.
British:						
up river	274	363 707	152	101 394	426	465 101
down river	149	209 960	278	254 212	427	464 172
German:						
up river	1	637	—	—	1	637
down river	—	—	1	643	1	643
Norwegian:						
up river	—	—	—	—	—	—
down river	—	—	8	7 076	8	7 076

Wu

British:						
under river steamer pass up river	403	453 237	25	13 232	428	466 469
under river steamer pass down river	367	418 201	62	48 882	429	467 083
under Chinkiang pass up river	63	69 603	49	52 842	112	122 445
—id— down river	—	—	—	—	—	—
German:						
under Chinkiang pass up river	2 5	25 169	7	7 527	32	32 696
—id— down river	—	—	—	—	—	—

kiang.

Steamers.

cleared outwards.						total entered and cleared.	
with cargo.		in ballast.		total.			
No	Tons.	No.	Tons.	No.	Tons.	No.	Tons.
100	150 789	325	313 651	425	464 440	851	929 541
267	356 997	161	107 836	428	464 833	855	929 005
—	—	1	637	1	637	2	1 274
1	643	—	—	1	643	2	1 286
—	—	—	—	—	—	—	—
8	7 076	—	—	8	7 076	16	14 152

hu.

213	259 973	215	206 496	428	466 469	856	932 938
345	393 896	84	73 187	429	467 083	858	934 166
111	121 011	1	1 452	112	122 463	224	244 908
—	—	—	—	—	—	—	—
31	31 743	—	—	31	31 743	63	64 439
—	—	—	—	—	—	—	—

Flag.	entered inwards.					
	with cargo.		in ballast.		total.	
	No.	Tons.	No.	Tons.	No.	Tons.
British:						
— steamers under river steamer pass up river	232	336 522	194	128 682	426	465 204
— steamers under river steamer pass down river	268	355 519	156	106 799	424	462 318
— steamers under Chinkiang pass from and to treaty ports up river	17	17 408	99	109 294	116	126 697
— steamers under Chinkiang pass from foreign countries and to treaty ports up river	—	—	2	2 142	2	2 142
— steamers under Chinkiang pass from and to treaty ports down river	—	—	123	136 385	123	136 385
— steamers from and to treaty ports Chinkiang only	3	3 136	6	5 400	9	8 536
German:						
— steamers under Chinkiang pass from foreign countries and to treaty ports up river	14	13 889	—	—	14	13 889
— steamers under Chinkiang pass from and to treaty ports up river	12	11 923	10	11 464	22	23 387
— steamers under Chinkiang pass from and to treaty ports down river	—	—	34	35 003	34	35 003
— steamers from and to treaty ports Chinkiang only	1	1 290	—	—	1	1 290
— steamers from foreign countries and to treaty ports Chinkiang only	2	1 460	—	—	2	1 460

kiang.

Steamers.

cleared outwards.						total entered and cleared.	
with cargo.		in ballast.		total.			
No.	Tons.	No.	Tons.	No.	Tons.	No.	Tons.
180	270 966	246	194 238	426	465 204	852	930 408
218	310 230	206	152 088	424	462 318	848	924 636
—	—	117	128 233	117	128 233	233	254 930
—	—	2	2 142	2	2 142	4	4 284
101	108 156	22	28 229	123	136 385	246	272 770
8	7 482	1	1 054	9	8 536	18	17 072
—	—	14	13 889	14	13 889	28	27 778
1	953	21	22 434	22	23 387	44	46 774
28	28 513	6	6 490	34	35 003	68	70 006
1	1 290	—	—	1	1 290	2	2 580
—	—	2	1 460	2	1 460	4	2 920

1896.

Chin

Flag.	entered inwards.					
	with cargo.		in ballast.		total.	
	No.	Tons.	No.	Tons.	No.	Tons.
(Swedish) & Norwegian — steamers under Chinkiang pass from and to treaty ports up river	—	—	18	16 802	18	16 802
— steamers under Chinkiang pass from and to treaty ports down river	—	—	19	17 271	19	17 271
— steamers under Chinkiang pass from foreign countries and to treaty ports up river	—	—	2	1 820	2	1 820

Shang

British	1 633	2 196 996	58	55 911	1 691	2 252 907
German	226	253 414	8	7 267	234	260 681
Norwegian	192	150 318	14	10 468	206	160 786

Ning

British	157	189 435	11	7 856	168	197 291
German	2	1 471	—	—	2	1 471
(Swedish) & Norwegian .	3	2 213	1	710	4	2 923

kiang.

Steamers.

cleared outwards.						total entered and cleared.	
with cargo.		in ballast.		total.			
No.	Tons.	No.	Tons.	No.	Tons.	No.	Tons.
—	—	18	16 802	18	16 802	36	33 604
—	—	19	17 271	19	17 271	38	34 542
—	—	2	1 820	2	1 820	4	3 640

hai.

1 551	2 091 044	128	161 642	1 679	2 252 686	3 370	4 505 593
156	192 534	77	66 038	233	252 572	467	519 253
114	87 341	92	73 585	206	160 926	412	321 712

po.

156	189 142	12	8 149	168	197 291	336	394 582
2	1 312	1	796	3	2 108	5	3 579
1	739	3	2 184	4	2 923	8	5 846

1896.

Foo

Flag.	entered inwards.					
	with cargo.		in ballast.		total.	
	No.	Tons.	No.	Tons.	No.	Tons.
British	109	124 078	78	145 357	187	269 435
German	12	17 018	4	11 116	16	28 134
(Swedish) & Norwegian	10	8 141	14	12 172	24	20 313

Am

British	531	483 849	220	373 920	751	857 769
German	67	65 291	10	10 691	77	75 982
(Swedish) & Norwegian	16	10 977	7	3 443	23	14 420

Swa

British	745	752 711	119	125 023	864	877 734
German	65	63 206	17	19 709	82	82 915
(Swedish) & Norwegian	29	24 815	7	5 814	36	30 629

Can

British	1 432	1 472 187	43	37 752	1 475	1 509 939
German	102	101 229	—	—	102	101 229
(Swedish) & Norwegian	18	16 201	1	914	19	17 115

chow.

Steamers.

cleared outwards.						total entered and cleared.	
with cargo.		in ballast.		total.			
No.	Tons.	No.	Tons.	No.	Tons.	No.	Tons.
178	265 756	10	4 862	188	270 618	375	540 053
12	25 511	4	2 623	16	28 134	32	56 268
24	20 313	—	—	24	20 313	48	40 626

oy.

626	688 837	123	167 527	749	856 364	1 500	1 714 133
46	48 510	31	27 407	77	75 917	154	151 899
15	10 852	8	3 568	23	14 420	46	28 840

tow.

730	716 371	134	161 363	864	877 734	1 728	1 755 468
56	58 366	26	24 549	82	82 915	164	165 830
24	20 350	12	10 279	36	30 629	72	61 258

ton.

1 302	1 336 895	176	173 934	1 478	1 510 829	2 953	3 020 768
64	68 216	40	36 041	104	104 257	206	205 486
9	7 090	10	10 025	19	17 115	38	34 230

1896.

Kiung

Flag.	entered inwards.					
	with cargo.		in ballast.		total.	
	No.	Tons.	No.	Tons.	No.	Tons.
British	7	7 340	24	25 189	31	32 529
German	66	45 937	72	59 085	138	105 022
(Swedish) & Norwegian .	1	486	6	4 778	7	5 264

chow.

Steamers.

cleared outwards.						total entered and cleared.	
with cargo.		in ballast.		total.			
No.	Tons.	No.	Tons.	No.	Tons.	No.	Tons.
10	10 196	21	22 333	31	32 529	62	65 058
95	66 662	43	38 360	138	105 022	276	210 044
3	2 243	4	3 021	7	5 264	14	10 528

1897.

Newch

Flag.	entered inwards.					
	with cargo.		in ballast.		total.	
	No.	Tons.	No.	Tons.	No.	Tons.
British	122	127 149	49	48 035	171	175 184
German	54	40 119	22	17 255	76	57 374
(Swedish) & Norwegian	18	11 508	16	11 568	34	23 076
Tien						
British	274	276 240	12	5 885	286	282 125
German	7	5 698	5	3 562	12	9 260
(Swedish) & Norwegian	41	37 895	6	4 745	47	42 640
Che						
British	432	423 710	232	234 504	664	658 214
German	91	75 921	39	32 151	130	108 072
(Swedish) & Norwegian	33	25 123	15	13 478	48	38 601
Hang						
British						
— under River Steamer Pass	488	548 203	—	—	488	548 203
— under Chinkiang Pass direct for Great Britain	1	1 970	—	—	1	1 970
— under Chinkiang Pass	2	3 016	2	1139	4	4 155
German						
— under Chinkiang Pass	1	1 419	—	—	1	1 419
Norwegian:						
— under Chinkiang Pass	6	5 111	—	—	6	5 111

wang.

Steamers.

cleared outwards.						total entered and cleared.	
with cargo.		in ballast.		total.			
No.	Tons.	No.	Tons.	No.	Tons.	No.	Tons.
165	168 415	6	6 769	171	175 184	342	350 368
71	53 255	5	4 119	76	57 374	152	114 748
31	21 187	3	1 889	34	23 076	68	46 152
tsin.							
229	226 688	54	55 374	283	282 062	569	564 187
7	5 434	5	3 826	12	9 260	24	18 520
39	35 956		6 684	47	42 640	94	85 280
foo.							
367	362 951	298	296 896	665	659 847	1 329	1 318 061
83	71 027	47	37 045	130	108 072	260	216 144
22	18 974	26	19 627	48	38 601	96	77 202
kow.							
488	548 992	—	—	488	548 992	976	1 097 195
1	1 970	—	—	1	1 970	2	3 940
—	—	4	4 155	4	4 155	8	8 310
—	—	1	1 419	1	1 419	2	2 838
1	710	5	4 401	6	5 111	12	10 222

1897.

Kiu

Flag.	entered inwards.					
	with cargo.		in ballast.		total.	
	No.	Tons.	No.	Tons.	No.	Tons.
British						
up river	270	397 850	153	102 702	423	500 552
down id	160	268 029	263	233 466	423	501 495
German						
up river	1	1 419	—	—	1	1 419
down id	—	—	—	—	—	—
Norwegian:						
up river	1	789	1	1 351	2	2 140
down id	—	—	—	—	—	—

Wu

British						
under river steamer pass up river	401	491 642	24	12 545	425	504 187
under river steamer pass down river	369	458 502	53	42 630	422	501 132
under Chinkiang pass up river	35	39 351	34	34 429	69	73 780
—id— down river	—	—	—	—	—	—
German						
under Chinkiang pass up river	11	10 663	6	6 817	17	17 480
—id— down river	—	—	—	—	—	—
Norwegian						
under Chinkiang pass up river	1	921	—	—	1	921
—id— down id	—	—	—	—	—	—

kiang.

Steamers.

cleared outwards.						total entered and cleared.	
with cargo.		in ballast.		total.			
No.	Tons.	No.	Tons.	No.	Tons.	No.	Tons.
137	227 643	286	272 909	423	500 552	846	1 001 104
260	391 245	163	110 250	423	501 495	846	1 002 990
—	—	1	1 419	1	1 419	2	2 838
—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	1	789	1	789	3	2 929
—	—	1	1 351	1	1 351	1	1 351

hu.

134	157 970	291	346 217	425	504 187	850	1 008 374
341	437 620	81	63 512	422	501 132	844	1 002 264
69	74 856	1	33	70	74 889	139	148 669
—	—	—	—	—	—	—	—
16	16 497	2	1 936	18	18 433	35	35 913
—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	1	921	1	921	2	1 842
—	—	—	—	—	—	—	—

Flag.	entered inwards.					
	with cargo.		in ballast.		total.	
	No.	Tons.	No.	Tons.	No.	Tons.
British:						
— steamers under river steamer pass up river	218	361 617	201	136 728	419	498 345
— steamers under river steamer pass down river	271	398 605	151	104 056	422	502 661
— steamers under Chinkiang pass from and to treaty ports up river	12	12 477	61	62 840	73	75 317
— steamers under Chinkiang pass from foreign countries and to treaty ports up river	—	—	2	2 888	2	2 888
— steamers under Chinkiang pass from and to treaty ports down river	—	—	75	78 676	75	78 676
— steamers from and to treaty ports Chinkiang only	4	5 240	13	13 724	17	18 964
German:						
— steamers under Chinkiang pass from and to treaty ports up river	6	5 778	6	7 312	12	13 090
— steamers under Chinkiang pass from foreign countries and to treaty ports up river	7	6 761	—	—	7	6 761
— steamers under Chinkiang pass from and to treaty ports down river	—	—	21	22 124	21	22 124
— steamers from foreign countries and to treaty ports Chinkiang only	1	1 145	—	—	1	1 145
— steamers from and to treaty ports Chinkiang only.	—	—	2	1 235	2	1 235

kiang.

steamers.

cleared outwards.						total entered and cleared.	
with cargo.		in ballast.		total.			
No.	Tons.	No.	Tons.	No.	Tons.	No.	Tons.
191	318 559	228	179 786	419	498 345	838	996 690
259	388 118	163	114 543	422	502 661	844	1 005 322
—	—	73	75 317	73	75 317	146	150 634
—	—	2	2 888	2	2 888	4	5 776
60	66 386	15	12 290	75	78 676	150	157 352
17	18 964	—	—	17	18 964	34	37 928
2	1 936	12	13 090	14	15 026	26	28 116
1	983	4	3 842	5	4 825	12	11 586
20	20 705	1	1 419	21	22 124	42	44 248
—	—	1	1 145	1	1 145	2	2 290
2	1 235	—	—	2	1 235	4	2 470

1897.

Chin

Flag.	entered inwards.					
	with cargo.		in ballast.		total.	
	No.	Tons.	No.	Tons.	No.	Tons.
(Swedish) & Norwegian:						
— steamers under Chinkiang pass from and to treaty ports up river . . .	—	—	3	2 536	3	2 536
— steamers under Chinkiang pass from and to treaty ports down river	—	—	7	6 672	7	6 672
— steamers under Chinkiang pass from foreign countries and to treaty ports up river	1	710	3	2 785	4	3 495

Shang

British . . .	1 552	2 202 275	23	23 042	1 575	2 225 317
German	184	219 725	3	3 015	187	222 740
(Swedish) & Norwegian .	117	100 184	12	11 081	129	111 265

Ning

British	157	186 878	23	11 320	180	198 198
German	2	1 255	—	—	2	1 255
(Swedish) & Norwegian .	4	2 168	—	—	4	2 168

klang.

Steamers.

cleared outwards.						Total entered and cleared.	
with cargo.		in ballast.		total.			
No.	Tons.	No.	Tons.	No.	Tons.	No.	Tons.
—	—	3	2 536	3	2 536	6	5 072
1	921	6	5 751	7	6 672	14	13 344
—	—	4	3 495	4	3 495	8	6 990

hai.

1 479	2 098 269	103	139 591	1 582	2 237 860	3 157	4 463 177
152	193 552	37	29 914	189	223 466	376	446 206
70	60 081	60	51 725	130	111 806	259	223 071

po.

156	183 645	24	14 553	180	198 198	360	396 396
—	—	2	1 255	2	1 255	4	2 510
1	542	3	1 626	4	2 168	8	4 336

1897.

Foo

Flag.	entered inwards.					
	with cargo.		in ballast.		total.	
	No.	Tons.	No.	Tons.	No.	Tons.
British	102	116 248	69	116 926	171	233 174
German	12	9 716	9	23 488	21	33 204
(Swedish) & Norwegian	1	921	4	3 605	5	4 526

Am

British	490	451 805	148	246 204	638	698 009
German	46	39 487	2	1 182	48	40 669
(Swedish) & Norwegian	8	6 701	5	6 521	13	13 222

Swa

British	696	706 529	116	121 403	812	827 932
German	45	38 285	12	11 678	57	49 963
(Swedish) & Norwegian	8	6 644	1	921	9	7 565

Can

British	1505	1 435 777	163	51 893	1668	1 487 670
German	90	91 365	—	—	90	91 365
(Swedish) & Norwegian	39	36 704	—	—	39	36 704

chow.

Steamers.

cleared outwards.						Total entered and cleared.	
with cargo.		in ballast.		total.			
No.	Tons.	No.	Tons.	No.	Tons.	No.	Tons.
159	229 135	11	3 048	170	232 183	341	465 357
15	29 386	6	3 818	21	33 204	42	66 408
5	4 526	—	—	5	4 526	10	9 052

oy.

564	593 810	77	106 405	641	700 215	1279	1 398 224
30	27 944	17	11 687	47	39 631	95	80 300
7	7 978	6	5 244	13	13 222	26	26 444

tow.

717	715 170	97	112 762	812	827 932	1624	1 655 864
40	36 810	17	13 153	57	49 963	114	99 926
7	6 008	2	1 557	9	7 565	18	15 130

ton.

1320	1 296 022	345	189 311	1665	1 485 333	3333	2 973 003
59	61 982	31	29 383	90	91 365	180	182 730
3	2 902	35	32 953	38	35 855	77	72 559

1897.

Kiung

Flag.	entered inwards.					
	with cargo.		in ballast.		total.	
	No.	Tons.	No.	Tons.	No.	Tons.
British	8	8 293	19	20 043	27	28 336
German	57	38 471	114	74 002	171	112 473
(Swedish) & Norwegian .	—	—	7	6 923	7	6 923

chow.

Steamers.

cleared outwards.						total entered and cleared.	
with cargo.		in ballast.		total.			
No.	Tons.	No.	Tons.	No.	Tons.	No.	Tons.
15	15 337	12	12 999	27	28 336	54	56 672
96	64 094	75	48 379	171	112 473	342	224 946
5	4 945	2	1 978	7	6 923	14	13 846

Summa (sv.) norske Dampskibe, ind- og udklarerede i kinesiske Havne.

	1896.		1897.	
	Antal.	Tons.	Antal.	Tons.
Newchwang	126	81 444	68	46 152
Tientsin	92	73 758	94	85 280
Chefoo	118	80 750	96	77 202
Hangkow	38	35 740	12	10 222
Kiukiang	16	14 152	4	5 280
Chinkiang	78	71 786	28	25 406
Wuhu	—	—	2	1 842
Shanghai	412	321 712	259	223 071
Ningpo	8	5 846	8	4 336
Foochow	48	40 626	10	9 052
Amoy	46	28 840	26	26 444
Swatow	72	61 258	18	15 130
Canton	38	34 230	77	72 559
Kiungchow	14	10 528	14	13 846
Summa.	1 106	860 670	716	615 822

For at give en mere oversigtlig Fremstilling af vor Skibsfart paa de kinesiske Havne vedlægger jeg her dels en Tabel, visende Summen af ind- og udklarerede norske Dampskibe i 1896 og 1897, dels en lignende visende Summen af engelske og tyske Dampskibe under disse Aar.

Summa tyske og engelske Dampskibe, ind- og udklarerede i kinesiske Havne under Aarene 1896 og 1897.

	1896. (tyske).		1897.		1896. (engelske).		1897.	
	Antal.	Tons.	Antal.	Tons.	Antal.	Tons.	Antal.	Tons.
Newchwang	126	99 672	152	114 748	346	349 608	342	350 368
Tientsin	12	9 474	24	18 520	562	561 532	569	564 187
Chefoo	210	165 458	260	216 144	1 313	1 301 226	1 329	1 318 061
Hankow	10	11 074	2	2 838	962	1 026 310	986	1 109 445
Kiukiang	4	2 560	2	2 838	1 906	1 858 546	1 692	2 004 094
Chinkiang	146	150 058	86	88 710	2 201	2 404 100	2 016	2 353 702
Wuhu	—	—	35	35 913	—	—	1 833	2 159 307
Shanghai	467	519 253	376	446 206	3 370	4 505 593	3 157	4 463 177
Ningpo	5	3 579	4	2 510	336	394 582	360	396 396
Foochow	32	56 268	42	66 408	375	540 053	341	465 357
Amoy	154	151 899	95	80 300	1 500	1 714 133	1 279	1 398 224
Swatow	164	165 830	114	99 926	1 728	1 755 468	1 624	1 655 864
Canton	206	205 486	180	182 730	2 953	3 020 768	3 333	2 973 003
Kiungchow	276	210 044	342	224 946	62	65 058	54	56 672
Summa	1 812	1 750 655	1 714	1 582 737	17 614	19 496 977	18 915	21 267 857

Man vil heraf se, at de norske Skibes Antal er gaaet betydelig ned fra 1896 til 1897. 390 Ind- og Udklareringer mindre i sidstnævnte Aar, repræsenterende 244 848 Tons De tyske Skibes Antal er ogsaa gaaet ned, om end ikke i saa betydelig Grad, idet Forskjellen mellem 1896 og 1897 repræsenteredes af blot 98 Ind- og Udklareringer med 167 898 Tons. De britiske Skibes Antal er derimod gaaet op i sidstnævnte Aar med 1 301 Ind- og Udklareringer, repræsenterende 1 770 880 Tons. Denne betydelige Stigning maa for en storDel tilskrives de betydelige Nybygninger af Kystdampere, som de store engelske Rederiselskaber i Kina i den senere Tid har ladet foretage. Jeg kommer senere tilbage til disse Selskaber og deres Indflydelse paa vor Skibsfart i Østen.

I sin almindelige kortfattede Redegjørelse for Skibsfarten i Kina under 1896 siger „The Imperial Maritime Customs" i sin Statistik for nævnte Aar omtrent følgende:

„Den øgede Handel nødvendiggjorde en større Brug af Tonnage baade i fremmed Fart og i Kystfart. Fra fremmede Havne indklareredes 4 722 Skibe med 4 793 600 Tons eller 457 Skibe med 501 300 Tons mere end i 1895. I Kystfart indklareredes 15 253 Skibe med 11 930 000 Tons eller 1 235 Skibe med 1 370 000 Tons mere end i foregaaende Aar. Denne store Forøgelse skyldes mest kinesiske og japanesiske Skibe, som havde været udelukket fra Deltagelse i Fragtfarten under Krigen og nu atter indtog sin Plads. Ind- og udklarerede Seilfartøier viser en Forøgelse af 78 Skibe med 79 000 Tons. Af „Gross-Tonnage", ind- og udklareret under Aaret — ca. 33 500 000 Tons — repræsenteres de forskjellige Nationers Flag ved følgende Procent: britisk 65 %, tysk 6 %, (svensk)-norsk 3 %, fransk 1 %, japansk 2 %, kinesisk 22 % og alle andre Flag 1 %. Forøgelsen af Skibe af europæisk Type i Kineseres Eiendom, specielt af „steamlaunches", er bemærkelsesværdig, idet der i 1891 kun existerede 174 saadanne Skibe med 42 559 Tons, hvoraf 118 Dampskibe, medens der i 1896 findes 254 Skibe med 58 154 Tons, hvoraf 166 Dampskibe."

I Redegjørelsen for 1897 Aars Skibsfart meddeler ovennævnte statistiske Værk følgende:

„Forøget Handel ledsagedes naturligt af forholdsvis større Efterspørgsel efter Tonnage, og der indklareredes fra fremmede Havne 5 281 Skibe med 4 799 000 Tons mod 4 722 Skibe med 4 793 000 Tons i 1896; i Kystfart indklareredes 16639 Skibe med 12 036 000 Tons mod 15 253 Skibe og 11 930 000 Tons ifjor. 891 Seilskibe med 100 000 Tons mere end i foregaaende Aar indklareredes i 1897 Hele den ind- og udklarerede Tonnage udgjorde 33 752 362 Tons, og de herved repræsenterede Nationers Flag viser følgende Procenttal: britisk 65 %, kinesisk 23 %, tysk 5 %, japanesisk 2 %, (svensk)-norsk 2 %, fransk 1 %, amerikansk 1 % og alle andre Flag 1 %.

Endskjønt altsaa Efterspørgselen efter Tonnage i 1897 var øget, gik saavel den tyske som norske Tonnage ned med hver 1 % af hele Gross-Tonnagen. Disse to tabte Procent udfyldes dels af kinesiske Skibe, der efter Krigen atter og i øget Grad indtræder i „Traden", dels af amerikanske Skibe, der fra i 1896 kun at udgjøre en Brøkdel af 1 % nu i 1897 rykker op til at repræsentere en hel Procent. Saavidt jeg kunde erfare, bestod disse amerikanske Skibe mest i store 4-mastede Klipperskibe, der gaa i Petroleumstraden og i Trælastfarten mellem de nordamerikanske Pacifikhavne og Kina.

Det umaadelige Opsving i den norske og tyske Tonnage i Krigsaaret 1895—1896 er let forklarlig ved den store Efterspørgsel efter neutral Tonnage under Krigen. At en Tilbagegang i 1897 maatte indtræde, var derfor en given og naturlig Sag. Spørgsmaalet er nu: hvorvidt vil vi kunne bibeholde vor Stilling paa Østasiens Fragtmarked ogsaa for Fremtiden? Vil vi kunne opretholde vore Skibes Antal, som det har vist sig i 1897, eller maa vi finde os i at gaa ned til 1894 Aars forholdsvis lave Tal?

Vor Skibsfarts Deltagelse i det østasiatiske Fragtmarked er formentlig afhængig af 3 Hovedfaktorer: Efterspørgsel efter Tonnage, Konkurrancen der bydes os paa Stedet, og vore egne Rederes Dygtighed i at opfylde de Krav, der stilles til dem i at fuldføre, hvad det specielle Fragtmarked kræver med Hensyn til Skibenes Konstruktion m. m.

Efterspørgselen efter Tonnage har vist sig stadigt at gaa fremad Selv i 1897, hvor man i Almindelighed troede, at Efterspørgselen vilde blive betydelig reduceret, efterat Freden havde frigivet saa megen kinesisk og japansk Tonnage, var Efterspørgselen betydelig forøget, om end ikke specielt i hvad angik udenlandsk Tonnage mod de to foregaaende Krigsaar, under hvilke de neutrale Skibe naturligvis var uundværlige. Men ser man noget længere tilbage, saa ser vi, at vor Tonnage, i Sammenligning med hvad den var i 1894, er mere end fordoblet. Vi har altsaa, bortseet fra Krigsaarene og deres direkte Følger paa den udenlandske Skibsfart, gjort saa store Fremskridt, at vi ikke alene har al Grund til at være tilfredse med dette Resultat, men ogsaa maa være berettigede til at haabe paa en stadig Forøgelse i Fremtiden Hertil berettiger os i Særdeleshed Visheden om, at hvert Aars Statistik har bragt og vil bringe Beviser for, at saavel Kinas som Japans Import og Export tiltager i en ganske forbausende Grad, og dette kan ikke ske — indtil videre i alle Fald — paa anden Vis end pr. Skib. Hvorvidt vi vil kunne tilgodegjøre os denne forøgede Efterspørgsel er en Sag for sig og afhænger meget af den anden ovennævnte Faktor for Udviklingen af vor Skibsfart, nemlig

Konkurrancen paa det østasiatiske Fragtmarked. Denne kan med Rette og uden Overdrivelse siges at være særdeles stor og af en sjelden intens Karakter. Foruden Engelskmændene, der, som de første paa Pladsen, betragter enhver Fremmed, der kommer for at deltage og drage sin Profit af den uhørte Udvikling, der foregaar i Østasien, som en der indtrænger sig i hans Ret, ere, tiltrods for „the open door"-Politik, der officielt fremholdes som Norm, dog vore værste Konkurrenter og gaa ofte frem med en Hensynsløshed, der søger sin Lige. Som Exempel herpaa kan antøres, hvad der hændte et norsk Dampskib, der gik paa Grund, saavidt jeg erindrer i Iangtzefloden. Det nødstillede Dampskib signaliserede atter og atter om Hjælp til at komme af til de mange forbidampende engelske Skibe — men der var ingen, der bragte Hjælp. Hvorfor? Jo fordi det var en „outsider", en Konkurrent, derfor kunde han blive liggende — og det gjorde han da ogsaa grundigt, thi strax efter kom Tiden for den lave Vandstand, og saa blev Skibet liggende i 6 Maaneder!

Det er de store engelske og engelsk-kinesiske Dampskibsselskaber, der hvert Aar forøger sin Flaade med nye og tidsmæssige Baade, bygget specielt for „Traden" derude, og som sætter sine Skibe i faste Ruter, der har, som

man siger, „Bugten og begge Enderne". Det er Kompagnier som Butterfield & Swire, Jardine Matheson et Co, China Merchants Steam Navigation Co., Chinese Engineering & Mining Co. m. fl., der hver opererer med et stort Antal Dampere, de største havde i 1897 gjennemsnitlig mellem 40 og 50 Dampskibe. Og at Efterspørgselen efter Tonnage ikke har været liden, vises bedst af følgende Liste paa Nybygninger eller Kjøb inden de forskjellige Selskaber i 1897:

Butterfield & Swire*) . . .	10	Dampere	med	11 735	Tons
Jardine Matheson & Co. .	9	—	„	14 571	„
China Merchants	2	—	„	2 258	„
Chinese Engin. & Min. Co. .	2	—	„	1 600	„
Summa	23	Dampere	med	30 164	Tons

Man vil let kunne forstaa, hvilken drabelig Konkurrent disse kapitalstærke Selskaber er, der altid have Skibe færdige til Anvendelse der, hvor for Øieblikket Tonnage søges, som har faste Agenter i alle Havne, som er i Besiddelse af saa godt som alle Kai-Anlæg, Oplagssteder, Kraner etc., og i hvis Magt det staar at negte andre end Selskabets egne eller de med det forbundne Selskabers Skibe at losse og lade. Mange norske Skibe ere af den Grund blevne nødt til at laste eller losse med Lægtere fra Reden, hvilket jo er forbundet med større Omkostninger og Tidsspilde. Flere af disse store Selskaber have nu, istedetfor som før at konkurrere med hinanden, sluttet sig sammen og danner en Ring, der behersker en stor Del af Fragtmarkedet i Kina. De besørger Fragtfarten mellem de vigtigste Havne ved rutegaaende og hurtiggaaende Dampere, der er praktisk indrettede for „Traden", og bestemmer Fragtsatserne. Disse holdes naturligvis saa høit som muligt. Kommer der saa en tysk eller norsk Baad, en saakaldt „outsider", og byder at tage Ladningen for lavere Fragt, saa underbydes han øieblikkelig og skaffes derved tilside.

Det vilde se mørkt ud for vor Skibsfart, hvis disse Selskaber magtede at overtage h e l e Kystfragtfarten mellem de kinesiske Havne. Saa er imidlertid endnu ikke Tilfældet, og i hvert Fald vil de længere Ruter, som nu giver vore Skibe Sysselsætning fra Bangkok og op til Vladivostok med alle mellemliggende Havne som Singapore, Saigun, Canton, Hongkong, Shanghai, Tientsin, Newchwang, Nagasaki, Moji, Kobe, Yokohama og op til Nikolajeff og Wladivostok, endnu længe gjøre det, og hvis vore Redere griber Sagen ret an, formentlig altid gjøre det. Thi der er mange kinesiske Kjøbmænd, der foretrækker at befragte et ledigt norsk Skib i Maanedsfragt, som han kan sende og kommandere, hvorhen han vil, fremfor at fragte et af de store Kompagniers Baade, hvor der foreskrives h a m Regler for alt, og hvor han saalangt fra at føle sig som Herre over Skibet, tvertom ofte maa betragte det som en Naade at faa befragte et saa mægtigt Selskabs Skibe. Og saalænge vore Skibe seiler billigere, end de engelske kan gjøre det, vil der altid findes Sysselsætning for dem, om ogsaa flere af de af Selskabernes Skibe besatte Ruter vil være lukkede.

*) Dette Selskab bygger iaar (1899) ifølge Oplysninger, som jeg har modtaget fra Kina, 30 nye Dampskibe.

En Aarsag til disse store Selskabers Magtstilling er den Maade hvorpaa Stykgodsbefordringen foregaar i disse Havne. Den største Del af denne Befordring gaar nemlig gjennem de saakaldte „Shipping Hangs," Speditørforretninger. Kjøbmændene, ialfald de mindre, har hverken Tid eller Kundskab nok til at søge Skibsleilighed for sine Varer og klarere dem gjennem Toldboden, men overdrager dette Arbeide til Expeditørerne. Disse staar igjen i nøie Forbindelse med de store Dampskibsselskabers Agenter og er af disse sikret sin Returkommission, forudsat at de kun benytter Selskabernes Skibe. Hvis de blot en eneste Gang under Aarets Løb gribes i at have fragtet andre Skibe, taber de sin „bounty" for hele Aaret; denne Godtgjørelse udbetales nemlig kun hvert Nytaar. Man vil let kunne forstaa, hvorledes dette System bevirker, at de fleste Fragter gaar til Selskaberne. Deres Agenter kjender personligen alle Speditørforretningerne paa ethvert Sted.

Efter Engelskmændene er Tyskerne vore værste Konkurrenter. Tysk Tonnage udgjorde i 1896, som oven nævnt, allerede 6 pCt. af den samlede i kinesiske Farvande anvendte, mod 3 pCt. norsk. I 1897 gik den tyske Tonnage, af samme Grunde som den norske, ned til 5 pCt. mod 2 pCt. norsk. Den Hurtighed og Sikkerhed, hvormed de tyske Skibe, fra at repræsentere et intet for ganske kort Tid siden, har opnaaet denne imponerende Position, viser Redernes Dygtighed og Foretagsomhed. Deres Skibe er gjennemgaaende førstklassige, og Norddeutsche Lloyds pragtfulde Oceandampere, der nu gaar i regelmæssig Fart mellem Tyskland, Kina og Japan, har forlængst stillet det før almægtige engelske Selskab „Peninsular & Oriental's" Skibe i Skyggen. Selve de engelske Guvernører i Hongkong foretrækker nu at reise med de tyske Baade. Da jeg opholdt mig i Hongkong, hændte dette for første Gang og Forargelsen inden den engelske Koloni var herover meget stor. Nu er „Norddeutsche Lloyd" og „Hamburger Packetfahrt Gesellschaft" komne overens om at optræde i Fællesskab paa denne Rute, saa herefter vil hver 14de Dag et af de to mægtige Selskabers Skibe afgaa fra Hamburg og Bremen til det fjerne Østens Lande.

Desuden haves en tredje tysk Linje, den saakaldte „Kingsin Line," der gjør i lave Fragter men hvorover der i den senere Tid er fremført adskillige Klager.

Omendskjønt Tyskerne arbeide med sine Skibe under nogenlunde samme Vilkaar som de norske, er de dog forholdsvis bedre stillet, da der i de fleste Kystbyer saavel i Kina som i Japan er bosat tyske Kjøbmænd, som tillige er Agenter og Mæglere Deres Lokalkundskab har ikke liden Betydning og sætter dem istand til at vogte enhver Anledning til at slutte en god Fragt. I Regelen har Normændene benyttet de samme Mæglere, og Følgerne er ikke udeblevne. I gode Tider gik det glat, thi da er der Plads for alle, men naar Tiderne er daarlige, og der er liden Beskjæftigelse for Skibene, saa sørges der først og fremst for Fragter for de tyske Skibe, af hvilke disse Mæglere er sikrede en vis aarlig Indkomst af ikke liden Betydning for vedkommende. Derfor saa man under Vinteren 1895/96 ingen tyske Skibe oplagte, medens adskillige norske laa stille for længere eller kortere Tid, og mange gik tilbage til Europa. Der blev mig sagt, at der fra norske Rederes Side ofte har været forsøgt et vist Kniberi paa Fragtkommissionen, der har virket skadelig, da en Mæglers Egeninteresse byder ham at arbeide mest for dem, som betaler bedst.

Af andre Nationer er det kun Japanerne, af hvem vi kan vente nogen større Konkurrance. Det store japanesiske Dampskibsselskab „Nippon Yusen Kaisha" har mange Skibe i Rute saavel mellem Japan og Kina som mellem

kinesiske Havne selv. Jeg kommer senere tilbage til Udsigterne for Udviklingen af den japanesiske Skibsfart.

Det vil af det foregaaende sees, at den Konkurrance, der møder vor Skibsfart i de kinesiske Vande, er baade stor og mægtig, men at der tiltrods herfor dog findes Aarsager at tro, at vore dygtige og foretagsomme Redere, der allerede har opnaaet saa meget, ogsaa i Fremtiden vil finde Sysselsætning for sine Fartøier, især hvis de vilde nyttiggjøre sig de Erfaringer, de under de forløbne Aar har gjort med Hensyn til Markedets Krav. Jeg kommer herved over til Spørgsmaalet om

vor egen Dygtighed til at fylde de Krav, dette specielle Fragtmarked stiller med Hensyn til Fartøiernes Konstruktion, Indredning, Hastighed, Belysning m. m.

Der er ingen Tvivl om, at de nyere Baade, der er komne ud paa den østasiatiske Fart, er betydelig bedre konstruerede og udrustede for denne Farts særlige Krav end de ældre, men endnu tror jeg, at vore Redere skulde kunne gjøre mere for at gaa Befragternes Ønsker og Krav i saa Henseende imøde og derved tjene saavel sine egne Interesser som den nationale Skibsfart Dette er jo et Spørgsmaal, som har været meget debatteret hjemme blandt de interesserede Kredse, og mod de Krav, der stilledes i ovennævnte Henseende, er der i Almindelighed bleven svaret, at man ikke har Raad til at bygge Skibe af en særskilt Type eller med egne specielt for dette Fragtmarkeds Krav beregnede Indretninger, da de siden ikke skulde kunne anvendes paa andre Farter. Det maa overlades Fagmænd at afgjøre disse Ting. For den udenforstaaende, der studerer disse Forhold, skulde det dog synes, som om den øgede Udsigt til en større Fortjeneste og til varig Beskjæftigelse i disse Farvande maatte veie tungt i Vægtskaalen for Indførelse af specielle Typer og Indretninger. Engelskmændene gjør det, Tyskerne ogsaa, hvorfor ikke vi? Det blev ogsaa sagt, at de Skibe, der var komne ud, (der nævntes specielt „Pronto", Redere Larsen & Kjær, Drammen) med Betingelser for Farten derude, havde havt god Beskjæftigelse og Fortjeneste.

Jeg har konfereret saavel med vore egne erfarne Kapteiner som med flere engelske Redere angaaende de Fordringer, der nu bør stilles til et Skib, dér med Udsigt til Held skal deltage i den østasiatiske Fart. Jeg sammenfatter her Resultatet af, hvad jeg i saa Henseende erfarede:

1. Størrelsen bør være mellem 1 600 og 2 000 Tons Dødvægt incl. Bunkers, disses Kubikindhold ca. 200 Tons.

2. Typen. Skibet maa være spardækket med Overbygning midtskibs, der ei maales, altsaa aaben Bak med Mandskabslugarer forud, halvt over, halvt under øvre Dæk. Compradorehus agter for 10 a 20 Mand, Kapteinen og Officerskahytter midtskibs oppe paa Overbygningen eller Broen.

3. Spardækket bør være af gode Teakplanker med ikke fast Dæk af Jern under, Tyskendækket af Jern, Høiden mellem begge Dæk helst $7^1/_2$ Fod og Ventiler i Siden for Luft og Lys. I hvert Rum maa mindst være anbragt 2 store Lasteporte, mindst $3^1/_2$ Fod i □.

4. Skibet bør have en stærk Maskine og Farten ei være under 10

Knob lastet i gunstige Omstændigheder. Elektrisk Lys for Losning og Lastning om Natten samt i alle Lugarer. „Condenser" for friskt Vand; 3 a 4 Losningswincher.

5. Skibets Dybgaaende maa neppe overstige 16 Fod dyblastet. Slingrekjøle maa haves.

6. Til Mellemdæk bør være en eller to særskilte Nedgange for Passagerer, en af disse kan anbringes inde i Compradorehuset agter, saaledes tilgjængelig i enhver Tid i slet Veir. Kabysser, foruden for Skibets Officerer ogsaa for det indfødte Mandskab, samt for Compradores og Passagerer; sidste bør have „steam-boiler" for Ris. 3 a 4 Klosetter for „natives" og Mandskab. En Bagatel som 2 Faldrebstrapper bør findes. Skibets øvrige Udstyr bør være godt og fuldstændigt, alle Lugarer og Rum luftige og vel ventileret. Sygerum bør haves.

7. Paa større Baade bør der findes 8 Lastebomme for at kunne bruge 2 Bomme til hvert Rum samtidig og derved laste og losse hurtigere.

Da man efter den ovenciterede Statistik maa anse den Ting, at Efterspørgselen efter Tonnage hvert Aar forøges, for et ubestrideligt Faktum, er altsaa, saasom allerede bemærket, Spørgsmaalet derefter, hvorledes vi skal kunne opnaa en saa stor Del af denne Efterspørgsel som muligt for vor Handelsflaade. Det vil af det forud anførte fremgaa, at jeg anser, med Støtte af hvad jeg paa Stedet har erfaret, at den os af de store engelsk-kinesiske Dampskibsselsker skabte Konkurrance er den største Vanskelighed, vor Skibsfart har at kjæmpe med i disse Farvande, hvorimod jeg tror, at vore driftige Redere lidt efter lidt vil indse Nødvendigheden og Gavnligheden i at sende ud Skibe, hvis Konstruktion og Indredning passer for Markedets og Klimatets Behov. Glædelige Tegn paa, at denne Opfatning begynder at gjøre sig gjældende, har da ogsaa i den senere Tid begyndt at vise sig.

Det er altsaa den mægtige Konkurrance, det gjælder at møde. At overvinde den kan der naturligvis ikke være Tale om, kun at møde den saaledes rustet, at vi kan forsvare vor Plads og vor Udviklingsevne. De nærmest liggende Midler til at optage denne Kamp, saasom gode passende Skibe, hæderlige, paalidelige Kapteiner, billig Drift, alt dette har vi allerede eller kan skaffe tilveie, men det er ikke nok.

Hvad der efter min Formening skulde kunne bidrage meget til at befæste og styrke vor Skibsfart derude, er Opkjøbet af en Kaipladś f. Ex. i Shanghai, og Anlæg af Lagerrum for Varer sammesteds. Ifald vore Skibsredere vilde slutte sig sammen om Udførelsen af en saadan Plan, vilde den, efter de Oplysninger jeg samlede paa Stedet, ikke møde store Vanskeligheder. Kaipladser ved Elven paa den anden Side af Staden findes endnu at faa. Der sagdes mig af kompetente Personer, at en saadan Plads kunde faaes for en ca. 500 000 Kroner. Jeg tror dog, at denne Pris var noget overdreven. Om man regner Omkostningerne for Kaianlæg, Lagerhuse, etc. til omtrent den samme Sum, skulde hele Foretagendet gaa op til ca. en Million Kroner, visselig ikke nogen betydelig Sum for vore Redere, ifald de sluttede sig sammen. Jeg skulde ville foreslaa et Aktieselskab dannet til Drift af dette Foretagende,

*

hvori da de interesserede Redere skulde være Aktieeiere. Det blev sagt mig af paalidelige Affærsmænd derude, at selv om Planen ikke skulde lykkes som saadan, vilde dog Kjøbet af Kaipladsen altid blive en god Affære, da Tomtepladsene langs Elven i Shanghai Aar for Aar steg i en voldsom Grad. Skulde det være umuligt at tænke sig en saadan Sammenslutning af vore Redere? Fordelene ved Oprettelsen af en saadan fast Laste- og Losseplads for vore Fartøier synes at være iøinefaldende.

Først og fremst undgaaes nemlig Afhængighedsforholdet til de ofte nævnte store Dampskibsselskaber, der nu er i Besiddelse af saa godt som samtlige Kaipladser. Vore Skibe vilde være sikre paa altid her at kunne faa laste og losse uden Ophold.

Saasnart det blev bekjendt, at der fandtes faste Lagerhuse for Varer, der skulde fragtes med vore Skibe, vilde alle kinesiske Kjøbmænd, der foretrak at fragte disse Skibe fremfor andre, strax enten konsignere sine Varer i disse Lagerrum, eller, om dette ikke skulde passe dem, slutte Fragt af en af vore Skibe med Bestyreren af Anlægget, som snart vilde faa Kundskab om alle vore Skibe og deres Fragter, hvor disse afsluttes, og de ledige Skibes Opholdssted. Dette Anlæg vilde saaledes lettelig kunne regulere vore Skibes Bevægelser derude. Der vilde antagelig altid være Fragter at erholde ved Anlægget, der saaledes vilde blive en Stapelplads for Varer paa samme Vis, som nu allerede de engelske Selskaber har sine. Vore Skibe vilde da sandsynligvis ikke som nu ofte maatte ligge over af Mangel paa Fragt.

En dygtig og energisk Mand maatte findes til Bestyrer af hele Anlægget. Men naar Anlægget er færdigt og Manden er funden, tror jeg, at der ikke kan være mere end én Mening om, at Foretagendet vil være en stor Støtte for vor Skibsfart i Østen.

Jeg tillader mig at lægge vore Redere, saavel paa Østlandet som paa Vestlandet, denne Sag paa Hjerte — i deres egen saavelsom i den nationale Skibsfarts Interesse. Jeg skulde ønske, at de vel vilde betænke, hvilken Støtte deres Skibe paa disse fjerne Farvande skulde faa i et saadant fast Replipunkt.

Fragter. Saasom i det foregaaende allerede er sagt, tiltog den norske Skibsfart fra Krigsaaret 1894 til 1896 ganske betydelig, medens den i Aaret 1897 atter aftog noget. Flere norske Skibe, som i det førstnævnte Tidsrum havde god Beskjæftigelse, maatte paa Grund af de stadig nedgaaende Rater forlade de kinesiske Farvande, som f. Ex. „Normandie," „Jens Meinich," „Krim," „Frogner" og andre.

I de østasiatiske Farvande (exclusive de Dampere, der kom ud til Wladivostok og Nicolajefsk og kun anløb kinesiske eller japanesiske Havne for Bunkerkul) var der, efter hvad jeg har kunnet erfare, beskjæftiget:

i 1896 38 Dampskibe og
i 1897 32 — } alle norske

desuden 1 svensk, der dog forlod disse Farvande i 1896.

I Almindelighed er Fragtmarkedet paa den kinesiske Kyst daarligst i Vintermaanederne, da de nordlige Havne er tilfrosne omtrent 4 Maaneder, fra midt i November til midt i Marts, i hvilken Tid mange Skibe lægges op eller gaar sydover.

Om Fragtmarkedets Stilling i de forskjellige Perioder af Aarene 1896 og 1897 oplyser Fragtcirkulærerne for disse Aar følgende:

Paa Hovedbefragtningsstedet for de østasiatiske Farvande, Hongkong, befragtedes der:

1896, Januar. 3 Baade (2 tyske, 1 norsk) i Maanedsfart til (Mexican Dollars*) $ 5.10 pr. Ton net. Register pr. Maaned.

Februar. 9 Baade (7 tyske, 1 britisk, 1 dansk) til $ 5.00 pr. Ton net. Reg. pr. Maaned.

Marts. 9 Baade (4 norske, 4 tyske, 1 hollandsk) til $ 4.92 pr. Ton net. Reg. pr. Maaned.

April. 10 Baade (3 norske, 3 tyske, 2 britiske, 1 dansk og 1 hollandsk) til $ 4.86 pr. Ton net. Reg. pr. Maaned.

Mai. 4 Baade (3 tyske og 1 hollandsk) til $ 4.21 pr. Ton net. Reg. pr. Maaned.

Juni. 6 Baade (4 tyske, 2 norske) til $ 3.60 pr. Ton net. Reg. pr. Maaned.

Juli. 6 Baade (3 norske, 2 tyske og 1 britisk) til $ 4.20 pr. Ton net. Reg. pr. Maaned.

August. 7 Baade (4 tyske, 2 britiske og 1 norsk) til $ 3.90 pr. Ton net. Reg. pr. Maaned.

Sept. 9 Baade (7 tyske, 1 dansk og 1 norsk) til $ 4.12 pr. Ton net. Reg. pr. Maaned.

Okt. 2 Baade (tyske) til $ 3.60 pr. Ton net. Reg. pr. Maaned.

Nov. 4 Baade (3 tyske, 1 norsk) til $ 3.50 pr. Ton net. Reg. pr. Maaned.

Dec. 4 Baade (tyske) til $ 3.11 pr. Ton net. Reg. pr. Maaned.

Det vil heraf kunne sees, at Fragterne i hele 1896 var elendige. Kulraterne Japan—Shanghai, Hongkong og Singapore varierede fra resp. 0.90—1.25, 1.10—1.50, 1.60—2.00 Dollars.

1897, Januar. 17 Baade (12 tyske, 3 norske, 1 britisk og 1 dansk) til $ 4.05 pr. Ton net. Reg. pr. Maaned.

Feb. 6 Baade (3 norske, 3 tyske) til $ 4.50 pr. Ton net. Reg. pr. Maaned.

*) 1 mex. Doll. = ca. 2 sh. eng. Mynt (i 1896 og 1897).

Marts.	12 Baade (7 tyske, 4 norske og 1 dansk) til $ 4.60 pr. Ton net. Reg. pr. Maaned.
April.	10 Baade (4 norske, 3 tyske, 2 danske og 1 britisk) til $ 4,95 pr. Ton net. Reg. pr. Maaned.
Mai.	1 norsk Baad, „rechartered" at gaa i de nordlige Farvande til $ 6.50 pr. Ton net. Reg. pr. Maaned.
Juni.	2 Baade (1 svensk og 1 tysk) til $ 4.21 pr. Ton net. Reg. pr. Maaned.
Juli.	6 Baade (4 tyske og 2 norske) til 4.30 pr. Ton net. Reg. pr. Maaned.
August.	4 Baade (2 tyske, 1 svensk og 1 norsk) til $ 4.32 pr. Ton net. Reg. pr. Maaned.
Sept.	4 Baade (3 tyske og 1 svensk) til $ 3.83 pr. Ton net. Reg. pr. Maaned.
Okt.	7 Baade (4 tyske, 2 norske og 1 dansk) til $ 4.90 pr. Ton net. Reg. pr. Maaned.
Nov.	15 Baade (13 tyske og 2 danske) til $ 4,80 pr. Ton net. Reg pr. Maaned.
Dec.	9 Baade (alle tyske) til $ 5.00 pr. Ton net. Reg. pr. Maaned.

Af ovennævnte Opstilling fremgaar det, at der fandt flere Befragtninger af norske Baade Sted i Hongkong i 1897 end i 1896, hvilket har sin væsentligste Aarsag deri, at største Parten af de Skibe, der i 1896 gik i de nordlige Farvande, som f. Ex. „Produce", „Oscarshal", „Trym", „Tamarind", „Krim", „Tordenskjold", „Vulcan" m. fl., i 1897 fandt bedre Beskjæftigelse sydpaa.

For Shanghais Vedkommende var Befragtninger af norske Skibe meget færre i 1897 end i de foregaaende 2 Aar, hvad der for en stor Del skyldes det store Antal af nye moderne Skibe, der er kastet ind paa Markedet af de store engelske og engelsk-kinesiske Kompanier. Desuagtet forsikredes der mig fra kompetente Hold i Shanghai, at grundgaaende Skibe paa ca. 1 600/2 000 Tons dead weight med Sideporte og Mellemdæk, helst med elektrisk Belysning og god Fart, paa hvilket sidste der sættes stor Pris, erholder lønnende Beskjæftigelse.

Derimod vil det neppe svare Regning at sende ud mindre Skibe end paa 1 600 Tons d. w, thi samtidig med at Udgifterne (naar medtages „tonnage dues", der koster Haikw. taels 0.04 pr. netto Registerton (1 Haikw. tael = 2 sh. 7 d eng. Mynt = 1.11 Shanghai tael) pr. 4 Maaneder) er de samme, opnaar man sjelden bedre Rate, hvad enten det er paa 1 000 eller 2 000 Tons d. w. Dette gjælder selvfølgelig for „trip-charters" Vedkommende. „Wharfage" koster Shanghai taels 50 pr. Skib, enten det er stort eller lidet. Foruden Haikw. taels 10, der maa betales til Toldboden for at kunne losse fra 6 til 12 p. m. og Haikw. taels 20 fra 6 p. m. til 6 a. m., faar man en Udgift af Shanghai taels 0.15 til „coolie-hire" pr. Ton Kul, der losses i denne Tid.

Endskjønt Fragterne var betydelig høiere i 1897 end i 1896, saa formindskedes dog Fortjenesten ved de lave Sølvkurser. Hertil kom, at Kulpriserne i 1897 steg ganske betydeligt mod, hvad der betaltes i 1896. Japanske Kul af god Kvalitet, som i 1896 betaltes med $ 7.50 til $ 8 (alt mex Dollars) kunde i Slutten af 1897 neppe faaes for $ 10. Tilførselen fra Japan var liden, og høie Fragter fra Australien hindrede Tilførselen fra disse Miner til de kinesiske Havne.

Endskjønt Fragterne i Begyndelsen af 1897 for Maanedsfragt varierede fra $ 4 000 til $ 5 300 for Dampskibe paa 750 til 1 000 Tons netto Register, og nogle Skibe endog fik bedre Fragter, om ogsaa kun for tre Maaneder, saa maatte de siden tage trip-charter mod Fragter, der neppe betalte sig paa Grund af ovennævnte Sølvkurs og Kulpriser. I Oktober steg Fragterne betydeligt paa Grund af Mangel paa Tonnage i de kinesiske Farvande. Mange af de norske Redere havde trukket Skibe bort fra Kystfarten. De gjenblivende Skibe profiterede heraf, og mange fandt sin Erstatning for, hvad de under Sommeren havde tabt.

Angaaende trip-charters mellem Saigon og Hongkong meddeler Vicekonsulen paa sidstnævnte Sted, at Fragten for Dampere paa 1 000 til 1 500 Tons netto Register holdt sig fast under hele Aaret med 11 à 12 cents pr. picul som laveste Fragt, undtagelsesvis var der betalt blot 9 cents. Senere gik de op til 15/16—16½ cents. I December hørte denne Fart aldeles op paa Grund af den mislykkede Rishøst og Mangelen paa Ris i Saigon.

I Traden Bangkok—Hongkong var næsten ingen Fragt at erholde. Udenfor de regulære Ruteskibe befragtedes blot en 4 à 5 Skibe. Laveste Fragt 16 cents pr. picul lastet udenfor Baren; mod Slutningen af Aaret steg Fragterne til 21 cents udenfor og 26 indenfor Baren. Bedste Fragter opnaaedes i Slutningen af December med 23 til 28 cents, saaledes at Udsigterne for det følgende Aar (1898) var bedre end i de to foregaaende.

Japanske Kulfragter var lave i Aarets Begyndelse, men steg mod Sommeren. Højeste Fragt betalt til Juni Maaned $ 2.35 til Hongkong og $ 3 til Singapore. Da de japanske Kulminer senere i August ikke var istand til at levere tilstrækkelig Vare, gik Fragterne ned helt til $ 1—$1.10 til Hongkong og $ 2 til Singapore. I September steg Fragterne pludselig igjen noget ($ 1.80 og $ 2 til Hongkong), men sank derpaa ned til $ 1.60 til Hongkong og 2.25 til Singapore. Forholdsvis højere Fragter betaltes for Laster fra Havne i Nord-Japan, saasom Morroran og Otaru.

Efter Opgave af Vicekonsulen i Hongkong meddeler jeg her Slutfragterne den 31te December 1897 for følgende „trips“:

Hongay	til	Hongkong	$ 1.50	
—	„	Swatow	- 2.00	
—	„	Canton	- 1.80	
Hoilo	„	Hongkong	- 0.20	
—	„	Yokohama	- 0.35	
Saigon	„	Japan	- 0.34	
—	„	Singapore	- 0.13	nominal
—	„	Java	- 0.23	
Hongkong	„	Japan	- 0.17	

Jeg har ovenfor nævnt, at. saavidt jeg har kunnet erfare, var der omtrent 38 norske Dampere beskjæftigede i de østasiatiske Farvande. Da det kan have sin Interesse at følge Bevægelsen af disse Skibe, har jeg gjort et Uddrag af Skibslisterne for Hongkong og en af de nordlige Havne, Chefoo. Af disse fremgaar det, at

Hongkong

under Aar 1897 besøgtes af Dampskibene

„Jacob Christensen“	16	Gange
„Tordenskjold“	8	—
„Hermes“	8	—
„Bygdø“	6	—
„Oscarshal“	6	—
„Terrier“	5	—
„Victoria“	4	—
„Tankred“	4	—
„Dagmar“	4	—
„Framnes“	4	—
„Tamarind“	3	—
„Vulcan“	3	—
„Krim“	3	—
„Trym“	3	—
„Oslo“	3	—
„Frogner“	3	—
„Produce“	2	—
„Tellus“	1	—
„Bogstad“	1	—
„Nord“	1	—
„Skuld“	1	—
„Hermod“	1	—
„Unique“	1	—
„Astrid“	1	—
Summa Anløb	86	Gange

Chefoo

besøgtes under Aar 1897 af følgende norske Dampskibe:

„Oslo“	8	Gange
„Skuld“	7	—
„Bjørg“	6	—
„Ariel“	4	—
„Pronto	3	—
„Tamarind“	3	—
„Borg“	2	—
„Orient“	2	—
„Terrier“	2	—
„Tankred“	1	—

„Bygdø“	1	Gang
„Dagmar“	1	—
„Progres“	1	—
Summa Anløb	41	Gange

Da den bedste Oversigt over vore Skibes Bevægelser og de Fragter, de have opnaaet, fremgaar af Listerne over de i Hongkong sluttede Fragter, hidsætter jeg her Listen over de i Hongkong under Aar 1897 sluttede norske Dampskibe.

Charters of Norwegian steamers effected during 1897.

Date.	Name.	Tonnage.	From.	To.	Rate.	Laydays.	Remarks.
Jan. 12	Jacob Christensen		Saigon	Hongkong	11 cents	9 laydays	
„ 8	Tordenskjold			Kobe	24 —	8 —	
„ 10	Tancred		Kebao	Hongkong	$ 1		
„ 21	Bygdø		Saigon	Singapore	12 cents	7 —	
„ 24	Dagmar		3 months		$ 4 200		
„ 28	Bygdø		3 months		$ 3.100		
Febr. 1	Tordenskjold		Moji	Singapore	$ 2 35		
„ 4	Tellus		Kuchinotzu	—	$ 2.35		
„ 14	Tordenskjold		3/3 months		$ 4 400		
„ 20	Jacob Christensen		Saigon	1 port North Java	25 cents	9 —	
„ 24	Produce		Moji	Hongkong	$ 1.40		
„ „			Monthly charters	3/3 months	$ 4 500		
„ 26	Tamarind		— —	3/3 —	$ 4 250		
Mar. 1	Vulcan		3/3 months		$ 3 500		
„ 4	Krim		6 —		$ 5 000		
„ 6	Jacob Christensen		3/3 —		$ 4 600		
„ 10	Bygdø		Moji	Hongkong	$ 2.25		recharter
„ 12	Vulcan		Saigon	Hongkong	12½ cents		
„ 21	—		—	Singapore	15 —		—
„ 24	Trym		Monthly charters	3 months	$ 4 100		
„ 29	Framnes		3/3 months		$ 5 500		
Apr. 1	Oslo		3/3 months		$ 4 500		
„ 15	Jacob Christensen		Hoilo	Kobe	30 cents		—
„ 16	Oscarshal		3 months		$ 4 500		
„ 18	Bygdø		3/1/1 months		$ 4 500		

Date.	Name.	Tonnage.	From.	To.	Rate.	Laydays.	Remarks.
May 4.	Vulcan		Kuchinotzu	Hongkong	$ 2.15		recharter
„ „	Bygdø		Moji	—	$ 2.15		
„ 10	Bogstad		Takao Taiwanfoo	Yokohama	$ 11 300 lump sum		
„ 2	Dagmar		3/3 months		$ 5 250		
„ 6	Nord		12 —		$ 4 500		
„ 8	Skuld		5/1 —		$ 5 300		
„ 14	Jacob Christensen		Saigon	1 port North Java	27 1/2 cents	8 laydays	recharter
„ 18	Tamarind		Hoilo Manila	Yokohama	30 —	12 —	—
„ 21	Jacob Christensen		Kuchinotzu	Hongkong	$ 2.15		—
„ „	Dagmar		Monthly charters	5 months	$ 6 000		—
„ „	Trym		Saigon	Kobe	25 cents	7 —	
„ 25	Tordenskjold		Bangkok	Hongkong	14 & 19 cents	7 —	
Juni 1	Framnes		Moji	—	$ 1.60		
„ 2	Hermes		—	—	$ 1.60		
„ 3	Victoria		2/2 months		$ 5 000		
„ 12	Jacob Christensen		Saigon	Batavia	27 1/2 cents	9 —	—
„ 14	Hermes		Hoilo	Yokohama	33 —	12 —	
„ 17	Jacob Christensen		Saigon	1 port North Java	25 —	9 —	— (Aug)
„ 22	Framnes		—	—	27 1/2 —	9 —	prompt
„ 28	Produce		—	Singapore	14 —	9 —	
July 1	Terrier		Moji	Hongkong	$ 1.30		
„ 4	Oscarshal		Hoilo	Yokohama	$ 6 000	12 —	
„ 6	Hermes		Karatzu	Manila	$ 3		
„ „	Oscarshal		Hongay	Amoy	$ 1.50		
„ 8	Jacob Christensen		1 port North Java	Hongkong	17 cents		
„ 14	Oslo		Newchwang	Canton.	20 —		
„ 16	Trym		3/3 months		$ 4 000		

Date.	Name.	Tonnage.	From.	To.	Rate.	Laydays.	Remarks.
Juli 27	Tordenskjold		Mantung	Singapore	14 cents	10 laydays	
„ „	Frogner		Moji	Hongkong	$ 1.10		
„ „	Framnes		Monthly charter	3 months	$ 4 500		
Aug. 11	Frogner		Hoilo	Hongkong	$ 4 200	10 —	
„ „	Hermes		—	—	$ 4 600	10 —	
„ 13	Terrier		Hakodate	Shanghai	18 cents		
„ „	Oslo		Monthly charter	3/2 months	$ 4 000		
„ 17	Victoria		— —	1 —	$ 4 000		
„ 18	Oscarshal		Karatzu	Manila	$ 2.50		
„ 27	Hermod		Moji	Singapore	$ 1.60		
Sept. 4	Frogner		Bangkok	—	15/20 cents	10 —	
„ „	—		—	1 port Cant.	£ 2 400		
„ 8	Hermes		Hoilo	Yokohama Kobe	27 cents	12 —	
„ 9	Victoria		Monthly charter	1 month	$ 4 000		
„ 20	Oscarshal		Cebu & Hoilo	Yokohama	28 cents	10 —	
„ 22	Hermes		Newchwang	Canton	21 cents		
„ 22	Tancred		Moji	Hongkong	$ 1.20		
„ 27	Terrier		Monthly charter	3 months	$ 5 000		
Oct. 5	Tordenskjold		Newchwang	Canton	23 cents	9 —	
„ 7	Tancred		—	—	24 „	8 —	
„ „	Jacob Christensen		Saigon	1 port North Java	20 „	9 —	
„ „	—		1, 2 or 3 ports N. C. Java	Hongkong	19 „		
„ 14	Oscarshal		Morroran	Singapore	$ 3.50		
„ „	Unique		Moji	—	$ 2.50		
„ 25	Hermes		Monthly charter	3 months	$ 5 000		
Nov. 20	Tancred		Cebu	Yokohama	32 cents	9 —	

Date.	Name.	Tonnage.	From.	To.	Rate.	Laydays.	Remarks.
Nov. 20	Krim		Hongay	Hongkong	$ 1.50		
Dec. 3	Tamarind		to Bangkok & back		21/26 cents	10 laydays	
" "	Bygdø		Tientsin	Canton & Hongkong	$ 5 100	6 —	
" 7	Astrid		Moji	Hongkong	$ 1.65		
" "	—		—	—	$ 1.65		sub-charter
" 15	Tordenskjold		Kuchinotzu	—	$ 1.65		
" 20	Krim		Kebao (Port Wallut)	—	$ 4 000		
" "	—		Hongay	—	$ 1.50		
" 28	Terrier		hence to Kobe		17 cents		
" "	Dagmar		Hoilo	—	20 "	8 —	
" 29	Jacob Christensen		Kuchinotzu	—	$ 1.65		
" "	Tordenskjold		Hongay	Swatow	$ 2		
" "	—		—	Hongkong	$ 1.50		
" "	Hermes		Monthly charter	12 months	$ 6 000		
" "	Terrier		— —	11 —	$ 6 250		

Da Havneforholdene i Tientsin frembyder adskillige Eiendommeligheder, vil kanske følgende Oplysninger være af Interesse:

Under Sommermaanederne kan Skibene som Regel regne paa 11—12 Fods Vand ved Høivande paa Baren, om Foraaret og om Høsten ikke mere end 10 Fod.

Fra Begyndelsen af December til Begyndelsen af Marts er Havnen (Taku og Tongku) lukket af Is. Undertiden bliver Floden Peiho, der fører op fra Havnen til Tientsin, ufarbar for Dampskibe paa Grund af den uhyre Mængde af Dynd, der kommer ned fra de ovenfor liggende Bjergegne. Skibene maa da losse deres hele Last ved Taku eller Tongku.

Denne Tingenes Tilstand har allerede varet aarevis; dog aldrig har det været saa ilde som i de sidste to Aar (1896—1897), hvorfor saavel Europæerne som de kinesiske Autoriteter nu have besluttet i Fællesskab at søge Midler til Afværgelse af disse for Stadens Handel saa hemmende Forhold. Paa et Møde, sammenkaldt den 12te Oktober 1897, besluttedes der, at Floden skulde reguleres. Til Udgifterne herfor skulde da ogsaa Skibsfarten bidrage med 3 cents (af Haikw. taels*) for hver Registerton pr. Trip, hvorved en aarlig Sum af taels 16 620 skulde vindes, da under den sidste Femaarsperiode Middelsummen af Havnens Tonnage var 554 000 Tons. Desuden skulde Lægtere af over 100 Tons Drægtighed betale taels 1.50 pr. Trip, hvilket vilde bringe taels 1 600. Den chinesiske Regjering skulde betale 100 000 taels og Staden Tientsin de resterende 150 000 taels.

Baade i Taku og i Tongku er udmærkede Kaier med alle til Losning og Lastning nødvendige Indretninger.

I Tongku kan Skibene, om saa ønskes, losse direkte i den Keiserl. kinesiske Jernbanes Vogne. Jernbanekaien er fortræffelig indrettet Dampkranen paa denne Kai kan løfte 25 Tons.

Gode Bunkerkul kan erholdes i Tongku til omtrent mex. $ 4 pr. Ton frit ombord. Kullene er omtrent af samme Kvalitet som de velkjendte japanske Takasimakul og meget bedre end de almindelige japanske Kul.

Som Exempel paa Omkostningerne ved en Losning af en Last i Tientsin hidsættes følgende Regning over et norsk Skibs Udgifter ved Losning af en Sukkerladning i 1897. For de tekniske Udtryks Skyld gjengives denne Regning her paa engelsk.

---

*) 1 Haikwan tael = cirka 2 shill. 7 pence eng. Mynt eller Kr. 2.33.

Norwegian steamer N. N. carrying 28 000 Piculs = 1 666½ Tons (about 800 Tons reg:d) of sugar from Swatow to Tientsin at the rate of Mex. $ 0,25 p. picul . . . . . $ 7 000.00
less 1 % brokerage } 4 %
3 % commission } . . . . - 280.00

$ 6 720.00

arrives at Taku bar drawing 18 feet has to lighter down to 11½ feet in order to be able to cross in about 14 500 Piculs à 5½ cts. . . . $ 797.50
Coolies on board outside the bar to lighter the above, say 130 coolies
1 day à 25 cts. 32.50

Inward pilotage from outside to Tongku $ 4 pr. foot ranges from Tongku to Tientsin the same in all $ 8 pr. foot . . . . . - 92.00

A. Outward pilotage on say 9 feet . - 72.00

Moving fees 800 reg:d tons 4½ cts. . - 36.00
Bund fees Taels 30. 71 cts. . . . . - 42.25
Coolyhire discharging on the Bund, 100 coolies
2 days à 25 cts. . . . . - 50.00
Consular fees say . . . . . - 24 00

B. Tonnage dues (incl. light dues etc.) 800 reg:d tons Haikwan Taels 0 40 pr. ton = H T. 320 = $ 473.24 . . . . . .

Commission for doing the ship's business Taels 25 à 71 . . . . . - 35.21

- 1 181.46

$ 5 538.54

Remarks to

A Outside steamers almost invariably have to leave Tientsin in ballast (water) all export freight being secured by the regular liners (The Indo-China Navigation, — China Merchants — or Chinese Engineering & Mining Co:s steamers).

The only cargo obtainable for outsiders occasionally is Kaiping coal from the Tongshan Mines or Groundnuts & similar chinese freight.

Remarks to

B. Tonnage dues cannot be charged 1 trip, as certificate holds good for 4 months.

A further tax on shipping is now contemplated as per enclosed printed Minutes of a Landrenters' Meeting held at Tientsin on the 12:th of October 1897, which tax will go to a fund for the amelioration of the river Peiho.

For Japans Vedkommende tillader jeg mig her at give følgende Uddrag af den officielle Statistik.

Først en Tabel visende samtlige Indklareringer af Skibe fra fremmede Lande til Japan under Aarene 1893, 94, 95, 96 og 97, hvoraf Udviklingen af samtlige i Traden deltagende Landes Skibsfart under denne Femaarsperiode kan sees. Naar de japanesiske Skibe fraregnes, er vi her ligesom i Kina No. 3 i Rækken af de Nationer, der konkurrere i Skibsfarten paa Japan, idet vi ogsaa her kun staar tilbage for England og Tyskland. Sidstnævnte Lands Skibe har

Table of Merchant Vessels entered from foreign

Steamers.	1897.		1896.	
	No.	Tons.	No.	Tons.
Japanese	529	650 839	415	472 860
Austrian	29	68 798	17	40 692
British	950	1 890 227	1 018	2 035 687
Chinese	8	9 834	2	2 368
Corean	19	6 590	8	2 894
Danish	1	258	2	794
Dutch	11	9 031	5	6 327
French	26	56 119	26	54 966
German	348	448 126	323	354 888
Hawaiian	7	16 499	—	—
Norwegian	193	182 774	319	285 477
Russian	79	152 247	92	145 709
Spanish	6	4 128	13	8 690
Swedish	5	4 940	—	—
United States of America	26	69 467	32	82 598
	2 237	3 569 877	2 272	3 493 950
Sailing-vessels.				
British	70	84 668	78	57 737
German	13	23 729	6	11 942
Norwegian	2	848	1	2 654
Swedish	—	—	—	—
United States of America	50	57 357	64	56 586

Dernæst to Tabeller for 1896 og 1897, udvisende Ind- og Udklareringer af norske Skibe (Damp- og Seilskibe) saavel fra og til Udlandet som mellem Havne

imidlertid i Japan taget Broderparten af Fortjenesten i de sidste Aar; thi medens de britiske Indklareringers Antal er gaaet ned fra 1 018 i 1896 til 950 i 1897 og de norske fra 323 helt ned til 193, er de tyske derimod gaaet op fra 323 til 348 i det samme Tidsrum. Som det vil sees, er de norske Skibes Antal, der i 1893 repræsenterede 104 Indklareringer, i 1894 gaaet ned til 95, men i Krigsaaret 1895 steget til 238 og repræsenterede i 1896 det høieste Antal, nemlig 319 Indklareringer fra Udlandet.

countries to Japan in each year from 1893 to 1897.

1895.		1894.		1893.	
No.	Tons.	No.	Tons.	No.	Tons.
126	93 505	319	277 385	386	318 163
22	55 844	22	56 760	23	54 490
907	1 741 894	850	1 539 900	696	1 258 305
—	—	3	2 733	5	5 446
20	6 612	4	1 694	7	2 859
4	3 072	2	1 184	—	—
34	37 686	3	2 847	15	10 078
29	61 330	26	54 722	26	58 528
365	333 388	370	336 361	311	268 873
—	—	—	—	1	294
238	235 703	95	89 437	104	92 767
66	85 515	60	92 202	49	57 531
15	9 293	2	1 376	—	—
3	2 910	—	—	—	—
34	83 087	32	83 350	37	86 886
1 863	2 749 839	1 788	2 539 951	1 660	2 214 220
80	44 451	124	74 212	81	49 533
6	6 533	6	7 139	9	10 812
6	3 445	—	—	—	—
—	—	—	—	1	843
62	38 915	81	48 380	60	33 028

i selve Japan. Tillige optages deri Angivelse af, hvorvidt Skibene kom med Last eller i Ballast.

Som det vil sees, udgjør Slutsummen af samtlige disse Ind- og Udklareringer for Aaret 1896 et Antal af 674 med 608 527 Tons mod et Antal af 420 med 414 538 Tons i 1897.

De forskjellige Havne indtage følgende Rækkefølge i Henseende til deres Betydning for vor Skibsfart:

1896.	Kobe . . .	med	155	Ind-	og	Udklareringer
	Nagasaki . .	„	151	„	-	—
	Moji	„	123	„	-	—
	Kuchinotsu . .	„	104	„	-	—
	Shimonoseki .	„	68	„	-	—
	Yokohama . .	„	31	„	-	—
	Karatsu .	„	16	„	-	—
	Hakodate .	„	8	„	-	—
	Muroran .	„	8	„	-	—
	Otaru . . .	„	8	„	-	—
	Niigata . . .	„	2	„	-	—
	Summa	674	Ind-	og	Udklareringer.	
1897.	Nagasaki . .	med	122	Ind-	og	Udkareringer
	Kobe . . .	„	92	„	-	—
	Moji . . .	„	87	„	-	—
	Yokohama .	„	38	„	-	—
	Kuchinotsu .	„	33	„	-	—
	Shimonoseki .	„	18	„	-	—
	Karatsu . .	„	14	„	-	—
	Otaru . . .	„	8	„	-	—
	Muroran . .	„	6	„	-	—
	Hakodate . .	„	2	„	-	—
	Summa	420	Ind-	og	Udklareringer.	

Det sees, at Anløbs- og Kulstationerne Nagasaki og Moji har lidt mindst Reduktion i Aarets Løb. Dog bliver Kobe altid den vigtigste Havn for Fragtfarten, thi det store Antal Skibe i Nagasaki fremkommer for en stor Del ved de mange Fartøier, som der anløbe for Bunkerkul paa Reise fra og til andre japanesiske Havne og til de russisk-sibiriske Havne.

Angaaende Betingelserne for vor Skibsfarts Deltagelse i det japanske Fragtmarked henviser jeg til, hvad jeg ovenfor under Kina har anført. Man kan i det hele taget vanskelig skjelne mellem Kina og Japan og de sibiriske Havne og Singapore og Bangkok som særskilte Fragtmarkeder, det er egentlig kun e t stort Marked med Hongkong som Midtpunkt, hvor de fleste Fragter sluttes; der sluttes jo ogsaa Fragter paa de øvrige store Stapel- eller Import- og Exporthavne, som Shanghai eller Kobe, især for Traden paa de nordlige Havne. Men Hongkong har, ved sin Beliggenhed midt imellem Tradens nordligste og sydligste Endepunkter, ligesom ved sin store Betydning som Oplagssted for i Særdeleshed engelske Transitvarer for hele det østasiatiske Marked, en afgjort større Betydning for Fragtmarkedet end nogen af de andre Steder.

Dog er der visse Eiendommeligheder ved Skibsfarten i Japan, der ikke maa forbisees, da de er af stor Betydning for en af de Faktorer, hvoraf vor Skibsfart derude er afhængig, nemlig den Konkurrance, der bydes os af Japanerne selv gjennem deres allerede nu s t o r e og m æ g t i g e Dampskibssel-

skaber og den Opmuntring, der ydes Skibsfarten gjennem de af Staten bevilgede Præmier.

De japanske Dampskibsselskabers første Begyndelse var det i 1874 efter den første japanske Expedition til Formosa dannede Selskab „Mitsubishi Shokwai," som aabnede en regelmæssig Rute mellem Yokohama og Shanghai. Efter Latsuma Opstanden i 1877 aabnede samme Selskab Linjer paa Tientsin, Korea og Wladiwostok, i hvis Besiddelse Selskabet forblev uforstyrret til i 1882, da et nyt af Staten understøttet mægtigt Selskab optraadte som Konkurrent. I hele tre Aar varede Striden, indtil begge Selskaber kom overens om at slaa sig sammen; af denne Sammenslutning fremgik det store Selskab „Nippon Yusen Kaisha," der nu har direkte Linjer paa Europa, Amerika og Australien. Selskabet udvidede sin Virkekreds lidt efter lidt Foruden talrige Kystlinjer, aabnedes en regulær Trade paa Hongkong, og fra Tid til anden sendtes Skibe ogsaa til længere borte liggende Havne. For nogle Aar siden aabnedes den af Staten subsidierede Bombaylinje, hovedsagelig for Indførsel af Raabomuld fra Indien til Spinderierne i Japan. Endelig i 1896 aabnede Selskabet samtidig de tre ovennævnte Linjer til Europa, Amerika og Australien, en Bedrift der formentlig er enestaaende i Dampskibsselskabernes Annaler.

„Nippon Yusen Kaisha's" Flaade bestod i 1896 af 67 Dampskibe med en Drægtighed af 135 814 Tons. For en stor Del bestaa disse Skibe i fra Udlandet indkjøbte ældre Dampere, men nu har Selskabet lært at indse, at det ikke lønner sig at arbeide med gammeldagse billige Skibe, hvorfor det ogsaa for de nye oversøiske Linjer har ladet bygge dels 18 Oceandampere af stor Tonnage i England, dels 2 ved „Mitsui Bussan Kaisha's" Værft i Nagasaki, som sagdes mig at skulle være paa en 6 000 Tons hver, hvilket viser, hvor langt Japanerne er komne i Henseende til at bygge sine egne Skibe.

I Begyndelsen af disse Selskabers Virksomhed var Officerspersonalet saavel paa Dæk som i Maskinen helt europæisk. Delvis er dette endnu Tilfældet, om det end er Selskabets aabent udtalte Hensigt gradvis at ansætte blot Japanesere. Paa Kystlinjerne er dette System allerede gjennemført, men paa de til Udlandet gaaende Linjer er de fleste Officerer og alle Kapteiner endnu europæiske, da det har vist sig, dels at Europæere kvier sig ved at reise med Skibe under japansk Kommando, fordi man ingen rigtig Tiltro har til deres Sømandsdygtighed, dels at udenlandske Assuranceselskaber ikke har villet assurere Skibe, der føres af Japánesere.

Ogsaa i Selskabets Administration bliver Udlændingerne lidt efter lidt afløst af Japanesere, eftersom disse opnaar den fornødne Kundskab og Dygtighed. Blandt Selskabets Personale er der endnu f. Ex. en svensk, forhenværende Skibskaptein i Selskabets Tjeneste. Paa Skibene er der endnu norske, danske, engelske og tyske Kaptèiner, de fleste dog engelske.

I Almindelighed talt siges Selskabet at være godt bestyret. Den gode Organisation kom stærkt for Dagen ved Udbrudet af Krigen med Kina, da saagodtsom Selskabets hele Flaade blev rekvireret til Transporttjeneste. Ved at leie fremmede Skibe og paa andre Maader sørgede Selskabet dog samtidig for, at den almindelige Trafik blev afbrudt saa lidt som muligt.

*

Disciplinen ombord paa Selskabets Skibe lader dog ofte meget tilbage at ønske, og Insubordinationer ja til og med Mishandling og Vold mod Officererne hører saa godt som til Dagens Orden, hvilket er forklarligt, naar man tager i Betragtning, at en stor Del af Mandskaberne maa tages blandt aldeles ubefarne Folk. Skibsfarten har nemlig udviklet sig saa hurtig, at befarne Folk ikke er at opdrive til alle de mange Skibe.

Det er ikke godt at udtale nogen bestemt Mening angaaende Selskabets pekuniære Stilling. I 1896 uddeltes der rigtignok 12 pCt. i Dividende, men, efter hvad der blev sagt mig af i Selskabets Affærer indviede og fuldt troværdige Personer, udgjordes disse 12 pCt. dels af de af Staten betalte Subventioner for Postførelsen, dels af Midler tagne direkte af Reservefondet! Dette er et slaaende Bevis paa Japanernes primitive Standpukt med Hensyn til Administrationen af et saa stort Foretagende som dette Dividender fremfor alt. Paa Selskabets Generalforsamling i 1897 blev der ogsaa af en stor Del af Aktionærerne forlangt den samme høie Dividende, men dette nægtedes dog forsigtigvis, da man af de europæiske Aviser var bleven gjort opmærksom paa det farlige ved en saadan Fremgangsmaade, der absolut vilde nedbryde Selskabets Kredit.

I 1896 øgedes Kapitalen imidlertid fra $8^1/_2$ til 22 Millioner Yen*) i Særdeleshed for at skaffe Midler til den store paatænkte Formerelse af Selskabets Flaade.

Af større Dampskibsselskaber findes der endnu to, der fortjener at nævnes.

Det første er „Osaka Shosen Kaisha." Det eier omtrent en 40 mindre Dampskibe, der fornemmelig besørger Fragtfarten mellem de forskjellige Steder i den saakaldte Inlandssø, Søen mellem den japanske Hovedø og de sydligere Øer. I 1896 bestilte imidlertid Selskabet 10 større Baade i England, der skal gaa i Formosafarten

Det andet er „Mitsui Bussan Kaisha." som kanske er det mægtigste Handelsselskab i Japan. Det eier et Antal Dampskibe, der besørger Kultransporten fra Selskabets Miner i Kiushu.

Efter Krigen dannede der sig mange smaa Rederier af Borgerne i de mindre Kystbyer, der kjøbte et eller flere gamle europæiske Dampskibe og satte dem i Kystfart. Men da disse Folk mangler enhver Fagkundskab og ofte har ladet prakke paa sig gamle upraktiske Baade, vil de uundgaaelige Følger ikke lade længe vente paa sig, ja har allerede delvis vist sig med det Resultat, at det bliver mer og mer vanskeligt at faa solgt gamle Dampere i Japan.

I 1896 vedtoges Love angaaende Skibsfartspræmier til Opmuntring af Skibsbygning og Skibsfart. De traadte i Kraft den 1ste Oktober samme Aar.

Loven angaaende Præmier til Opmuntring af Skibsbygning fastsætter Præmier for Bygning af Jern- eller Staalskibe af over 700 Tons Drægtighed paa Verfter tilhørende japanesiske Undersaatter eller Selskaber, hvis Deleiere eller Aktionærer er Japanesere Præmien er fastsat til 12 Yen*)

*) 1 Yen = 2 sh. eng. Mynt eller Kr. 1.87.

pr. Ton for Skibe fra 700 til 1 000 Tons og 20 Yen for saadanne over 1 000 Tons For Maskinen betales 5 Yen pr. Hestekraft extra Uden Regjeringens Tilladelse maa ingen fremmede Materialier bruges. Lovens Varighed er fastsat til 15 Aar.

Mitsuiverftet i Nagasaki og Kavasakiverftet ved Kobe er de eneste Verfter i Japan, hvor hidtil større Fartøier har kunnet bygges. Mindre Kystfartsskibe er dog blevne byggede paa flere andre Steder. Nævnes maa ogsaa i denne Forbindelse, at Statens Verft i Yokosuko har bygget Orlogsskibe paa 3 000 Tons og vistnok bereder sig til at blive istand til at kunne bygge større Fartøier. Marinens sidste to Akvisitioner, vældige Panserbaade paa 14 000 Tons hver, blev i 1897 og 1898 byggede af Armstrong i England. Man siger, at disse to er Verdens stærkeste Krigsskibe.

Fra Begyndelsen troede man, at Præmierne for Skibsbygning ikke skulde overskride en Million Yen pr. Aar, og i Budgettet for 1896—97 var Beløbet ikke sat høiere end til 400 000 Yen. Men det blev snart klart, hvilken Tiltrækningskraft disse Præmier udøvede paa Redere og Kapitalister, og man begreb, at dette Anslag meget snart vilde blive overskredet, ja man talte om 6 a 10 Millioner Dette var nu ikke synderlig glædeligt under Statskassens allerede dengang betydelig trykkede Stilling Regjeringen kom da paa den lykkelige Idé at gjøre Bestemmelserne om Skibenes Bygning og Indredning og Kontrollen dermed, hvoraf Opnaaelsen af Præmier var afhængig, saa skarpe, at næsten intet af de allerede færdigbyggede Skibe bestod Prøven. Det forstaar sig af sig selv, at man var rasende i de interesserede Kredse over denne Regjeringens Holdning. Imidlertid synes det dog, som om Rederne med Tiden vil opnaa at faa sig disse Præmier udbetalte; i det mindste har nogle af Selskabet „Nippon Yusen Kaisha's" Skibe bestaaet Prøven I Budgettet for 1897—98 er der anslaaet en Sum af 1 700 000 Yen til Skibsbygningspræmier.

Loven angaaende Præmier for Skibsfart bestemmer i det væsentlige følgende:

Til Erholdelse af Præmier er berettigede Jern- eller Staalskibe under japanesisk Flag, hvilke tilhører en japanesisk Undersaat eller et Selskab, hvis Deleiere eller Aktieeiere er udelukkende japanesiske Undersaatter. Skibene maa dog være af over 1 000 Tons Drægtighed. De maa føre Varer mellem Japan og udenlandske Havne eller ogsaa mellem blot udenlandske Havne.

Præmiens Størrelse for et Skib paa 1 000 Tons Drægtighed er 0.25 Yen pr. Ton og pr 1 000 Sømil med ikke under 10 Knobs Hastighed. Den forhøies med 10 pCt. for hver 500 Tons større Drægtighed til et Maximum af 6 000 Tons, og med 20 pCt for hver Knobs større Hastighed til et Maximum af 17 Knob Ligetil 5 Aar efter Skibets Bygning betales Præmien fuldt ud, derefter formindskes den med 5 pCt for hvert Aar

For at kunne erholde Præmier paaligger der Skibene følgende Forpligtelser:

1) at Skibet til hver Tid imod billig Godtgjørelse kan rekvireres i det offentliges Tjeneste.
2) at Skibet paa egen Bekostning maa have ombord 2—4 Søofficersaspiranter;
3) at Rederiet ikke uden Regjeringens Tilladelse maa ansætte Udlændinge ombord eller i Administrationen;
4) at Skibet fører Posten og befordrer Postembedsmændene uden Udgifter for Staten og

5) at Skibet, under den Tid det oppebærer Præmien og 3 Aar derefter, ikke uden Regjeringens Tilladelse maa sælges til, fragtes af, udbyttes til eller gives bort til Udlændinge.

Fra Erholdelse af Præmie er udelukkede:

1) Skibe, der er bragte under japanesisk Flag efter Lovens Ikrafttræden, og som er mer end 5 Aar gamle;
2) Skibe, der er mere end 15 Aar gamle;
3) Skibe, der befarer bestemte Ruter ifølge specielle Kontrakter med Regjeringen.

Man beregner, at Selskabet „Nippon Yusen Kaisha" ifølge denne Lov skulde nyde godt af omtrent $3^1/_2$ Millioner Yen i Præmier, nemlig:

2 114 000	Yen	for	Linjen paa	Europa
854 000	„	- „	-	Amerika
288 000	„	- „	-	Australien
312 000	„	- „	-	for andre Linjer
Summa 3 568 000	Yen.			
Desuden 886 000	„	Subsidier for		forskjellige Linjer
198 000	„	„	-	Bombay Linjen
350 000	„	„	-	den australiske Linje
tilsammen 5 002 000	Yen	Bidrag fra Statskassen.		

Der findes desuden endnu to specielt subsidierede Linjer, nemlig fra Nijgata til Wladiwostok og fra Hakodate til Korsakoff; disse tilhører dog ikke Selskabet „Nippon Yusen Kaisha."

Disse store Præmier og Subsidier har da ogsaa fremkaldt en travl Virksomhed blandt Kapitalister og Redere. Japaneserne, der før ikke tænkte paa at forlade de hjemlige Farvande og derfor heller ikke er Sømænd i europæisk Betydning, er derved bleven tvungen ind paa den oversøiske Bedrift. Planer er lagt for mangfoldige mer eller mindre godt forberedte eller undersøgte Foretagender. I 1897 var der imidlertid kun et af disse Foretagender, der allerede syntes at være sikkert paa at blive gjennemført, nemlig Dampskibsselskabet „To Yo Kisen Kaisha," hvis Kapital var ansat til $7^1/_2$ Millioner Yen. Dets Hensigt er at aabne Linjer dels paa en sydkalifornisk eller mexikansk Havn, dels paa New York og paa Europa. Sidstnævnte Linje særdeleshed i Hensigt at føre russisk Petroleum tilbage, til hvilket Brug der skal anskaffes Tankskibe.

Tiltrods for Foretagsomheden, delvis fremkaldt og siden understøttet af Præmier og Subsidier, tror jeg dog neppe, at der for den nærmeste Fremtid kan siges at eksistere nogen alvorligere Fare for, at Japans Handelsflaade skal tiltage i den Grad, at den skulde fortrænge fremmed Tonnage, specielt norsk, paa Fragtmarkedet. Der mangler det vigtigste for en øieblikkelig større Udvikling af Handelsflaaden — Kapital. Jeg har i min Rapport over japanske Handelsforhold fremholdt, hvorledes Japaneserne i den senere Tid har begyndt at søge at formaa europæisk Kapital til at tage Del i deres industrielle og Skibsfartsforetagender, og hvorledes dette ikke er lykkedes dem og heller ikke vil lykkes dem, saalænge de ikke vil tilstede Europæere Adgang til Kontrol ved at indrømme dem Pladse som Direktører etc. i deres Selskaber. Jeg har

af kyndige Folk hørt, at den Kapital, der er i japanesiske Hænder, allerede ved de ovenfor nævte store Foretagender er saa temmelig udtømt. Dertil kommer, at Behovet af Tonnage i Japan saavel som i Kina aarligaars tiltager.

Spørgsmaalet om, hvorvidt Japan besidder Raamateriale til Bygning af Dampskibe, maa, som ogsaa vil fremgaa af mine tidligere Rapporter, besvares bekræftende. Der findes nok af Jern, der skal være af udmærket Beskaffenhed. Hvorvidt det egner sig for Staalproduktion i stor Skala, er endnu et uafgjort Spørgsmaal, der vil finde sin Løsning ved Resultatet af det store Staalværks Virksomhed, der nu aabnes af Regjeringen. Trævirke findes der af udmærket Kvalitet.

Men ogsaa her maa det erindres, at saavel Jern som Træ findes kun paa vanskelig tilgjængelige Steder, og at, inden Jernbanerne er trængt frem til Malmfelterne og Skovene, vil disse Herligheder være en død Kapital, da Transporten bliver for dyr. Derfor vil heller ikke det indenlandske Skibsbyggeri kunne tage nogen større Fart uden fremmede Materialier, og for at skaffe disse fordres atter og atter Kapitaler.

Det siger sig jo ogsaa selv, at hvis Skibsbyggeriet kunde gjøres indbringende paa normal Vei, ved privat Foretagsomhed alene og ved Hjælp af billige nationale Raamaterialier, vilde en saadan Præmiering, som den nu i System satte, ikke være nødvendig. Men i Japan skal alt drives frem saa at sige med Damp. Der skal strax vises Verden, at hvad der kan gjøres i Europa, det kan ogsaa gjøres i Japan. Gaar det ikke paa naturlig Vei, maa det hjælpes frem paa kunstig — i alle Fald saa længe som Landets Hjælpekilder i Form af Jern og Træ ikke er tilgjængelige for rimelige Priser.

Ifølge de nye Traktater er samtlige japanesiske Havne aabne for fremmede Skibe, hvorimod Kystfarten er forbeholdt de nationale Skibe. Undtagelse i denne Regel gjøres kun for Nagasakis, Kobes, Yokohamas og Hakodates Vedkommende, hvilke Havne imidlertid ogsaa før Traktaternes Ikrafttræden var aabne for Kystfart.

Paa Grund af de mange store rutegaaende Skibe paa Japan fra alle Verdensdele vil „General Traders“ aldrig finde saa megen Beskjæftigelse der som i Kina og sydligere Havne. I Almindelighed fører disse Skibe Sukker fra Hongkong, Philippinerne og Formosa, Bomuld, Bønner og Stykgods fra Kina, Petroleum fra New York, Batum og Sumatra og Kul fra Cardiff. Det er vanskeligt at finde Returlaster fra Japan, dog er det i den senere Tid blevet noget bedre i saa Henseende, idet en Del Svovlkis skibes til Amerika. De fornemste Kulhavne er Moji, Bakan, Karatsy og Nagasaki paa Øen Kiushu, Otaru og Muroran paa Øen Yezo.

Seilskibe sees knapt nok i Japan, i Regelen kun nogle store firemastede amerikanske Klipperskibe, der gaar med Petroleum fra Amerika.

Det har hidtil været og er vistnok fremdeles forbundet med Vanskeligheder at gaa i Dok i Japan. Tørdokken i Nagasaki er den eneste private Dok, der kan optage større Skibe. Skibe, der indkommer havarerede til Yokohama, maa ofte vente, til der bliver Plads ledig i Marinens nærliggende Dok i Yokosuko. Tørdokker bygges imidlertid i Yokohama (antagelig nu (1899) færdig), i Uruga ved Tokiobugten, ved Hiogo, Moji og Hakodate.

For at vise Bevægelsen af de norske Skibe i Japan vedlægger jeg her en Liste over til Kobe ankomne og derifra afgaaede Skibe med Opgave over deres Ladninger.

1896

.Norwegian Merchant Vessels entered

	Yokohama.		Kobe.		Shimonoseki.		Moji.		Karatsu.	
	No.	Tons.	No.	Tons.	No.	Tons.	No.	Tons.	No.	Tons.
steamers										
with cargoes	14	13 886	69	51 815	—	—	—	—	—	—
in ballast	—	—	2	984	34	27 759	62	52 717	8	6 317
sailing vessels.										
with cargoes	1	2 654	—	—	—	—	—	—	—	—
in ballast	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

Norwegian Merchant Vessels

steamers										
with cargoes	1	837	37	26 453	34	27 759	61	51 796	8	6 317
in ballast	1	654	6	4 401	—	—	—	—	—	—
Sailing vessels.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

Norwegian Merchant Ves

steamers.										
with cargoes	2	2 728	4	3 284	—	—	—	—	—	—
in ballast	—	—	2	1 954	—	—	—	—	—	—
sailing vessels.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

Norwegian Merchant Ves

steamers.										
with cargoes	11	11 970	6	4 165	—	—	—	—	—	—
in ballast	1	897	29	24 285	—	—	—	—	—	—
Total	31	33 626	155	117 441	68	55 518	123	104 513	16	12 634

from Foreign Countries to Japan.

Nagasaki.		Kuchinotsu.		Niigata.		Hakodate.		Muroran.		Otaru.		Total.	
No.	Tons.	No.	Tons.	No.	Tons.	No.	Tons.	No.	Tons.	No.	Tons.	No.	Tons.
29	21 520	—	—	1	2 009	—	—	—	—	—	—	113	89 230
38	28 123	52	67 415	—	—	3	2 186	4	7 042	3	3 704	206	196 247
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	2 654
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

cleared for Foreign Countries.

56	37 369	52	67 415	—	—	4	3 017	4	7 042	2	3 968	259	231 973
7	6 407	—	—	1	2 009	—	—	—	—	3	3 871	18	17 342
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

sels entered coastwise.

—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	6	6 012
9	7 683	—	—	—	—	1	831	—	—	—	—	12	10 468
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

sels entered coastwise.

3	3 988	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	20	20 123
9	9 196	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	39	34 478
151	114 286	104	134 830	2	4 018	8	6 034	8	14 084	8	11 543	674	608 527

1897.

Norwegian Merchant Vessels entered

	Yokohama.		Kobe.		Shimonoseki.		Moji.		Karatsu.	
	No.	Tons.	No.	Tons.	No.	Tons.	No.	Tons.	No.	Tons.
steamers . . .	12	15 585	41	34 105	9	10 040	43	48 765	7	5 885
sailing vessels .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

Norwegian Merchant Vessels

steamers . . .	3	4 657	22	15 960	9	10 040	44	49 686	7	5 885
sailings vessels .	1	2 654	—	—	—	—	—	—	—	—

Norwegian Merchant Ves

steamers . . .	6	10 064	6	9 739	—	—	—	—	—	—
sailing vessels .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

Norwegian Merchant Ves

steamers . . .	16	22 717	23	25 226	—	—	—	—	—	—
sailing vessels .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Total	38	55 677	92	85 030	18	20 080	87	98 451	14	11 770

from Foreign Countries to Japan.

Nagasaki.		Kuchinotsu.		Niigata.		Hakodate.		Muroran.		Otaru.		Total.	
No.	Tons.	No.	Tons.	No.	Tons.	No.	Tons.	No.	Tons.	No.	Tons.	No.	Tons.
58	42 750	16	15 755	—	—	—	—	3	3 364	4	6 525	193	182 774
2	848	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	848

cleared for Foreign Countries.

55	37 260	17	16 771	—	—	1	1 008	3	3 364	4	6 525	165	151 156
2	848	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3	3 502

sels entered coastwise.

1	1 008	—	—	—	—	1	1 008	—	—	—	—	14	21 819
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

sels cleared coastwise.

4	6 496	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	43	54 439
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
122	89 210	33	32 526	—	—	2	2 016	6	6 728	8	13 050	420	414 538

Movements of Norwegian Steam Ships at

Date of Arrival.	Name of Ship.	Net register tonnage.	Wherefrom.	Nature of cargo.
January 4	„Bjorg“	484	Shanghai	Cotton
— 5	„Toyen“	710	—	—
— 23	„Pronto“	838	—	—
February 3	„Albert“	451	—	—
— 3	„Tordenskjold“	738	Saigon	Rice
— 7	„Oscar II“	1 999	New York via Porto	General
March 4	„St. Andrews“	2 009	Batoum	Petroleum
April 2	„Bjorg“	484	Shanghai	General
— 12	„Aladdin“	1 988	New York	—
May 1	„Bjorg“	484	Shanghai	—
— 10	„Jacob Christensen“	1 088	Manila via Porto	Sugar
— 30	„Bjorg“	484	Newchwang	Beancake
June 19	ditto	484	—	—
July 3	„Frey“	1 948	New York	General
— 3	„Oslo“	778	Shanghai	—
— 7	„Tamarind“	884	Yokohama	part orig. cargo
— 17	„Bjorg“	484	Newchwang	Beancake
— 26	„Frey“	1 948	Yokohama	part cargo
August 9	„Lio“	2 003	New York	General
— 12	„Tamarind“	884	Newchwang	Beancake
— 12	„Terrier“	1 008	Hongkong	General
Septbr. 10	„Bjorg“	484	Newchwang	Beancake
— 11	„Tamarind“	884	—	
— 27	„Nord“	768	Pulo Simbilan	Petroleum
— 29	„Bygdø“	772	Newchwang	Beancake
Octbr. 4	„Ariel“	994	—	—
— 5	„Hermes“	849	—	Beans
— 20	„Prosper“	789	—	—
— 25	„Bjorg“	484	—	—
Novbr. 3	„Borg“	738	—	—
— 4	„Tamarind“	884	—	—
— 11	„Bjorg“	484	—	—
— 15	„Produce“	1 002	—	—
— 20	„Terrier“	1 008	Hongkong	General
— 20	„Oslo“	778	—	—
— 23	„Tamarind“	884	Newchwang	Beans
— 26	„Tordenskjold“	738	Hongkong	General
— 29	„Bjorg“	484	Newchwang	Beans
Decbr. 10	„Produce“	1 002	Shanghai	General
— 15	„Pronto“	838	Hongkong	Rice
— 16	„Astrid“	975	—	—

the port of Kobe during the year 1897.

Date of Departure.	Whereto.	Nature of cargo.	Fes.		Remarks.
January 11 .	Shanghai	General	$ 15	35	
— 14 .	—	—	„ 22	55	
— 25 .	— via Moji	Coal	„ 26	60	
—	—	—	„ 14	90	Sold to Japanese
February 10 .	Moji & China	Coal	„ 26	47	
— 20 .	Yokohama	part orig. cargo	„ 33	15	half fees
March 10	—	—	„ 33	30	—
April 7 .	China via Moji	Coal	„ 15	84	
— 18 .	Yokohama	part orig. cargo	„ 32	70	half fees
May 7 .	China via Moji	Coal	„ 15	90	
— 14 .	— via Kuchinotsu	—	„ 17	89	
June 5 .	Newchwang	part coal	„ 15	90	half fees
— 23	—	—	„ 15	90	
July 5 .	Yokohama	part orig. cargo	„ 34	09	half fees
— 6 .	Shanghai	General	„ 27	23	
— 13 .	Newchwang	part coal	„ 25	87	
— 24 .	Cheefoo	General	„ —	—	no fees
— 31 .	New York	—	„ 34	09	half fees
August 15 .	Yokohama	part orig. cargo	„ 34	63	—
— 20 .	Hakodate	General	„ 25	87	
— 20 .	—	—	„ 35	28	
Septbr. 17 .	Newchwang	part coal	„ —	—	no fees
— 18 .	Shanghai	General	„ 25	87	
Octbr. 9 .	Singapore	—	„ 26	88	
— 5 .	Newchwang	part coal	„ 27	02	
— 9 .	—	—	„ 34	79	
— 9 .	—	—	„ 29	72	
— 22 .	—	—	„ 27	60	
— 27 .	—	—	„ —	—	no fees
Novbr. 7 .	Moji & China	—	„ 25	83	
— 9 .	Newchwang	Ballast	„ 12	93	half fees
— 14 .	—	—	„ —	—	no fees
— 23 .	Shanghai	General	„ 35	07	
— 25 .	Tientsin	—	„ 35	28	
— 26 .	Karatsu & China	Coal	„ 27	23	
— 27 .	Moji & China	—	„ 25	87	
Decbr. 3 .	Hongkong	General	„ 25	83	
— 5 .	Shanghai	—	„ —	—	no fees
— 14 .	Moji & China	Coal	„ 35	07	
— 22 .	— —	—	„ 29	33	
— 24 .	— —	—	„ 34	16	

Det er at beklage, at svenske Redere ikke har fundet det lønnende at deltage i Fragtfarten paa de østasiatiske Farvande. De høie Hjemmefragter iaar (1899) vil naturligvis ikke opmuntre til Udsendelse af Skibe til saa langt bortliggende Fragtmarkeder, tvertimod er det at befrygte, at en Del norske Redere trækker sine Skibe ud af det østasiatiske Marked for at anvende dem i de nærmere Farvande, hvor sikre høie Rater kan opnaaes.

For den svenske Skibsfart forekommer det mig specielt at kunne aabne sig et Marked ved Flodfarten paa Yangtzefloden, der i den nærmeste Fremtid maa og vil gjøre enorme Fremskridt. De ved den svenske Flodfart i Argentina gjorte heldige Erfaringer burde opmuntre svenske Redere til ogsaa at forsøge paa den store kinesiske Flod, hvis mægtige Opland med store Byer vil kræve en Mængde Tonnage.

Stockholm den 19de September 1899.

Ove Gude.

For Oplysninger og Materiale, der velvillig er bleven stillet til min Disposition, har jeg at takke de forenede Rigers forhenværende Vicekonsul i Yokohama Hr. v. Walrée, Vicekonsulen i Tientsin Hr. Marck, Vicekonsulen i Hongkong, Hr. G. Harling og Hr. Olaf Thoresen i Shanghai.

Indhold: **Beretning fra Minister Gude ang. den norske og den svenske Skibsfart i Østasien** S. 673.

Johannes Bjørnstads Bogtrykkeri.

Beretninger om Handel og Skibsfart.

Uddrag af Aarsberetninger fra de norske og svenske Konsuler for 1898 m. M.,

No. 15. udgivet ved Departementet for det Indre. **1899.**

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

Antwerpen.

Aarsberetning dateret 17 September 1899.

Skibsfarten i 1898.

Norske Fartøier.	Med Ladning.		I Ballast.		Tilsammen.				Brutto-fragter. frcs.
							Deraf Dampskibe.		
	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	
I. Ankomne.									
Fra Norge til Hovedstationen	85	43 356	-	-	85	43 356	70	37 900	659 596
- Norge til Vicekonsulsstationerne	103	35 772	-	-	103	35 772	28	12 942	513 100
- Sverige til Hovedstationen	16	11 502	-	-	16	11 502	14	10 730	134 350
- Sverige til Vicekonsulsstationerne	8	3 464	-	-	8	3 464	4	2 264	79 200
- andre Lande til Hovedstationen	104	83 750	17	12 541	121	96 291	88	73 924	1 658 230
- andre Lande til Vicekonsulsstationerne	27	19 472	7	3 525	34	22 997	25	16 853	514 400
Ialt	343	197316	24	16 066	367	213382	229	154613	3 538 876
II. Afgaaede.									
Til Norge fra Hovedstationen	56	31 500	16	7 146	72	38 646	55	31 702	419 325
- Norge fra Vicekonsulsstationerne	1	217	75	25 408	76	25 625	8	3 999	500
- Sverige fra Hovedstationen	3	1 541	6	4 446	9	5 987	3	2 595	7 225
- Sverige fra Vicekonsulsstationerne	-	-	4	1 169	4	1 169	-	-	-
- andre Lande fra Hovedstationen	77	48 913	71	64 977	148	113890	117	92 389	402 979
- andre Lande fra Vicekonsulsstationerne	16	7 691	48	27 376	64	35 067	49	28 423	90 100
Ialt	153	89 862	220	130522	373	220384	232	159118	920 129

Af svenske Skibe ankom 211, drægtig 123 665 Tons, hvoraf 198 var Dampskibe med en Drægtighed af 118 056 Tons.

Erlagte Konsulatafgifter og Gebyrer udgjorde i 1898:

	Ved Hoved-stationen.	Ved Vicekonsulsstationerne. Ialt.	Deraf tilfaldt Konsulsk.	Ialt tilfaldt Konsuls-kassen.	Expeditionsgebyrer.
Af norske Skibe	10 635.90	5 386.10	2 693.05	13 328.95	701.52
„ svenske —	6 069.60	2 242.70	1 121.35	7 190.95	80.80
Tilsammen	16 705.50	7 628.80	3 814.40	20 519.90	782.32

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

	Antal.	Tons.	Deraf Seil. Antal.	Tons.	Deraf Damp. Antal.	Tons.
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
1898:	367	213 382	138	58 769	229	154 613
Deraf Antwerpen:						
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	159 777
1897:	219	141 193	59	27 110	160	114 083
1898:	222	151 149	50	28 595	172	122 554

Til Vicekonsulsstationerne ankom i 1898 145 norske Fartøier med tilsammen 62 233 Reg Tons Drægtighed mod i 1897 149 Fartøier, drægtige 57 565 Reg. Tons, altsaa en Formindskelse af 4 i Antal, men med en Forøgelse i Tons af 4668. Navnlig er den norske Skibsfart paa Gent stegen i de senere Aar; der ankom saaledes derhen af norske Skibe:

	Ant.	Tons.
i 1896:	63	23 060
- 1897:	85	34 421
- 1898:	88	41 695

medens Skibsfarten paa Ostende er mere stillestaaende, idet der af norske Skibe ankom derhen:

	Ant.	Tons.
i 1896:	57	19 895
- 1897:	64	23 144
- 1898:	57	20 538

Af svenske Skibe ankom i 1898 til Vicekonsulsstationerne 43 paa 26 198 Tons, hvoraf kun 3 paa 1 944 Tons var Seilskibe.

Af ovenstaaende Opgaver fremgaar, at vor Skibsfart paa Distriktet vedbliver at gjøre Fremgang, idet den ankomne Tonnage fra 138 016 Tons i 1895 jevnt er steget til 213 382 Tons i 1898. Denne Stigning kan siges udelukkende at falde paa vor Dampskibsfart, idet dennes Tonnage i Tidsrummet 1895—1898 inkl. omtrent er fordoblet, medens vor paa Distriktet trafikerende Seilskibstonnage blot er forøget med 5 242 Tons.

Naar Hensyn tages saavel til de belgiske Havnes og navnlig til Antwerpens Betydning for Skibsfarten i sin Almindelighed som til det norske Flags fremtrædende Stilling inden den internationale Skibsfartsbevægelse, indtager vor Handelsflaade i de herværende Havne dog fremdeles ingenlunde den Plads, som synes at skulle tilkomme den.

I 1898 ankom saaledes til belgiske Havne i det Hele 8 335 Skibe paa 8 233 700 Tons. Af denne Tonnage faldt for Indgaaende paa

det engelske Flag	. .	47.01 pCt.
„ belgiske —	. .	20.00 „
„ tyske —	.	19.60 „

medens det norske Flag i denne Bevægelse kun repræsenterede 2.8 pCt., det danske 2.6 pCt., det franske 2.2 pCt., det japanesiske 2.2 pCt. og det svenske 1.8 pCt. Naar hensees til at t Ex. i 1884 Norge og Sverige deltog med 7.9 pCt. i Skibsfartsbevægelsen paa Belgien, medens Tyskland paa dette Tidspunkt blot repræsenterede 9.1 pCt., vil det sees, at det relative Forhold for Tiden ikke er til vor Fordel.

Som oftere fremhævet skyldes dette Forhold hovedsagelig den Omstændighed, at medens Storbritannien og Tyskland væsentlig har havt sin Opmærksomhed henvendt paa Dannelsen af faste Dampskibslinjer, saaledes at disse Landes Flag nu repræsenteres i faste Ruter mellem belgiske Havne paa den ene Side og næsten alle Nationers Havne paa den anden, er der fremdeles kun i Virksomhed en eneste norsk fast Linje, nemlig den for omtrent 20 Aar siden af Østlandske Lloyd etablerede ugentlige Linje mellem Antwerpen og Christiania som Endepunkt og Christiansand samt Arendal som Anløbssteder. Alle andre herpaa trafikerende Skibe har været outsiders, omend vistnok endel Dampskibe i de senere Aar under Time-Charter har gjort herpaa noksaa regelmæssige Reiser.

Efter den Udvikling, som de britiske og tyske Linjer har antaget, tør det ogsaa være vanskeligt med vore relativt indskrænkede Midler fortiden at istandbringe en regelmæssig Forbindelse under norsk Flag mellem belgiske og andre fremmede Havne. Allerede i Aarsrapporten af 7de Mai 1884 fremhævede imidlertid dette Generalkonsulat de formentlige Fordele ved at oprette en fast og regelmæssig Dampskibslinje mellem Antwerpen og det vestlige Norge. Længe har vi Intet foretaget i denne Retning, men Realisationen af Tanken synes dog nu at være sikret, idet Vesteraalens driftige Dampskibsselskab har besluttet sig til at aabne en fast 14-daglig (senere ugentlig) Forbindelse mellem Narvik og Antwerpen. Da Vest- og Nord-Norge allerede henter ad indirekte Vei ikke ubetydelige Kvanta Varer fra Belgien, og da dette Lands Havne vil kunne

udvikles til forholdsvis vigtige Konsumtions- og Transitmarkeder for Vest- og Nord-Norges Produkter, er det at haabe, at nævnte Selskab vil finde sine Bestræbelser kronede med Held, om det end maaske i Begyndelsen vil have at kjæmpe med enkelte Vanskeligheder.

Naar Udviklingen af vor Skibsfart i Belgien ikke har holdt Skridt med enkelte andre Nationers, ligger Grunden yderligere og ikke mindst i den Omstændighed, at vi har været for langsomme i at slutte os til Overgangen fra Seil til Damp, og at derved en af de Transporter, som tidligere optog en større Del af vor Skibsbevægelse paa Distriktet, nemlig Trælasttransporten, nu for en stor Del er gaaet os ude af Hænde. I 1883 ankom saaledes under alle Nationers Flag 241 Seilskibe og 81 Dampskibe med Trælast til Antwerpen, hvoraf 95 Seilskibe og 5 Dampskibe var norske. Senere begyndte Damp mere og mere at fortrænge Seil under Transport af denne Vare, uden at vi fulgte med i Bevægelsen. Medens for Tiden engelske, tyske og danske Dampskibe i stort Antal hidbringer Trælast, navnlig fra Østersøen, er det saaledes nu næsten et Særsyn at se et norsk Dampskib ankomme hertil fra en fremmed Havn med denne Vare, paa samme Tid som norske Seilskibe, lastede med Trælast, viser sig mere og mere sjeldent. Efter en officiel Opgave, hvis Nøiagtighed dog tør underkastes nogen Tvil, ankom der saaledes i 1898 til Antwerpen med Trælast under alle Flag 269 Dampskibe paa 233 154 Tons og 40 Seilskibe paa 22 936 Tons. Af disse var 28 Dampskibe og 27 Seilskibe norske, men næsten alle kom fra Norge, kun 8 Dampskibe paa 6 276 Tons og 2 Seilskibe paa 1 374 Tons bragte Trælast fra Østersøen, medens blot 8 norske Seilskibe og intet norsk Dampskib hidførte Trælast fra amerikanske Havne. Vor store, vigtige og indbringende Trælastfart mellem fremmede og herværende Havne sees saaledes næsten ganske at være ophørt.

Det Terrain, som vi inden denne Transportgren har tabt, synes der dog at være Anledning for os til atter at gjenvinde. Den Erfaring, vi gjennem Tiderne har erhvervet i Trælastfarten, gjør os særlig skikkede for samme, og for at kunne indtage vort tidligere Standpunkt kræves formentligen kun visse Forandringer i selve Driftsmaaden. Til de vigtigste af disse maa regnes Anvendelse af dertil egnede Skibe.

Til denne Fart kræves nu næsten udelukkende Dampskibe, men ikke ethvert Skib kan betragtes som egnet for samme, blot fordi det er et Dampskib. Som i tidligere Rapporter fremhævet, er ogsaa i denne Trade Specialiseren nødvendig. Forat opnaa fuldt gunstige Resultater behøves Dampskibe, der er særlig byggede med Trælastfart for Øie og følgelig af en Konstruktion og Udrustning, der tillader at indlaste og at føre med fuld Tryghed, saavel under som paa Dæk, det størst mulige Kvantum af de forskjelligste Dimensioner, og som yder alle Lettelser under Lastens Ind- og Udtagende. Iagttages under Bygningen alle de specielle Hensyn, som Farten kræver, vil vistnok derved et vigtigt Bidrag ydes til Gjenvindelse for os af det store Virksomhedsfelt, som Trælasttransporten frembyder, ikke blot inden dette Distrikt, men overhovedet inden Verdensomsætningen.

Fragtmarkedet.

Forøgelsen af Verdenstonnagen ved Nybygninger har i 1898 været høist betydelig, og et Fald i Fragter kunde derfor befrygtes. Den Udvikling i Om-

sætningerne, hvortil Aaret har været Vidne, har imidlertid herimod dannet en Modvægt, saaledes at Fragterne i de fleste Ruter i Aarets Løb har havt en stigende Tendens og ved dets Udgang har indtaget en Stilling, der giver Anledning til at antage, at et Nedslag ikke er nær forestaaende. Det er navnlig den enorme Trafik for de Forenede nordamerikanske Stater i Korn, Bomuld og andre Artikler, som har bidraget til denne Fasthed i Raterne; hertil kommer ogsaa Efterspørgselen efter Tonnage i de ostindiske Havne for Export af Ris m. v. dels til Europa og dels til Havne i China og Japan. Krigen mellem de Forenede Stater og Spanien og Krigsrygter i Europa bidrog vistnok til i Aarets Midte at frembringe et mindre Fald, men dette blev af kort Varighed, tildels fordi den britiske Minestrike havde en livlig Kulexport fra de Forenede Stater til Følge.

Nedenstaaende Tabel giver en Oversigt over Fluktuationerne af de indgaaende Fragter under 1898: (Se Side 738).

Paa norske Fartøier paamønstredes i 1898 426 Mand og fra samme afmønstredes 456 Mand. 11 Mand rømte.

Gjennem Generalkonsulatet hjemsendtes i Aarets Løb som opsparede norske Hyrebeløb en samlet Sum af frcs. 17 093.90 mod frcs. 6 031.00 i 1897.

Til den herværende Sjømandskirke erlagdes gjennem Generalkonsulatet i frivillige Bidrag et Beløb af frcs. 513.75 mod frcs. 636.20 i 1897.

Handel.

Belgiens Omsætning med Udlandet gik i 1898 op til en ikke nogensinde tidligere naaet Høide, saavel hvad Commerce Général som Spécial angaar, og hvad enten man ser hen til Export eller Import. Forøgelsen rammer især Omsætningen med Tyskland, hvorhen der i 1898 exporteredes for en Værdi af 451 Millioner frcs. belgiske Varer mod 363 Millioner i 1897, men har ogsaa for en væsentlig Del strakt sig til de Forenede nordamerikanske Stater, hvorfra Belgien for Konsumtion i selve Landet i 1898 har hentet Varer for 303 Mill. frcs. mod 230 Mill. i 1897.

For Norges Vedkommende angiver den belgiske Statistik ikke den samme Fremgang for 1898 i Sammenligning med det forudgaaende Aar. I Henhold til denne Statistik indførtes til Belgien for følgende Værdier:

	I Commerce Général.	I Commerce Spécial.
1897:	frcs. 22 417 000	20 115 000
1898:	„ 20 306 000	20 718 000

medens der udførtes fra Belgien til Norge:

	I Commerce Général.	I Commerce Spécial.
1897:	frcs. 16 739 000	7 330 000
1898:	„ 16 162 000	7 728 000

Afgangssted	Bestemmelsessted.	Ladning.	Enhed.	Høieste Fragtrate.	Laveste Fragtrate.	Fragtrate 31te Decbr. 98.
Australien	U. K. Kontinentet	Uld	40 Kub. Fod	36 sh. 3 d	32 sh. 6 d	36 sh. 3 d
San Francisco	Do.	Hvede	Ton Vægt	31 sh. 3 d	18 sh. 9 d	25 sh.
Sydamerikas Vestkyst	Do.	Nitrate	Do.	35 sh.	32 sh. 6 d	32 sh. 6. d
Seilskibe	Do.	Do.	Do.	31 sh. 3 d	22 sh.	27 sh. 6 d
Philippinerne	U. K. eller U. S.	Sukker etc.	Ton	42 sh. 6 d	25 sh.	—
Burmah	U K. Kontinentet	Ris	Ton Vægt	40 sh.	23 sh. 9 d	30 sh.
Rangoon eller Moulmein	Bombay	Teak	50 Kub. Fod	18 Rupis	16 Rupis	17 Rupis
River Parana	U. K. Kontinentet	Korn	Ton	27 sh. 6 d	12 sh.	23 sh.
Baltimore, Newport	Do.	Do.	Quarter	5 sh. 3 d	2 sh. 1½ d	3 sh. 6 d
Pensacola	Do.	Planker	Std.	135 sh.	110 sh.	120 sh.
Montreal eller Quebec	Do.	Do.	Do.	55 sh.	40 sh.	—
Riga	Lond ell Øst-Engl.	Do.	Do.	27 sh.	19 sh.	—
Cronstadt	Do.	Do.	Do.	30 sh. 6 d	24 sh.	—
Odessa	U. K. Kontinentet	Korn	Ton	15 sh.	8 sh. 1½ d	11 sh. 6 d
Kustendje	Do.	Do.	Do.	15 sh.	8 sh. 6 d	11 sh.
Middelhavet, Frugthavne	U. St.	Frugter		34 sh.	20 sh.	20 sh.
Huelva	Do.	Mineral	Ton Vægt	14 sh.	8 sh.	10 sh. 6 d

I Henhold til den belgiske Statistik synes der altsaa i 1898 at være indtraadt en midlertidig Stands i den stærke Udvikling, som gjennem en længere Aarrække har fundet Sted i Norges Omsætninger. I Henhold til den norske Statistik er nemlig Værdien af denne Omsætning fra 6 Mill. Kroner gjennemsnitlig aarlig i Tidsrummet 1881—1885 steget til 18 Mill. Kr. i 1897, saaledes at den følgelig i de sidste 15 Aar har tredoblet sig. Stigningen falder navnlig paa Indførselen til Norge fra Belgien, hvilken fra $2^1/_2$ Mill. Kr. i førstnævnte Tidsrum i 1897 gik op til omtrent 12 Mill, medens Udførselen fra Norge til Belgien fra $3^1/_2$ Mill. i Tidsrummet 1881—1885 steg til $6^1/_2$ Mill. Kr. i 1897. Belgien, som i 1881—1885 kun med 2.2 pCt. deltog i vor udenlandske Omsætning, repræsenterede paa denne Maade i 1897 4.25 pCt., medens t. Ex. Frankrig fra 4.2 pCt. i 1881 er faldt ned til 2.65 i 1897 eller til en Værdi, der med 7 Mill. Kr. understiger vor Omsætning med Belgien.

Enkelte og deriblandt de vigtigste af vore Exportartikler viser dog i 1898 en Stigning mod tidligere Aar. Dette gjælder først og fremst Trælast, hvoraf Importværdien efter den belgiske Statistik var i Millioner frcs.:

1895	1896.	1897.	1898.
10.1	11.5	13.5	14.5

samt Fisk, hvoraf Importværdien var i Tusender af frcs.:

1896.	1897.	1898.
316	288	596

medens derimod Træmasse, Is, Mineraler, Spiger, Tran, Papir, Skind og Huder, Sten og Kjød dels viser Stilstand, dels nogen Nedgang.

Hvad paa den anden Side Exporten fra Belgien til Norge angaar, har efter den belgiske Statistik Stigningen i de sidste 4 Aar været jævn og navnlig i 1897 temmelig stærkt opadgaaende. Der udførtes nemlig til Norge af belgiske Varer i Millioner francs:

1895.	1896.	1897.	1898.
5.1	5.7	7.3	7 7

Af belgiske Exportartikler til Norge indtager ingen en særlig fremtrædende Plads saaledes som t. Ex. Trælast af norske til Belgien. Den høieste Exportværdi naaede i 1898 Glasvarer, hvoraf der udførtes til Norge for 763 000 frcs. og Staal i Stænger, Plader og Traad, hvoraf Værdien var frcs. 754 000.

Den relative Stilling, som Exporten af de vigtigste belgiske Artikler indtog i de sidste 4 Aar, fremgaar af følgende Opgave. Der indførtes til Norge i Tusinder af francs:

	1895.	1896.	1897.	1898.
Glasvarer	206	446	554	763
Staal i Stænger m. v. .	594	81	469	754
Jern, smedet, valset, m. v.	523	681	743	713

	1895.	1896.	1897.	1898.
Rebslagerarbeide . . .	442	440	447	465
Kornvarer	—	15	51	424
Lin- og Hampegarn . .	354	420	548	418
Zink, uforarbeidet .	32	116	167	351
Cement	51	102	200	346
Sukker, raffineret . .	284	358	287	340
Kemikalier	320	234	361	324
Vegetabilske Substanser:				
Oljefrø m. v. . . .	—	118	209	320
Staal, bearbeidet . . .	400	31	274	283
Huder, raa, garvede m. v.	378	255	564	153

Det maa vel bemærkes, at der i ovenstaaende Opgaver kun er opført Artikler, der er konsumerede i Belgien eller dersteds producerede (commerce spécial). Medtager man derimod i Beregningen ogsaa Varer, der gaar til eller fra Norge i Transit over Belgien (commerce général), bliver Zifrene betydelig forøgede. Dette gjælder navnlig Exporten fra Belgien til Norge, idet der — som ovenfor anført — i 1898 sendtes over Belgien fremmede Varer til en Værdi, som oversteg Værdien af de belgiske. (Værdien af Exporten til Norge af fremmede Varer var 8 434 000 frcs., af belgiske 7 728 000 frcs.). Den væsentligste af disse Artikler er Kaffe, af hvilken der i 1898 kom til Norge over Belgien for frcs. 1 133 000 (i 1897 for frcs. 2 536 000), men ikke ubetydelige Kvanta af Spindestoffe, halv- og helforarbeidede Metaller, Maskiner, Manufakturvarer af Spindestoffe m. fl. andre Artikler, hovedsagelig producerede i Tyskland og delvis i Schweitz og Frankrig, kommer os ogsaa ihænde over dette Land.

Som allerede fremgaar af den statistiske Oversigt, har der i det forløbne Aar raadet stor Livlighed inden de forskjellige Handelsgrene. Den industrielle Virksomhed har end yderligere udviklet sig; Udvindingen af Kul og Produktionen af raat og halvforarbeidet Jern og Staal og af Jern og Staal i Arbeide har tiltaget under stigende Priser, paa samme Tid som Aaret for metallurgiske Artikler i sin Helhed er afsluttet med en fast Tendens og med talrige Bestillinger.

Om end Aaret maa betragtes som i sin Almindelighed gunstigt, har det dog ikke kunnet undgaaes, at enkelte af de Artikler, som er Gjenstand for Omsætning mellem Norge og Belgien, ikke fuldt ud har deltaget i den raadende Livlighed. Dette vil nærmere fremgaa af nedenstaaende mere detaillerede Fremstilling af Omsætningen i disse Artikler.

Trælast.

Importen fra de forskjellige Lande til Belgien af denne Vare har i 1898 været større end nogensinde tidligere, idet den er gaaet op til 923 000 metr. cubes, — deri ikke medregnet Eg- og Nøddetræ, tynde Spirer etc. (bois divers) og bearbeidet Træ.

Denne Forøgelse af Importen er dog intet Særkjende for 1898; ogsaa under de nærmest forudgaaende Aar er den skredet raskt fremad, idet der indførtes i Tusinder af Kubikmeter:

1894.	1895.	1896.	1897.	1898.
691	664.	814.	905.	923.

Det tør ikke være uden Interesse at bemærke, hvorledes denne Import fordeler sig mellem de forskjellige Exportlande. Der indførtes i Tusinder af Kubikmeter fra:

	1894.	1895.	1896.	1897.	1898.
Norge }	399	122	141.5	167	178.4
Sverige }		262.5	333.5	338.6	280.5
Rusland	204	191	222	271	305.5
For. nordam. Stater	33	41	51	52.5	75.5
Holland	22	15	23	24	26.5
Tyskland	11	11	12	15	11.4

Som det vil sees, indtog i 1898 Rusland den første Plads som Exportland af Trælast til Belgien, en Plads, som Sverige i Aarrækker har bibeholdt, og som det vistnok atter vil vide at erhverve.

Den vigtigste belgiske Havn for Import af Trælast er Antwerpen, hvorefter kommer Gent og Ostende. La Chambre de Commerce d'Anvers offentliggjør aarlig en Oversigt over Importen til denne Havn med Angivelse af de forskjellige Dimensioner. I Lighed med, hvad der er skeet i tidligere Rapporter hidsættes denne Oversigt.

Der indførtes til Antwerpen:

	1898.	1897.	1896.
Huggen Gran og Furu m^3	20 927	16 638	16 439
Saget — „ — „	350 136	393 191	357 795
Kassebord for Glas og Tøndestav . . .	74 127	84 253	70 817
Egetræ og Teak .	38 150	34 533	28 454
Yellow Pine, Hickory, Ask, Bøg	3 817	2 730	2 045
Tilsammen m^3	487 157	531 345	475 550

Denne Import fordelte sig paa følgende Lande:

		1898.	1897.	1896.
Fra Norge . .	m^3	72 319	71 796	57 980
„ Sverige . .	„	91 937	129 082	119 413
„ Finland . . .	„	87 515	87 850	87 661
„ Rusland, Tyskland	„	159 069	181 763	140 728
„ Amerika . .	„	76 317	60 854	51 130

Fra Norge, Sverige og Finland indførtes i 1898, sammenlignet med de to nærmest foregaaende Aar, følgende Kvanta og Dimensioner:

Planker.

		3″—4″ ×10″—13″	3″×9″	3″×8″ og mindre
Fra	Norge	5 479	72 845	10 043
„	Sverige	3 518	19 498	14 923
„	Finland	1 822	5 448	7 152
	Tilsammen 1898	10 819	97 791	32 118
	1897	7 899	130 941	42 786
	1896	10 523	103 024	79 969

Battens:

		$2^1/_2$″×8″ og større.	$2^1/_2$″×7″	$2^1/_2$″×$6^1/_2$″	$2^1/_2$″×6″ og mindre.
Fra	Norge	151	226 862	158 984	186 919
„	Sverige	1 839	77 473	34 393	75 775
„	Finland	1 024	143 511	68 364	271 411
Tils.	1898	3 014	447 846	261 741	534 105
	1897	30 876	632 320	412 374	643 968
	1896	16 915	634 648	438 792	635 708

Bord:

		2″	$^6/_4$″	$^5/_4$″	$^3/_4$″ $^4/_4$″	Høvlede.
Fra	Norge . .	94 603	14 065	—	60 733	126 907
„	Sverige . .	103 524	265 020	126 714	2 913 272	33 358
„	Finland . .	194 027	464 602	283 217	2 654 549	—
Tils.	1898	392 154	743 687	409 931	5 628 554	160 265
	1897	669 627	599 090	668 516	5 572 277	530 631
	1896	392 470	802 578	487 091	5 539 948	308 377

Kassebord:

		Stykker.	m^3.
Fra	Norge	13 455 722	30 903
„	Sverige	8 505 738	29 575
„	Finland	4 197 329	7 391
Tils.	1898	26 158 789	67 869
	1897	22 589 830	64 790
	1896	30 607 642	67 272

Forøvrigt indførtes til Antwerpen:

	Kassebord.	Saget Furu og Gran	Huggen Furu og Gran.	fg.	Tils. m³
Fra Riga m³ . . .	94	65 389	10 477	—	75 960
„ Hvide Hav, Libau, Mindau .	2 247	39 320	260	399	42 226
„ Narva, St. Petersburg, Kronstadt	2 790	9 838	352	—	12 980
„ Stettin og Danzig	—	—	4 723	5 501	9 249
„ Memel og Königsberg	417	—	—	—	417
„ Adriaterhavet og Sortehavet . .	710	223	—	16 329	17 262
Tils. 1898 m³	6 258	114 770	15 812	22 229	159 069
1897 „	19 463	126 147	13 886	22 267	181 763
1896 „	3 140	105 905	12 758	18 925	141 728

Fra Columbia og Florida m³ 39 369
„ Forenede Stater og Canada m³ 34 098.

Af denne Oversigt fremgaar, at Indførselen til Antwerpen i 1898 fra Norge, Sverige og Finland understeg med 37 000 Kubikmeter Indførselen i 1897, og at Indførselen fra Riga i 1898 ligeledes var lavere end i 1897 (25 700 Kubikmeter); derimod har Importen fra det hvide Hav, Kronstadt og St. Petersburg i 1898 med 17 600 Kubikmeter oversteget Importen i 1897.

I Antwerpen var Trælastmarkedet i Aarets Løb temmelig trykket. 1897 udgik med meget betydelige Beholdninger, svag Efterspørgsel og liden Tillid til, at Priserne i Norden vilde kunne holde sig. Som Følge heraf indskrænkede man sig til de mest nødvendige Indkjøb, men desuagtet viste Priserne liden Fasthed, og navnlig blev det mere og mere vanskeligt at finde Kjøbere for Gran uden til et Lavmaal af Priser. Denne Træsort har dog mindre Betydning for det belgiske Marked end t. Ex. for det franske, og Granvirkets svage Stilling har saaledes mindre Indflydelse, end om det fuldt ud havde berørt det herværende Marked for Furuvirke.

Ved Aarets Udgang stod Priserne for de almindelige Dimensioner norsk Last af almindelig gode Mærker, Last og Fragt iberegnet:

Frcs. 195—200 for 3″×9″
„ 185—190 for $2^1/_2$ ×7″
„ $172^1/_2$—$177^1/_2$ for $2^1/_2$″×$6^1/_2$″
„ $162^1/_2$—$167^1/_2$ for $2^1/_2$″×6″

For enkelte Dimensioner Grans Vedkommende maatte Sælgerne dog ogsaa ved Aarets Udgang finde sig i en væsentlig Reduktion i disse Priser, — en Reduktion, der til visse Tider i Aarets Løb var stegen til 30 à 40 frcs. af de ovenangivne Noteringer.

Ved Udgangen af 1898 forefandtes i Antwerpen betydelige Beholdninger, men Udsigten til Fasthed eller endog Stigning i Priserne var allerede da forhaanden, og den under indeværende Aar vundne Erfaring har fuldt ud bekræftet dens Berettigelse, idet i 1899 Trælastpriserne paa det herværende Marked har naaet en Høide, hvortil man ikke paa flere Aar har været Vidne.

Træmasse.

Ifølge den officielle Statistik udgjorde Importen til og Exporten fra Belgien af Papirmasse — herunder ogsaa Straamasse, under de sidste tre Aar følgende Kvanta:

Pâtes de bois.

Import.

Fra	1898. Kg.	1897. Kg.	1896. Kg.
Norge	24 501 601	26 213 816	20 631 196
Sverige	21 837 832	18 409 035	18 266 003
Tyskland	9 261 143	15 973 193	19 069 346
Forenede Stater	2 581 565	2 236 129	934 507
Rusland	679 900	518 386	306 103
England	436 511	242 500	507 997
Schweitz	241 120	384 762	286 550
Holland	206 788	724 079	667 553
Danmark	127 370	75 815	226 130
Frankrige	88 550	79 345	122 372
Hamburg	81 088	136 770	153 619
andre Lande	24 700	14 593	116
Østerrige	—	70 120	1 063 855
	60 068 168	65 078 543	62 235 347

Samlet Export.

Til	1898. Kg.	1897. Kg.	1896. Kg.
	25 572 198	31 257 268	31 452 846
Frankrige	9 435 775	10 503 661	10 397 892
Spanien	3 809 653	4 922 471	5 775 911
England	3 756 125	4 897 896	1 965 068
Tyskland	3 555 749	927 641	1 757 742
Rusland	1 329 417	5 786 403	4 758 849

Som det vil sees, var der i 1898 en Nedgang i Importen, sammenlignet med det nærmest foregaaende Aars, af omkring 5 000 Tons.

Da imidlertid Exporten fra Belgien — en Export, der for en væsentlig Del turde udgjøres af fremmed Vare — under samme Tid har en lignende Formindskelse at opvise, kan heraf sluttes, at Størrelsen af den for belgisk Forbrug bestemte Import er forbleven omtrent den samme.

Importen fra Sverige gaar stadig fremover, medens den norske Import, omend adskillig høiere end i 1896, . ikke kom op til det betydelige Tal, som opnaaedes i 1897. Indførselen fra saavel Tyskland som Holland er gaaet adskillig ned, og den saa frygtede Konkurrance fra Amerika har endnu ikke formaaet at gjøre sig følelig gjældende, idet Importen deraf i Forhold til det nærmest forudgaaende Aar alene viser ubetydelig Fremgang.

Det bør forøvrigt her som ellers erindres, at en Opgang eller Nedgang i Importen fra de forskjellige Lande, i Henhold til Opgaverne i den officielle belgiske Statistik, delvis kan bero paa, at en Vare, som før indførtes over et andet Land, nu kommer direkte eller omvendt. Priserne har i Aarets Løb været fluktuerende, men i det Store og Hele lave, især for mekanisk Masse Da de fleste Kontrakter for Leverance under 1898 af kemisk Masse afsluttedes allerede den foregaaende Høst, erholdtes nogenlunde gode Priser, men alle Kjøb i Løbet af Aaret skeede til vigende Priser, hvad der muligens delvis skyldes Udsigten til stigende Konkurrance fra Amerika samt Meddelelserne om de nye svenske og norske Fabriker, som om kortere eller længere Tid kommer til at kaste sin Produktion paa Markedet. De stadig synkende Priser paa alle Sorter Papir bevirker ogsaa, at Papirfabrikanterne bliver mere nøieregnende med Hensyn til billige Indkjøb af Raamaterialer.

Det turde vedblivende være nødvendigt at henlede Opmærksomheden paa Ønskeligheden af lettere Baller, f. Ex. 8 Stykker pr. Ton, ligesom paa Nødvendigheden af grundig Perforering af den tørre Træmasse, det være sig mekanisk eller kemisk.

Fyrstikker.

Over Importen heraf foreligger ingen Statistik, men det antages, at Forbruget af svenske Stikker ikke har været i Aftagende. Priserne paa belgiske Stikker i Detail er gaaet ned, men ved at følge med heri har de svenske formaaet at opretholde sin Position; der er fremdeles et enkelt svensk Mærke, som synes at dominere Markedet. Et Par mindre Partier norske Stikker er i Aarets Løb blevne afsatte; de er af god Kvalitet, men har vanskeligt for at konkurrere i Priser. Ogsaa fra Tyskland importeres en Del.

Fisk.

I tidligere Rapporter har man gjentagende gjort opmærksom paa den betydelige Import af Fisk, som foregaar til Belgien. I 1898 opgik denne Import til 32 000 Tons, hvoraf 13 600 Tons Sild. I denne Import deltager dog Norge kun i yderst ringe Grad. Af den belgiske Statistik fremgaar, at der i forrige Aar fra Norge kun hidbragtes 68 Tons Sild og 592 Tons anden Fisk. Heri er dog kun den direkte Import indbefattet. Delvis over Tyskland og

Holland, men især over England, kommer til de herværende Markeder ikke ringe Kvanta norsk Fisk, navnlig Stokfisk. Størrelsen af denne Import kan ikke erfares, men der er Grund til at antage, at den er tilbagegaaende Det er nemlig fersk Fisk, som mere og mere er Gjenstand for Efterspørgsel, og vor tørrede Vare er nu hovedsagelig henvist til de lavere Klasser; selv blandt disse synes dog Forbruget at aftage.

Under gode Sildeaar har man fra Norge forsøgt at skibe fersk Sild til belgiske Havne; disse Skibninger har undertiden svaret god Regning, men ofte har de ogsaa mislykkedes, dels fordi der er ankommet formeget paa en Gang, dels ogsaa ikke mindst fordi Silden er kommen hertil i mindre god Forfatning.

Fra svensk Side vises i denne Henseende mere Omsorg, og Importen fra Sverige af fersk Sild har derfor i visse Aar været temmelig betydelig og vist sig noksaa lønnende for Afskiberne. I 1898 kom saaledes hertil fra Sverige 800 Tons mod Norges 68 Tons, og i 1896 140 Tons mod Norges 115 Tons.

Den ferske norske Sild har i afvigte Aar været betalt med 9—15 frcs. pr. Kasse paa 100 Kg.; Sild i Borsyre eller saltet er bleven solgt til 15—25 francs Tønden.

Foruden Sild kommer af fersk Fisk hertil fra Norge nogen Kveite, Rokke og Lange, men uregelmæssigt og sjelden i upaaklagelig Forfatning; i 1898 indførtes ogsaa hertil omtrent 600 Tønder tørret Flyndre, der opnaaede en Pris af 30—40 francs og leilighedsvis indtil 50 francs Tønden.

Der har været indført nogen saltet Torsk, men den har fundet liden Efterspørgsel, da den norske Torsk er for liden, for mager og ikke behandlet med tilstrækkelig Omhu; den er hersteds bleven solgt til en Pris, der har varieret mellem 20 og 30 frcs. Tønden.

Iaar har et belgisk Selskab i Ostende ladet i Henningsvær opkjøbe og tilberede efter belgisk Methode (à l'ostendaise) et Parti Lofottorsk paa omtrent 2 500 Tønder. Vicekonsulen i Ostende har oplyst, at Foretagendet ialfald iaar ikke har lønnet sig; thi medens saltet Vare, præpareret af Torsk, fanget af belgiske Baade, sælges for frcs. 70 à 100 pr. Tønde, opnaaede den norske ved Auktionssalg kun frcs. 42—52 for ældre Fisk og fra frcs. 30 til 38 pr. Tønde for ung, benævnt „Gullen", hver Tønde indeholdende 30 til 35 Stykker Fisk. Selskabet skal dog have til Hensigt at anstille end yderligere Forsøg.

Naar Importen hertil fra Norge af fersk Fisk er af saa liden Betydning, skriver dette sig dels fra den relativt ringe Udvikling, som Fangst og Handel med fersk Fisk endnu har naaet i det vestlige og nordlige Norge, og dels fra Mangel paa hurtige og regelmæssige Forbindelser mellem nævnte Dele af vort Land og Belgien. Denne Mangel er nu delvis afhjulpen ved Oprettelsen af den ovenfor omhandlede Dampskibslinje mellem Nord-Norge og Antwerpen, men da dens Baade anløber forskjellige Mellemstationer (t. Ex. Christiansand), bliver Overfartstiden for lang til, at fersk Fisk med fuld Sikkerhed kan medsendes. De Forhaabninger om en livligere Fiskeexport hertil fra Vest-Norge, som knyttes til denne Linje, vil saaledes under den nuværende Ordning neppe realiseres. Det egentlige internationale Fiskemarked i Belgien er Ostende, der selv eier et ikke ubetydeligt Antal Damp- og Seilfartøier anvendte til Fiskeri

i Nordsøen, og som derhos anløbes af forskjellige engelske, franske og hollandske Baade, som der afsætter sin Fangst. Om Betydningen af disse Omsætninger giver følgende Tabel en Oversigt. Der solgtes i Ostende ved Auktion (à la minque) i afvigte Aar fersk Fisk for følgende Beløb:

Belgiske	Dampskibe .	frcs. 1 645 000	
	Seilskibe . .	„ 1 369 000	
			frcs. 3 014 500
Engelske			„ 281 500
Franske			„ 341 000
Hollandske			„ 13 000
Smaafiskere			„ 34 000
			frcs. 3 684 000

Middelprisen pr. Kg. for den saaledes solgte Fisk var følgende:

Hyse . . .	frcs 0.50	Torsk . . .	frcs. 0.50
Helleflyndre .	„ 1 30	Rokke . . .	„ 0.50
Sild, fersk .	„ 0 15	Makrel . .	„ 0.90
„ røget .	„ 0.30	Pigvar . . .	„ 1.80
Lange . . .	„ 0 30	Lax, hollandsk	„ 6.00

Sten.

I Anledning af de i tidligere Indberetninger omhandlede store Brolægningsarbeider i Antwerpen har der været livlig Efterspørgsel efter Gadesten, og Behovet heraf er for den væsentligste Del bleven dækket af indenlandsk Vare, idet der i 1898 alene importeredes 8 926 126 Kg. mod 13 197 128 i 1897; af det førstnævnte Tal kom 3 071 325 Kg. fra Norge, derimod intet fra Sverige. De norske og svenske Stenbrud synes at have været utilbøielige til at nedsætte Priserne eller at rette sig efter de belgiske Fordringer med Hensyn til Dimensioner.

Belgiens Export af Gadesten i 1898 udgjorde 158 669 918 Kg., hvoraf 82 754 486 Kg. gik til Holland, et Land, der synes at maatte byde norske og svenske Stenexportører end bedre Chancer for en heldig Konkurrance med belgiske Varer end Belgien selv.

Enkelte Partier Kantsten saavel fra Sverige som fra Norge er blevne afsatte her under Aarets Løb.

Poleret Granit, Labrador og Syenit begynder at vække mere Opmærksomhed, og der er i det forløbne Aar bleven leveret en Del Arbeider af norsk Sten, deriblandt det i sidste Aarsberetning nævnte Monument i Byen Lierre, hvilket, hvad smukt Arbeide angaar, er bleven enstemmig rost. Det er imidlertid at beklage, at vi har saa vanskeligt for at konkurrere i Priser med fransk Vare (Vogesergranit) og med den skotske Stenindustri. Fra Tyskland kommer hertil adskillige Gravmonumenter.

W. Christophersen.

Helsingfors.

Skibsfarten i 1898.

Norske Skibe.	Med Ladning.		I Ballast.		Tilsammen.		Deraf Dampskibe.		Brutto-fragter i F. Mk
	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	
I. Ankomne:									
Fra Norge til Hovedstationen..	7	1 629	1	617	8	2 246	—	—	21 240
- — - Vicekonsulsstationerne	23	2 736	5	2 885	28	5 621	—	—	46 130
- andre Lande til Hovedstationen	24	10 592	8	3 614	32	14 206	—	—	99 800
- — - Vicekonsulsstationerne	108	54 916	239	129559	347	184475	—	—	357 271
Tilsammen	162	69 873	253	136675	415	206548	224	142236	524 441
II. Afgaaede:									
Til Norge fra Hovedstationen ..	—	—	1	42	1	42	—	—	—
- — - Vicekonsulsstationerne	7	1 701	1	48	8	1 749	—	—	26 345
- andre Lande fra Hovedstationen	23	10 711	16	5 699	39	16 410	—	—	105 750
- — - Vicekonsulsstationerne	324	173702	42	14 198	366	187900	—	—	3158684
Tilsammen	354	186114	60	19 987	414	206101	224	142236	3290779

Af svenske Skibe ankom 544 dr. 182 931 Tons.

Erlagte Konsulatafgifter af norske Skibe ved Hovedstationen F. Mk. 1 364.90, ved Vicekonsulsstationerne F. Mk. 15 609.06; heraf tilfaldt Konsulskassen F. Mk. 9 169.43; af svenske Skibe ved Hovedstationen F. Mk. 2 054.90, ved Vicekonsulsstationerne F.Mk. 12 075,71; heraf tilfaldt Konsulskassen F. Mk. 8 092.79; ialt tilfaldt Konsulskassen F. Mk. 17 262.22. Expeditionsafgifter norske F.Mk. 190.50, svenske 1 048.30, fælles 71.00, ialt F. Mk. 1 309.80.

Aarsberetning for 1898.

Det samlede Antal af med Last ankomne Fartøier, førende de forenede Rigers Flag, udgjorde 460 dr. 156 920 Tons, hvoraf 162 norske dr. 69 873 Tons og 298 svenske dr. 87 047 Tons.

Antallet af de med Ladning afgaaede saadanne Fartøier opgik til 754 dr. 336 733 Tons, hvoraf 354 norske dr. 186 114 Tons og 400 svenske dr. 150 619 Tons.

De opseilede Bruttofragter er opgivet at udgjøre:

For norske ankommende Fartøier . . .	F. Mk.	524 441
„ — afgaaende — . . .	„	3 290 779
Sum	F. Mk.	3 815 220
For svenske ankommende Fartøier . . .	F. Mk.	676 415
„ — afgaaende — . . .	„	2 243 357
Sum	F. Mk.	2 919 772

eller for begge Lande tilsammen F. Mk. 6 734 992.

Sammenlignes Forholdet i den nu anførte Henseende i den sidste Femaarsperiode, fremkommer derved følgende Opgave:

Norske Fartøier ankomne:	1894.		1895.		1896.	
	Antal.	Tons.	Antal.	Tons.	Antal.	Tons.
Med Ladning . . .	96	33 219	90	47 598	128	65 521
I Ballast	220	122 951	206	101 812	239	122 876
Sum	316	136 170	296	149 410	367	188 397

	1897.		1898.		Middeltal.	
Med Ladning	138	69 764	162	69 873	123	57 195
I Ballast	214	121 406	253	136 675	226	121 144
Sum	352	191 170	415	206 548	349	178 339

Afgaaede:	1894.		1895.		1896.	
Med Ladning	294	128 911	273	140 985	312	157 748
I Ballast	22	7 259	23	8 425	55	30 649
Sum	316	136 170	296	149 410	367	188 397

	1897.		1898.		Middeltal.	
Med Ladning	306	169 184	354	186 114	308	156 588
I Ballast	47	22 659	60	19 987	41	17 796
Sum	353	191 843	414	206 101	349	174 384

Svenske Fartøier ankomne:	1894.		1895.		1896.	
Med Ladning	260	65 402	243	60 647	342	84 249
I Ballast	240	62 137	188	48 560	260	83 017
Sum	500	127 539	431	109 207	602	167 266

	1897.		1898.		Middeltal.	
	Antal.	Tons.	Antal.	Tons.	Antal.	Tons.
Med Ladning	345	90 139	298	87 047	297	77 497
I Ballast	192	69 266	246	95 884	225	71 773
Sum	537	159 405	544	182 931	522	149 270

Afgaaede:

	1894.		1895.		1896.	
Med Ladning	294	128 911	273	140 985	312	157 748
I Ballast	22	7 259	23	8 425	55	30 649
Sum	316	136 170	296	149 410	367	188 397

	1897.		1898.		Middeltal.	
Med Ladning	306	169 184	354	186 114	308	156 588
I Ballast	47	22 659	60	19 987	41	17 796
Sum	353	191 843	414	206 101	349	174 384

Opseilede Bruttofragter i samme Tidsrum udgjør i F. Mk.

	1894.	1895.	1896.
Af norske Fartøier	2 391 293	2 478 286	3 186 111
„ svenske —	1 406 304	1 281 523	2 203 030
Sum	3 797 597	3 759 809	5 389 141

	1897.	1898.	Middeltal.
Af norske Fartøier	3 341 459	3 815 220	3 042 474
„ svenske —	1 918 429	2 919 772	1 945 812
Sum	5 259 888	6 734 992	4 988 286

Den Andel, med hvilken Dampskibene har indgaaet i denne Fragtfart i de sidste fem Aar, sees af nedenstaaende Tabel:

Til Finland ankomne:

	1894.		1895.		1896.	
	Antal.	Tons.	Antal.	Tons.	Antal.	Tons.
Norske Dampskibe . . .	91	59 130	107	82 876	167	117 628
Svenske — . . .	269	84 702	215	74 299	293	117 030
Sum	360	143 832	322	157 175	460	234 658

	1897.		1898.	
	Antal.	Tons.	Antal.	Tons.
Norske Dampskibe	188	128 043	224	142 236
Svenske —	286	118 866	256	136 835
Sum	474	246 909	480	279 071

Ved en Granskning af ovenstaaende Zifre fremgaar det, at det sidst forløbne Aar, hvad Sveriges Skibsfart angaar, turde kunne betegnes som særlig gunstigt, saavel hvad angaar det Antal Fartøier og den Tonnage, som deri er blevet anvendt paa den finske Trade, som ogsaa, og i end høiere Grad, med Hensyn til de opseilede Bruttofragters Beløb.

De i Aaret 1898 i Skibsfarten paa Finland anvendte norske Fartøiers Antal og Tonnage viser ved en Sammenligning med det nærmest foregaaende Aar en Stigning af 63 Stykker dr. ca. 15 500 Tons. Inden den sidste Femaarsperiode indtager Aaret 1898 ubetinget den første Plads med Hensyn saavel til Tonnage som Antal af de norske Fartøier, som deri har anløbet finske Havne, idet Zifrene herfor med ca. 28 000 Tons og 66 Stykker overstiger de modsvarende Middeltal for hele Perioden. Særdeles fordelagtig stiller ogsaa Forholdene sig med Hensyn til de i 1898 af norske Fartøier ved Fart paa Finland opseilede Bruttofragter. Heri viser sig en Øgning mod Aar 1897 af ca. 500 000 F. Mk., hvorhos Zifrene for Aar 1898 med ca. 800 000 F. Mk. overstiger Middeltallet for det modsvarende Beløb i sidste Femaarsperiode, paa hvis Skala Aaret 1898 saaledes kommer til at indtage den forreste Plads.

Med Hensyn til Dampskibenes Deltagelse i Fragtfarten paa Finland i Aaret 1898 bemærkes, at de norske Dampskibes Antal er forøget med 36 Stkr. dr. ca. 14 000 Tons.

Fordelingen i Aaret 1898 af den norske Skibsfart mellem Havnene i Distriktet med Hensyn til Fartøiernes Antal og Drægtighed fremgaar af følgende tabellariske Sammendrag, særskilt for ankommende og særskilt for afgaaende Fartøier, hvorved ogsaa den Andel, som Dampskibene i de forskjellige Havne har taget i denne Skibsfart, findes angiven:

1898.	Norske Fartøier Fra Norge.			
Ankomne	Med Ladning.		I Ballast.	
til:	Antal.	Tons.	Antal.	Tons.
Helsingfors	7	1 629	1	617
Bjørneborg	2	418	1	319
Borgå	—	—	—	—
Brahestad	—	—	—	—
Ekenäs	1	21	—	—
Fredrikshamn	—	—	—	—
Gamla Karleby	—	—	—	—
Hangø	1	224	—	—
Jakobstad	—	—	—	—
Kotka	—	—	1	456

Norske Fartøier.

1898. Fra Norge.

Ankomne til:	Med Ladning. Antal.	Tons.	I Ballast. Antal.	Tons.
Kristinestad	1	45	—	—
Mariehamn	—	—	—	—
Ny Karleby	—	—	—	—
Nystad	—	—	—	—
Raumo	—	—	—	—
Torneå	—	—	2	1 511
Uleåborg	1	324	—	—
Wasa	—	—	—	—
Wiborg	16	1 464	1	599
Åbo	1	240	—	—
Sum	30	4 365	6	3 502

Norske Fartøier.

1898. Fra andre Lande. Sum.

Ankomne til:	Med Ladning. Antal.	Tons.	I Ballast. Antal.	Tons.	Antal.	Tons.	Deraf Dampsk. Antal.	Tons.
Helsingfors	24	10 592	8	3 614	40	16 452	23	12 832
Bjørneborg	9	5 649	40	18 093	52	24 479	27	17 324
Borgå	4	2 088	12	5 372	16	7 460	3	1 907
Brahestad	1	171	—	—	1	171	1	171
Ekenäs	2	545	—	—	3	566	—	—
Fredrikshamn	5	4 694	18	14 232	23	18 926	21	18 460
Gamla Karleby	4	1 599	6	4 327	10	5 926	9	5 414
Hangø	6	3 409	4	1 302	11	4 935	11	4 935
Jakobstad	4	1 916	9	5 292	13	7 208	10	6 648
Kotka	6	4 218	66	30 922	73	35 596	22	13 802
Kristinestad	2	284	4	2 066	7	2 395	4	2 049
Mariehamn	—	—	1	250	1	250	1	250
Ny Karleby	—	—	2	1 752	2	1 752	2	1 752
Nystad	—	—	1	324	1	324	1	324
Raumo	4	2 075	5	2 414	9	4 489	5	3 740
Torneå	1	150	2	1 161	5	2 822	2	896
Uleåborg	3	1 934	20	13 102	24	15 360	16	12 250
Wasa	11	3 098	2	850	13	3 948	7	2 470
Wiborg	30	14 229	41	24 445	88	40 737	40	25 353
Åbo	16	8 857	6	3 655	23	12 752	19	11 659
Sum	132	65 508	247	133 173	415	206 548	224	142 236

Norske Fartøier.

1898. Til Norge.

Afgaaede fra:	Med Ladning. Antal.	Tons.	I Ballast. Antal.	Tons.
Helsingfors	—	—	1	42
Bjørneborg		—	—	—
Borgå	1	1 059	—	—
Brahestad	—	—	—	—
Ekenäs	1	21	—	—
Fredrikshamn	—	—	—	—
Gamla Karleby	—	—	—	—
Hangø	—	—	—	—
Jakobstad	—	—	—	—
Kotka	—	—	—	—
Kristinestad	1	45	—	—
Mariehamn	—	—	—	—
Ny Karleby	—	—	—	—
Nystad	—	—	—	—
Raumo	—	—	—	—
Torneå	—	—	—	—
Uleåborg	—	—	—	—
Wasa	—	—	—	—
Wiborg	3	352	1	48
Åbo	1	224	—	—
Sum	7	1 701	2	90

Norske Fartøier.

1898. Til andre Lande. Sum.

Afgaaede fra:	Med Ladning. Antal.	Tons.	I Ballast. Antal.	Tons.	Antal.	Tons.	Deraf Dampsk. Antal.	Tons.
Helsingfors	23	10 711	16	5 699	40	16 452	23	12 832
Bjørneborg	50	23 407	2	1 072	52	24 479	27	17 324
Borgå	15	6 401	—	—	16	7 460	3	1 907
Brahestad	—	—	1	171	1	171	1	171
Ekenäs	—	—	2	545	3	566	—	—
Fredrikshamn	23	18 926	—	—	23	18 926	21	18 460
Gamla Karleby	7	5 005	3	921	10	5 926	9	5 414
Hangø	7	2 672	4	2 263	11	4 935	11	4 935
Jakobstad	13	7 208	—	—	13	7 208	10	6 648
Kotka	73	35 596	—	—	73	35 596	22	13 802
Kristinestad	5	2 216	1	134	7	2 395	4	2 049
Mariehamn	1	250	—	—	1	250	1	250
Ny Karleby	2	1 752	—	—	2	1 752	2	1 752
Nystad	1	324	—	—	1	324	1	324
Raumo	8	4 387	1	102	9	4 489	5	3 740
Torneå	5	2 822	—	—	5	2 822	2	896

Norske Fartøier.

1898. Afgaaede fra:	Til andre Lande. Med Ladning. Antal.	Tons.	I Ballast. Antal.	Tons.	Sum. Antal.	Tons.	Deraf Dampsk. Antal.	Tons.
Uleåborg . .	21	14 103	3	1 257	24	15 360	16	12 250
Wasa . . .	6	2 791	7	1 157	13	3 948	7	2 470
Wiborg . .	72	37 264	11	2 626	87	40 290	40	25 353
Abo . . .	15	8 578	7	3 950	23	12 752	19	11 659
Sum	347	184 413	58	19 897	414	206 101	224	142 236

I hvilken Grad de forenede Rigers Skibsfart i den sidste Femaarsperiode har til- eller aftaget i de forskjellige Havne i Distriktet, i hvilke norske og svenske Konsulattjenestemænd findes ansatte, fremgaar af følgende tabellariske Opgave over det samlede Antal og Drægtighed af de norske og svenske Fartøier, som i hvert af de nævnte fem Aar har besøgt disse Havne samt over de derved erlagte Konsulatafgifters samlede Beløb.

Havne.	1894. Fartøiernes Antal.	Tonnage.	1895. Fartøiernes Antal.	Tonnage.	1896. Fartøiernes Antal.	Tonnage.
Helsingfors .	77	24 492	65	20 133	116	32 176
Bjørneborg .	113	34 971	118	37 890	157	48 289
Borgå . .	21	5 945	22	11 549	29	14 761
Brahestad . .	8	1 979	5	2 322	—	—
Ekenäs . . .	4	458	3	361	5	655
Fredrikshamn	27	11 515	28	18 058	30	18 528
Gamla Karleby	15	4 914	9	3 035	13	3 788
Hangø . . .	32	9 190	31	7 504	41	11 416
Jakobstad . .	8	1 478	9	1 628	12	1 582
Kotka . . .	100	40 376	83	35 118	123	53 659
Kristinestad .	46	13 744	30	7 340	38	10 844
Mariehamn .	5	973	2	452	4	2 242
Ny Karleby .	—	—	4	2 734	4	1 726
Nystad . .	2	590	2	240	2	1 055
Raumo . . .	3	1 151	8	3 547	3	752
Torneå . . .	13	1 162	19	6 364	20	4 238
Uleåborg . .	31	14 132	36	14 020	25	9 168
Wasa . . .	82	16 682	69	15 385	103	20 642
Wiborg . .	149	53 370	116	46 515	140	67 376
Åbo	46	13 443	50	17 592	56	23 741
Sum	816	262 433	730	259 972	968	355 491

Havne.	1897. Fartøiernes Antal.	Tonnage.	1898. Fartøiernes Antal.	Tonnage.
Helsingfors	125	39 567	134	41 887
Bjørneborg	143	48 568	108	45 753
Borgå	19	10 902	22	12 102
Brahestad	1	383	1	171
Ekenäs	8	1 912	6	1 024
Fredrikshamn	32	23 338	29	21 256
Gamla Karleby	13	6 620	33	10 209
Hangø	26	6 123	39	13 960
Jakobstad	10	6 313	19	8 559
Kotka	116	57 285	121	59 448
Kristinestad	33	12 049	25	8 034
Mariehamn	5	2 000	2	264
Ny Karleby	1	34	3	2 716
Nystad	2	1 006	2	608
Raumo	16	6 438	33	7 556
Torneå	30	5 437	30	3 407
Uleåborg	32	15 364	45	21 685
Wasa	95	21 685	73	15 208
Wiborg	128	64 832	156	80 750
Åbo	55	21 082	78	34 882
Sum	890	351 248	959	389 479

Havne.	1894. Konsulatafgifter. Mark.	P.	1895. Mk.	P.	1896. Mk.	P.
Helsingfors	2 002	—	1 496	50	2 437	45
Bjørneborg	2 010	35	2 137	45	2 832	18
Borgå	497	28	861	60	1 170	83
Brahestad	145	73	161	22	—	—
Ekenäs	40	40	31	85	57	75
Fredrikshamn	1 015	65	1 592	75	1 516	13
Gamla Karleby	410	93	216	73	313	20
Hangø	780	58	647	40	801	60
Jakobstad	128	68	143	70	136	55
Kotka	3 467	48	3 000	78	4 398	40
Kristinestad	583	83	300	45	428	48
Mariehamn	85	75	39	90	197	75
Ny Karleby	—	—	241	15	133	27
Nystad	52	05	21	15	53	—
Raumo	64	60	185	95	66	30
Torneå	102	55	561	45	358	55
Uleåborg	1 206	38	1 224	72	808	60

Havn.	1894. Mark.	P.	1895. Mk.	P.	1896. Mk.	P.
			Konsulatafgifter.			
Wasa	468	05	475	05	855	03
Wiborg	4 553	60	3 968	65	5 626	69
Åbo	1 021	64	1 294	59	1 892	94
Sum	19 645	31	19 250	31	26 003	84

Havne.	1897. Mark.	P.	1898. Mk.	P.
	Konsulatafgifter.			
Helsingfors	3 329	95	3 419	80
Bjørneborg	3 027	18	3 794	17
Borgå	880	90	887	68
Brahestad	16	90	15	10
Ekenäs	168	65	90	30
Fredrikshamn	1 696	64	1 649	19
Gamla Karleby	556	88	683	68
Hangø	496	31	1 020	93
Jakobstad	521	75	754	90
Kotka	4 782	53	4 806	12
Kristinestad	536	66	696	55
Mariehamn	176	50	23	30
Ny Karleby	30	25	239	50
Nystad	83	75	53	65
Raumo	413	30	588	38
Torneå	479	80	300	65
Uleåborg	1 355	10	1 859	95
Wasa	876	21	947	23
Wiborg	5 290	05	6 375	80
Åbo	1 602	94	2 897	69
Sum	26 613	75	31 104	57

Heraf viser det sig, at der ved en Sammenligning med Forholdene i Aaret 1897 i Aaret 1898 har været en ikke ubetydelig Stigning i de forenede Rigers Skibsfart paa Finland, opgaaende til 64 Fartøier dr. ca. 38 400 Tons. Det samme er Forholdet med Hensyn til de erlagte Konsulatafgifters Beløb, idet der i Aaret 1898 viser sig en Øgning mod det nærmest foregaaende Aar af ca. 4 500 F. Mk. Den hovedsagelige Øgning i Konsulatafgifterne i Aaret falder paa Vicekonsulsstationerne i Åbo og Wiborg med respektive ca. 1 200 og 1 100 F. Mk. samt paa Stationerne i Bjørneborg, Hangø og Uleåborg med ca. 800 og 400 F. Mk.

Fragter ved Udskibningen af Trævarer er i Aaret 1898 afsluttede i de for denne Export vigtigste Havne i Distriktet til nedenfor angivne Beløb, be-

regnede pr. St. Petersburg Standard eller 165 engelske Kubikfod, hvor ikke anden Beregningsmaade findes angiven.

	Mai.	Juni.	Juli.
Fra Helsingfors:			
Til tyske Østersøhavne . . .	19 à 20 Rmk.	—	22 Rmk.
„ — Nordsøhavne . . .	28 „	—	—
„ de danske Øer	22 „	—	—
„ Kjøbenhavn	20 „	—	—
„ Holland	14 fl.	—	—
„ Belgien	33 à 34 fr.	—	—
„ Nordfrankrige	33 „	—	35 fr.
„ den biscayiske Bugt . .	42 „	—	—
„ London	23 à 24 sh.	25 sh.	27 sh. 6 d
„ Englands Østkyst:			
Lastehavne	22 sh. 6 d	—	24 sh.
andre Havne	27 sh.	—	—
Kanalhavne	28 sh. 6 d	30 sh.	32 sh. 6 d
„ Firth of Forth	21 à 22 sh.	22 sh. 6 d	—
„ Cadiz	55 fr.	—	—
„ Sevilla	60 fr.	—	—
„ Marietta, Almeria, Alicante, Valencia, Tarragona	54 fr. (S.)	—	—
„ Barcelona	60 fr.	—	—

	Aug.	Septbr.	Oktbr.
Fra Helsingfors:			
Til tyske Østersøhavne	—	24 Rmk.	—
„ — Nordsøhavne	—	—	—
„ de danske Øer	24 Rmk.	—	—
„ Kjøbenhavn	23 „	—	—
„ Holland	—	—	—
„ Belgien	35 fr.	38 fr.	36 fr.
„ Nordfrankrige	—	—	34 fr.
„ den biscayiske Bugt	—	—	—
„ London	30 sh.	—	30 sh.
„ Englands Østkyst:			
Lastehavne	25 sh.	—	27 sh. 6 d
andre Havne	30 sh.	—	—
Kanalhavne	—	35 sh.	—
„ Firth of Forth	—	—	—
„ Cadiz	—	58 fr.	—
„ Sevilla	—	—	—
„ Marietta, Almeria, Alicante, Valencia, Tarragona	63 fr. (D.)	—	60 fr. (S.)
„ Barcelona	68 fr. (D.)	—	65 fr (S.)

	Jan.	Febr.	Marts.	April.	Mai.
Fra Bjørneborg:					
Til Aberdeen . . .	24 sh. (D.)	—	—	—	24 sh. (D.)
„ Arbroath	—	—	—	26 sh.	—
„ Ayr	32 sh.	—	—	—	—
„ Berwick on Tweed	—	—	—	25 sh. (D.)	—
„ Blyth	—	25 sh.	—	—	—
„ Burghead	—	—	30 sh. (D.)	—	—
„ Dundee	—	—	—	—	—
„ Grangemouth . .	—	23 sh. (S.)	—	—	24 sh.
„ Grimsby	—	26 sh. (S.)	—	—	—
„ Great Yarmouth .	—	—	—	—	31 sh. (D.)
„ Guernesey . . .	—	30 sh. (D.)	—	—	—
„ Hull	—	—	30 sh. (S.)	—	—
„ Kings Lynn . . .	—	—	—	26 sh. (D.)	—
„ Littlehampton . .	—	—	31 sh. (S.)	—	—
„ London	—	23 sh. (D.)	24 sh. (D.)	—	—
„ Lore	—	—	—	—	—
„ Lowestoft . . .	—	—	—	—	—
„ Montrose	—	—	—	—	—
„ Perth	—	—	—	—	—
„ Peterhead . . .	—	—	—	—	30 sh. (D.)
„ Shields	28 sh. (S.)	—	—	—	—
„ Shoreham . . .	—	—	—	—	—
„ Tayport	24 sh. (S.)	—	—	—	—
„ Southampton . .	—	—	—	—	—
„ River Tyne . . .	28 sh. (S.)	—	—	—	—

	Juni.	Juli.	Aug.	Septbr.	Oktbr.
Fra Bjørneborg:					
Til Aberdeen . . .	—	—	—	—	—
„ Arbroath	—	—	—	—	—
„ Ayr	—	—	—	—	—
„ Berwick on Tweed	—	—	—	—	—
„ Blyth	—	—	28 sh.	—	—
„ Burghead	—	—	35 sh. (D.)	—	—
„ Dundee	28 sh. (D.)	—	—	—	—
„ Grangemouth . .	—	—	26 sh.	—	—
„ Grimsby	—	—	—	29 sh. (D.)	—
„ Great Yarmouth .	—	—	—	—	—
„ Guernesey . . .	—	—	38 sh. (D.)	—	—
„ Hull	—	—	40 sh. (S.)	—	—
„ Kings Lynn . . .	—	—	—	—	—
„ Littlehampton . .	—	—	40 sh. (S.)	—	
„ London	—	—	—	30 sh. (D.)	—
„ Lore	40 sh. (S.)	—	—	—	—
„ Lowestoft. . . .	33 sh. (S.)	—	—	—	—
„ Montrose	—	29 sh. (D.)	—	—	—
„ Perth	33 sh. (S.)	—	—	37 sh. (S.)	—
„ Peterhead . . .	—	—	—	—	—

Fra Bjørneborg:	Juni.	Juli.	Aug.	Septbr.	Oktbr.
Til Shields	—	—	—	40 sh. (S.)	—
„ Shoreham	—	—	—	—	—
„ Tayport	—	—	—	—	—
„ Southampton . .	—	—	25 sh. (D.)	—	—
„ River Tyne . . .	—	30 sh. (S.)	—	—	—

	Jan.	Febr.	Marts.	April.	Mai.
Til River Thames . . .	—	—	32 sh.	—	—
„ West Hartlepool . .	—	—	—	—	—
„ Wivenhol	—	31 sh. (S.)	—	—	—
„ Wisbech	—	—	—	—	—
„ Zaandam	H. fl. 14 (D.)	—	—	—	—
„ Hadersleben	—	Rmk. 25 (S.)	—	—	—
„ Hamburg	—	—	—	—	—
„ Itzehoe	—	Rmk. 29.50	—	Rmk. 30	—
„ Kiel	—	Rmk. 19 (S.)	—	—	—
„ Lübeck	—	—	—	Rmk. 18.50 (S.)	—
„ Rostock	—	—	—	—	Rmk. 22 (S.)
„ Sleswig	Rmk. 25 (S.)	—	—	—	—
„ Schwartzenhutte . .	—	—	—	—	—
„ Kjøbenhavn	Rmk. 18.50 (S.)	—	—	—	—
„ Bordeaux	—	—	44 fr. (D.)	—	—
„ Limhamn	—	Rmk. 20 (S.)	Rmk. 21 (S.)	—	—
„ Lomma	—	Rmk. 20 (S.)	—	—	—
„ Gøteborg	Kr. 20 (S.) pr. Kub. Favn.				

	Juni.	Juli.	Aug.	Septbr.	Oktbr.
Til River Thames . . .	—	—	—	—	—
„ West Hartlepool . .	—	—	28 sh. (D.)	—	—
„ Wivenhol	—	—	—	—	—
„ Wisbech	—	—	36 sh. (D.)	—	—
„ Zaandam	—	—	—	—	—
„ Hadersleben	—	—	—	—	—
„ Hamburg	Rmk. 28	—	—	—	—
„ Itzehoe	—	—		—	—
„ Kiel	—	—	—	—	—
„ Lübeck	—	Rmk. 20 (D.)	Rmk. 24 (D.)	Rmk. 26 (D.)	—
„ Rostock	—	—	—	—	—
„ Sleswig	—	—	—	—	—
„ Schwartzenhutte . .	Rmk. 30 (S.)	—	—	—	—
„ Kjøbenhavn	—	—	—	—	—
„ Bordeaux	—	—	—	—	—
„ Limhamn	—	—	—	—	—
„ Lomma	—	—	—	Rmk. 25	—

Fra Fredrikshamn:

Til Lübeck og Kiel Rmk. 22, Kjøbenhavn Rmk. 22½—27, Bremen fr. 30—32, Amsterdam, Zaandam 14¼ fl.. Antwerpen 32½ fl., London 28—35 fl., Rochester 26 sh. 6 d—32 sh. 6 d, Greenhille 32 sh. 6 d, Tyne 25—30 sh., Calais 33 fr., Honfleur 36½ fr., Cherbourg 36—43 fr., St. Nazaire 43 fr., La Rochelle 39 fr., Bordeaux 45 fr., Cette 58 fr., Marseille 64 fr., Algier 60 fr., Cape Town 67 sh. 6 d.

Fra Wiborg:

			Mai.	Juni.	Juli.	Aug. og Septbr.
Til	Kjøbenhavn .	Rmk.	22	23	35	28
„	London . .	sh. 29 sh. 6 d	30	34	35	
„	Grimsby . .	„	26	28	28	30
„	W. Hartlepool	„	29	30	33	34
„	Sunderland .	„	—	—	32	33
„	St. Servan .	Fr.	43	44	45	47
„	Bordeaux .	„	46	47	—	51
„	Marseille . .	„	58	62	63	64
„	Dieppe . .	„	—	—	45	—
„	Amsterdam .	H. fl.	15.50	16.50	—	18
„	Lübeck . .	Rmk.	22	23	24	26
„	Wismar . .	„	23	24	—	27
„	Tunis . . .	Fr.	59	60	63	64
„	Ostende . .	„	41	42	43	—

Søfolks Af- og Paamønstring har ved Hovedstationen omfattet: fra svenske Fartøier afmønstredes 27 Mand og fra norske Fartøier 16 Mand. Paamønstrede blev med norske Fartøier 14 og med svenske 16 Mand.

Den betingede Maanedshyre har herved udgjort:

for	Tømmermand	Kr.	65—70
„	Matros	„	40
„	Letmatros	„	40—20
„	Jungmand	„	30—18
„	Fyrbøder	„	54—40
„	Kullemper	„	35—28

Ved Vicekonsulatet i Kotka afmønstredes fra norske Fartøier 22 og paamønstredes 19 Mand. Maanedshyrerne udgjorde for Matroser Kr. 36—25, for Jungmænd Kr. 25—20, for Fyrbødere Kr. 50—45 samt for Kullempere Kr. 40—28.

Ingen Sømandsanvisninger er i Aarets Løb udfærdigede ved Generalkonsulatet.

Under Generalkonsulatets Adresse er i Aaret ankommet Breve til norske

Sømænd i et Antal af 510 Stykker samt til svenske i et Antal af 426 eller tilsammen 936.

Pas er ved Generalkonsulatet i Aaret udfærdiget i et Antal af 150 Stykker for tilsammen 190 svenske og 114 norske Undersaatter.

I Nationalitets-Matrikelen er i Aaret 1898 indført 98 svenske Undersaatter.

Journalen over indkomne Skrivelser optager et Antal af 911 Numre, hvorhos der i den ved Generalkonsulatet førte Protokol i Aaret er indført 205 Sager.

Antallet af de fra Generalkonsulatet afgaaede Skrivelser og Telegrammer har udgjort:

Til det Kgl. Udenrigsdepartement . . .	129	Stkr.
„ Hs. Maj.s Legation i St. Petersburg .	34	„
„ det Kgl. norske Indredepartement . .	98	„
„ Generalguvernør-Embedet	34	„
„ Andre finske Myndigheder	9	„
„ Vicekonsulaterne i Distriktet	565	„
„ private Personer	133	„

Generalkonsulatets Embedslokale er fremdeles No. 2 B ved Manégegatan og holdes aabent fra Kl. 11 Fm. til Kl. 2 Em.

Finlands Skibsfart og Vareomsætning med fremmede Lande i Aaret 1898.

Nedenstaaende Opgaver er hentede dels fra adskillige af Vicekonsulerne i Distriktet indsendte, dels fra Pressen og fra privat Hold hentede Meddelelser.

Helsingfors.

Værdien af den totale Import fra Rusland og Udlandet til Helsingfors i 1898 steg til et samlet Beløb af F. Mk. 60 039 930 mod F. Mk. 46 471 085 i 1897 eller det høieste Ziffer, noget Aar hidtil har havt at opvise siden 1875. Af ovennævnte Beløb falder ca. F. Mk. 43 700 000 paa Importen fra Udlandet og ca. F. Mk. 16 300 000 paa Import fra Rusland. Fra Steder inden Landet er desuden i 1898 til Helsingfors importeret Varer til et samlet Beløb af F. Mk. 1 830 117 mod F. Mk. 1 962 959 i 1897. De fornemste Indførselsartikler har udgjort: Metaller og Metalarbeider for ca. 7 100 000 F. Mk., Maskiner for ca. 6 800 000 F. Mk., Korn og Mel for ca. 6 200 000 F. Mk., Manufakturvarer for ca. 4 800 000 F. Mk., Sukker for ca. 3 400 000 F. Mk., Fartøier og Baade for ca. 3 300 000 F. Mk., Gummivarer for ca. 2 000 000 F. Mk., Olje og Spirituosa samt Meieriprodukter for ca. 1 800 000 F. Mk. for

hver, færdige Klæder for ca. 1 700 000 F. Mk., Kaffe for ca. 1 600 000 F. Mk., Huder og Skind for ca. 1 400 000 F. Mk, Stenkul og Frugt for ca. 1 300 000 F. Mk. for hver, Mineralier for ca. 1 200 000 F. Mk., Farver for ca. 1 100 000 F. Mk., Garn for ca. 1 000 000 F. Mk., Tobak for ca. 900 000 F. Mk., Kunst- og Literaturprodukter for ca. 850 000 F. Mk., Trævirke og Spindestoffe for ca. 700 000 F. Mk. for hver, Urmagerarbeider og Instrumenter for ca. 675 000 F. M. for hver og Træmasse for ca. 600 000 F. Mk.

Værdien af hele Exporten fra Helsingfors til Rusland og Udlandet steg i 1898 til et samlet Beløb af F. Mk. 7 816 394 mod F. Mk. 8 000 454 i 1897. Af Exporten falder ca. F. Mk. 1 600 000 paa Udførselen til Rusland og ca. F. Mk. 6 200 000 paa Udførselen til Udlandet. Den fornemste Exportartikel udgjordes af Trævarer (ca. 130 000 Kubikmeter) til en samlet Værdi af F. Mk. 4 383 603. De hovedsageligste Afsætningssteder har været England til en Værdi af ca. 2 011 000 F. Mk., Belgien for ca. 833 000 F. Mk., Spanien for ca. 504 000 F. Mk., Nederlandene for ca. 321 000 F. Mk., Tyskland for ca. 267 000 F. Mk., Frankrige for ca. 233 000 F. Mk. samt Danmark for ca. 194 000 F.Mk. Af de øvrige Exportartikler i Aaret turde særlig kunne nævnes Manufakturvarer til en Værdi af ca. 570 000 F. Mk., Pap for ca. 489 000 F. Mk. samt Papir for ca. 429 000 F. Mk.

Helsingfors' Havn besøgtes i Aaret 1898 af 7 611 Fartøier og Baade dr. ialt 610 873 Tons. Af fremmed Nationalitet var 96 svenske dr. 25 374 Tons, 30 engelske dr. 24 124 Tons, 59 tyske dr. 22 714 Tons, 43 norske dr. 18 033 Tons, 116 russiske dr. 14 172 Tons, 8 spanske dr. 7 212 Tons, 17 danske dr. 6 229 Tons, 4 nederlandske dr. 1 468 Tons, 2 belgiske dr. 1 271 Tons, 1 fransk dr. 879 og 1 italiensk dr. 484 Tons. Af disse var tomme eller i Ballast 48 Dampskibe og 8 Seilfartøier.

Skibsfarten aabnedes den 19de April af „Finska Ångfartygs-Aktiebolagets" Dampskib „Wellamo" og afsluttedes den 26de Januar 1899, da samme Selskabs Dampskib „Arcturus", fulgt af den finske Stats Isbryder „Sampo" herfra afgik til Hangø.

Folkemængden i Helsingfors opgik ved Indgangen af Aaret 1898 til 81 119 Personer, af hvilke 942 var svenske og 47 norske Undersaatter.

Bjørneborg.

(Fra Vicekonsulen).

Den stærke Stigning i Finlands Handelsomsætning med Udlandet, som i de seneste Aar har fundet Sted, er i 1898 forøget i end høiere Grad.

Til Sammenligning med de tilsvarende Zifre for nærmest foregaaende Aar kan anføres, at Værdien af hele Importen for Aaret udgjør F. Mk. 6 119 831 mod F. Mk. 4 670 434 i 1897. Exportværdien udgjorde F. Mk. 13 042 210 mod F. Mk. 12 564 020 Aaret forud.

Skibsfarten.

Havnen besøgtes i Aaret af 311 Dampskibe dr. 167 005 Tons og 222

Seilskibe dr. 53 582 Tons, eller tilsammen 533 Fartøier dr. 220 587 Tons.

Borgå.

Værdien af hele Importen opgik i 1898 til F.Mk. 1 473 488 mod F.Mk. 1 420 490 i 1897. De fornemste Indførselsartikler har været Korn (malet og umalet) for F.Mk. 331 518, vævede Tøier for F.Mk. 250 491 og Kaffe for F.Mk. 103 071.

Værdien af hele Exporten, hvoriblandt 103 081 Kubikmeter Trævarer, opgik i 1898 til F.Mk. 2 926 111 mod F.Mk. 3 394 131 i 1897.

Af Trævarer exporteredes:

Til	Belgien . .	2 737	Kubm.	til	en	Værdi	af	84 847	F.Mk.
„	Danmark . .	4 560	„	-	-	—	-	141 360	„
„	Frankrig . .	38 957	„	-	-	—	-	1 052 072	„
„	Nederlandene	10 516	„	-	-	—	-	325 996	„
„	Norge . . .	2 265	„	-	-	—	-	70 215	„
„	Spanien . .	3 562	„	-	-	—	-	110 422	„
„	Storbritannien	24 127	„	-	-	—	-	1 784 952	„
„	Tyskland . .	14 703	„	-	-	—	-	619 496	„
„	Afrika . .	1 654	„	-	-	—	-	51 274	„

Sum 103 081 Kubm. til en Værdi af 2 911 475 F.Mk.

Havnen besøgtes i Aaret af 113 Fartøier dr. 57 298 Tons; af disse var 37 finske dr. 11 863 Tons, 14 engelske dr. 11 394 Tons, 16 norske dr. 7 462 Tons, 14 danske dr. 7 308 Tons.

Fredrikshamn.

(Fra Vicekonsulen).

Det nu forløbne Aar indgik med glædelige Løfter, som ogsaa alle for den største Del opfyldtes. I alle Forretningsgrene har en større Livlighed gjort sig mærkbar, hvortil vel Aarsagen er at søge i den almindelige Velstand, som gjennem en 10 gode Aar lidt efter lidt har vundet Indpas i Landet. Særlig har den vigtigste Exportartikel paa dette Sted, Trævarer, været særdeles ivrig efterspurgt og betinget en relativt meget tilfredsstillende Pris og derved bidraget til god Fortjeneste i vide Kredse.

Af Trævarer er i dette Aar exporteret tilsammen 1 689 340 Kubikfod, saavel i saget som usaget Form.

I det nu forløbne Aar har Stationen været besøgt af ialt 214 Fartøier dr. 177 464 Tons; Kystfarten deri ikke medregnet. Skibsfarten varede fra 3die Mai til 6te December.

Hangø.

(Fra Vicekonsulen).

Havnen besøgtes i Aaret af 666 Fartøier dr. 304 824 Tons, hvoraf 531 finske dr. 239 714 Tons, 51 danske dr. 25 082 Tons, 13 engelske dr. 12 528 Tons, 28 tyske dr. 10 538 Tons, 29 svenske dr. 9 261 Tons, 11 norske dr. 4 935 Tons. Den hovedsagelige Import i Aaret udgjordes af ca. 4 515 000 Kg. Stenkul, 1 609 414 Kg. raa Bomuld, 1 189 000 Kg. Hvedemel, 1 181 000 Kg. Rugmel og 1 068 000 Kg. Kaffe.

Af Exportartiklerne kan nævnes ca. 11 836 000 Kg. Smør, 3 834 000 Kg. Træmasse og Pap, 1 626 000 Kg. Papir samt 1 377 000 Kg. Jern- og Staalvarer.

Kotka.

(Fra Vicekonsulen).

Havnen aabnedes for Skibsfarten den 7de Mai af det finske Bjergningsdampskib „Atti" som da lykkedes at sprænge det Isbaand, som endnu spærrede Indløbet til Havnen. Den egentlige Skibsfart kan dog først ansees for at have taget sin Begyndelse den 10de Mai, da det første Seilfartøi indkom.

I Aaret 1898 har Kotka været besøgt af tilsammen 627 Fartøier med en samlet Drægtighed af 260 001 Tons, hvoriblandt 261 finske dr. 81 806 Tons, 107 tyske dr. 44 968 Tons, 73 norske dr. 35 532 Tons, 35 engelske dr. 27 122 Tons, 67 danske dr. 25 010 Tons, 48 svenske dr. 7 390 Tons, 9 nederlandske dr. 6 218 Tons, 4 franske dr. 3 982 Tons, 2 italienske dr. 1 971 Tons, 2 belgiske dr. 1 616 Tons og 3 østerrigske dr. 1 504 Tons.

Af Fartøierne er 3 svenske Seilskibe indkommet med Ladning, for hvilken i Fragt er oppebaaret et Beløb af F.Mk. 3 200. Samtlige øvrige svenske og norske Fartøier er enten hidkomne i Ballast eller for at komplettere sin i anden finsk eller udenlandsk Havn allerede indtagne Ladning.

De Bruttofragter, som af svenske og norske Fartøier i 1898 er opseilet for i Kotka indlastede Trævarer, udgjør:

For norske Fartøier	F.Mk.	609 173
„ svenske —	„	368 626.

Exporten fra Kotka har i Aaret været ganske livlig og repræsenterer et samlet Beløb af F.Mk. 16 601 544 mod F.Mk. 16 394 456 i 1897. Af dette Beløb falder den aller største Del eller F.Mk. 14 830 927 paa Artikelen Trævarer, F.Mk. 1 253 154 paa Træmasse og Pap, F.Mk. 137 664 paa Smør og F.Mk. 91 749 paa uberedte Kalveskind.

Af Trævarer exporteredes i Aaret til:

Frankrig	136 298	Kbm.	til en	Værdi af	F. Mk.	4 718 101
Tyskland . . .	75 001	„	- -	—	„	2 596 240
England	69 932	„	- -	—	„	2 420 770
Danmark . . .	42 605	„	- -	—	„	1 474 818
Belgien	26 289	„	- -	—	„	910 022
Holland	25 437	„	- -	—	„	880 529
Spanien	9 021	„	- -	—	„	312 271
Afrika (Algier og Kap)	6 059				„	209 739
Sum	390 642	Kbm.	til en	Værdi af	F.Mk.	13 522 491

Skibsfarten er under den største Del af Aaret løbet af uden nævneværdige Uheld i det nærmeste Farvand. Dog er en svensk Skonnert og et norsk Barkskib, som i Udhavnene i Kotkas Nærhed havde indtaget Ladning, af Stormen blevet hindrede i at løbe ud og tvunget til at overvintre paa Lastepladsen.

Kristinestad.

Værdien af hele Importen opgik i 1898 til F.Mk. 1 534 501 mod F.Mk. 1 339 912 i 1897.

Værdien af hele Exporten, hvoriblandt Trævarer for ca. F.Mk. 1 350 000, Havre for F.Mk. 240 000, Smør for ca. F.Mk. 142 000 og Tjære for F.Mk. 37 000, opgik i 1898 til et samlet Beløb af F.Mk. 1 885 536 mod F.Mk. 1 440 625 i 1897.

Havnen besøgtes i Aaret af 163 Fartøier dr. 53 519 Tons, hvoraf 120 finske dr. 34 055 Tons, 14 svenske dr. 4 444 Tons, 4 engelske dr. 3 089 Tons, 3 spanske dr. 3 089 Tons, 8 norske dr. 2 612 Tons, 7 danske dr. 1 980 Tons, 2 nederlandske dr. 1 402 Tons, 1 fransk dr. 1 294 Tons, 3 tyske dr. 880 Tons samt 1 russisk dr. 529 Tons.

Lovisa.

(Fra Vicekonsulatet).

Havnen besøgtes i Aaret af 272 Fartøier dr. 67 541 Tons. Af disse var 121 finske dr. 23 515 Tons, 20 engelske dr. 16 725 Tons, 15 norske dr. 8 144 Tons, 15 danske dr. 7 421 Tons, 8 tyske dr. 5 000 Tons, 7 svenske dr. 2 740 Tons, 2 spanske dr. 2 206 Tons, 2 belgiske dr. 1 065 Tons og 82 russiske dr. 725 Tons.

Importen til Lovisa i Aaret 1898 opgik til et samlet Beløb af F.Mk. 639 685.

Exporten fra Lovisa i Aaret, der opgik til et samlet Beløb af F.Mk. 2 391 811, udgjordes hovedsagelig af ca. 100 000 Kbm. Trævarer, ca. 38 600 Kg. Fisk (fersk og saltet) samt ca. 32 800 Kg. Stangjern.

*

Wasa.

Den 13de Mai aabnedes Skibsfarten her, idet samtidig 3 af Nordsjøbolagets Dampskibe indkom.

Havnen besøgtes i Aaret af følgende fremmede Nationers Fartøier:

Finske 236, 219 med Ladning, 17 i Ballast, dr 74 027 Tons.
Tyske 22, 18 med Ladning, 4 i Ballast, dr. 9 063 Tons.
Engelske 9, 5 med Ladning, 4 i Ballast, dr. 8 307 Tons.
Østerrigske 3 med Ladning dr. 1 230 Tons.
Russiske 3 med Ladning dr. 637 Tons.
Spanske 2, 1 med Ladning, 1 i Ballast, dr. 1 354 Tons.
Skotske 2 med Ladning dr. 1 276 Tons.
Franske 1 med Ladning dr. 1 294 Tons.
Danske 37, 33 med Ladning, 4 i Ballast, dr. 6 784 Tons; hertil kommer 82 svenske og norske Fartøier dr. tilsammen 15 886 Tons, hvorefter Summen af de til Wasa i Aaret ankomne Fartøier bliver 397 (deraf 287 Dampskibe) dr. tilsammen 119 855 Tons.

Importen fra de forenede Riger har væsentlig bestaaet af de samme Slags Artikler som i tidligere Aar.

Totalimporten i 1898 til Wasa repræsenterede en Værdi af tilsammen F.Mk. 15 283 533 mod F.Mk. 13 511 007 i 1897, medens de tilsvarende Værdier for Totalexporten opgik til F.Mk. 4 098 071 og F.Mk. 4 196 387.

De fornemste Udførselsartikler har været Kornvarer for ca. F.Mk. 1 791 000, Trævarer for ca. F.Mk. 934 000 og Tjære for ca. F.Mk. 382 000.

Wiborg.

(Fra Vicekonsulen).

Efter en ikke særdeles kold, men meget snerig Vinter i 1897—98 aabnedes Skibsfarten hersteds den 9de Mai, da det finske Dampskib „Wasa“ indkom fra Helsingfors med Stykgods til Wiborgs Havn. Skibsfarten varede 7 Maaneder og 5 Dage (til 14de December).

De forenede Rigers Skibsfart paa Wiborg i 1898 fremgaar af følgende Tabel:

Fra Sverige ankom	med Ladning	17	svenske Fartøier	dr.	2 707	Tons
	i Ballast	6	„	„	2 821	„
„ fremmede Lande	med Ladning	25	„	„	16 651	„
	i Ballast	20	„	„	17 834	„
		68		dr.	40 013	Tons
For svensk Regning erhvervedes		1		„	56	„
	Sum	69		dr.	40 069	Tons

Til Sverige afgik med Ladning	2	svenske Fartøier	dr.	658	Tons
i Ballast	4	. . . . .	„	1 524	„
„ fremmede Lande med Ladning	55	. . . . .	„	35 297	„
i Ballast	8	. . . . .	„	2 590	„
Sum	69	. . . . .	dr.	40 069	Tons

Fra Norge ankom med Ladning	16	norske Fartøier	dr.	1 464	Tons
i Ballast	1	. . . . .	„	599	„
„ Sverige —	2	. . . . .	„	1 998	„
„ andre Lande med Ladning	30	. . . . .	„	14 229	„
i Ballast	39	. . . . .	„	22 447	„
Sum	88	. . . . .	dr.	40 737	Tons

Til Norge afgik med Ladning	3	norske Fartøier	. . . dr.	352	Tons
„ — „ i Ballast	1	. . . . .	„	48	„
„ frem. Lande med Ladning	72	. . . . .	„	37 264	„
i Ballast	11	. . . . .	„	2 626	„
Sum	87	. . . . .	dr.	40 737	Tons
„ finsk Rederi solgtes	1	. . . . .	„	447	„
Sum	88	. . . . .	dr.	40 737	Tons

Med Ladning ankom saaledes ialt:

42 svenske Fartøier	. . . . . dr.	19 358	Tons
46 norske —	. . . . . „	15 693	„
og i Ballast ankom:			
26 svenske Fartøier	. . . . . „	20 655	„
42 norske —	. . . . . „	25 044	„
Med Ladning afgik:			
57 svenske Fartøier	. . . . . „	35 955	„
75 norske —	. . . . . „	37 616	„
og i Ballast afgik:			
12 svenske Fartøier	. . . . . „	4 114	„
12 norske —	. . . . . „	2 674	„
Sum 312	. . . . . dr.	161 109	Tons

Bruttofragterne udgjorde:

For ankomne svenske Fartøier . . .	F.Mk.	140 750
. „ — norske — . . .	„	130 300
	F.Mk.	271 050
For afgaaende svenske Fartøier . .	F.Mk.	508 625
„ — norske — . . .	„	706 080
	F.Mk.	1 214 705
Summa Sum:m.	„	1 485 755

Ved Transport af Trævarer har af svenske og norske Fartøier ialt været anvendte:

130 Fartøier (deraf 61 Dampskibe), hvoraf 24 svenske Dampskibe
37 norske —
31 svenske Seilskibe
38 norske —

Åbo.

(Fra Vicekonsulatet).

Åbo har i det forgangne Aar været besøgt af 50 pCt. flere svenske Fartøier end i de to foregaaende Aar.

Den udenlandske Skibsfart formidledes af følgende indkomne og atter udgaaede Fartøier:

	1898	1897	1896
Finske	640	706	606
Russiske	46	76	43
Svenske	55	34	35
Norske	23	21	21
Danske	31	29	54
Tyske	27	37	35
Engelske	29	33	36
Hollandske	1	1	3
Franske	3	2	
Østerrigske			1
Spanske	2	3	1
Italienske		1	4
Belgiske	2	3	1
Sum	859	944	840
dr. Reg. Ton	223 568	290 485	251 269

Følgende Antal Fartøier er i de tre sidste Aar ankommet til og afgaaet fra Finland.

Ankomne fra:

	1898	1897	1896
Rusland	215	270	203
Sverige og Norge	287	279	247
Tyskland	105	124	107
Danmark	32	27	41
England	4	25	95
Frankrige	9	11	6
Holland	2	3	4
Belgien	23	15	16
Portugal	1	1	1
Spanien	8	8	4
Italien	2	2	6
Øst- og Vest-Indien			6
Brasilien			1
Sum	798	865	747

Afgaaede til:

Rusland	143	132	136
Sverige og Norge	167	206	157
Tyskland	57	51	51
Danmark	19	13	17
England	87	96	119
Frankrige	28	30	37
Holland	3	3	4
Belgien	5	18	21
Portugal		1	1
Spanien	22	22	28
Italien			1
Brasilien	1		1

Arten og Mængden af de i 1896, 1897 og 1898 Aars Handelsomsætning mellem Finland og Udlandet indgaaende fornemste Varer sees af nedenstaaende Tabel:

Exporterede Artikler:

			1898	1897	1896
Kreaturer, levende Heste		Stk.	1 243	2 440	3 828
Kvæg		„	7 455	7 570	6 818
Vildt	1 000	Kg.	436	556	586
Kjød og Flesk	—	„	817	793	753
Smør	—	„	12 398	14 465	13 038
Fisk (undtagen Konserver)	—	„	7 003	6 189	7 003
Havre, umalet	—	„	25 615	29 927	58 149
Rug —	—	„	2 037	934	1 370
Bord		m^3	913	703	739

Sagede Varer af Furu og Gran af mindst 2 Meters Længde	m.³	306 562	311 847	325 684
Usaget grovere Virke af Furu og Gran af mindst 2 Meters Længde	m.³	245 233	239 310	176 655
Furu- og Granprops	—	531 259	601 592	460 746
— Brændeved	—	583 638	674 636	660 417
Træmasse og Pap	1 000 Kg.	41 322	38 137	39 096
Papir	—	28 278	23 520	21 587
Tjære	1 „	104 782	120 333	131 654
Jern og Staal:				
Rujern	1 000 Kg.	11 449	13 152	4 508
Jern i Stænger	— „	6 036	6 150	4 972
Importerede Artikler:				
Sild, saltet	— „	6 305	3 364	4 336
Tørfisk	— „	1 009	644	521
Korn, umalet:				
Havre	— „	6 255	8 788	5 000
Hvede	— „	22	19	18
Byg	— „	2 299	8 681	8 573
Mais	— „	7 760	3 375	3 819
Ris	— „	5 602	5 307	4 239
Rug	— „	35 616	28 825	20 771
Mel:				
Hvede	— „	45 265	42 478	38 759
Rug	— „	92 459	110 605	92 572
Malt	— „	4 217	4 775	3 771
Gryn:				
Boghvede	— „	1 223	1 113	1 127
Byg	— „	3 178	2 798	1 974
Manna og Hvede	— „	1 296	1 665	1 093
Ris	— „	40	122	68
Petroleum	— „	15 116	15 955	15 393
Jern og Staal:				
Rujern	— „	21 231	19 248	13 287
Jern i Stænger	— „	13 643	10 588	8 736
i Plader, sort	— „	5 605	5 606	4 420
Bomuld, raa	— „	5 390	6 298	4 876
Kaffe	— „	8 769	8 792	6 996

Tobak:				
I Blade	1 000 Kg.	3 057	3 246	2 678
I Stilke	— „	1 028	801	920
Salt, Kog-	1 Hl.	667 311	691 681	719 875
Sukker:				
Raa-	1 000 Kg.	26 193	16 127	8 614
Raffineret	— „	5 862	8 188	8 070
Arak, Rum, Cognac og fransk Brændevin i Fustager	— „	470	489	445
Vin i Fustager	— „	1 476	1 363	1 372

Anm. Som Import er optaget saavel direkte toldbehandlede Varer som Kreditoplagsvarer.

Ved en Granskning af ovenanførte Zifre finder man, at af de 20 Artikler som i Udførselstabellerne findes optagne, udviser ved en Sammenligning med Forholdet i 1897 8 en Forøgelse og 12 en Formindskelse. Den hovedsageligste Forøgelse falder paa Artiklerne Papir med ca. 5 000 000 Kg., Træmasse og Pap med ca. 1 000 000 Kg. Formindskelsen viser sig derimod hovedsageligst paa Artiklerne umalet Havre med ca. 4 300 000 Kg., Smør med ca. 2 100 000 Kg. samt Jern og Staal med ca. 2 000 000 Kg.

Med Hensyn til Indførselen mærkes visselig en tildels ret betydelig Forøgelse i adskillige Artikler, saasom Korn med ca. 10 000 000 Kg., Sukker med ca. 8 000 000 Kg., Jern og Staal med ca. 5 000 000 Kg. og Sild med ca. 3 000 000 Kg.; men paa den anden Side forekommer ogsaa en ganske betydelig Formindskelse i adskillige Artikler, saasom Mel og Stenkul med ca. 16 000 000 Kg. for hver samt Salt med ca. 24 000 Hektoliter.

Fuldstændige statistiske Opgaver over Resultatet af 1898-Aars Høst foreligger endnu ikke; men den turde for hele Finland overhovedet kunne betegnes som en fuldgod Middelshøst, saavel med Hensyn til Kvalitet som Kvantitet. Ogsaa Høhøsten turde kunne ansees for i den større Del af Landet at have givet en fuldgod Afkastning, skjønt den paa adskillige Steder har lidt under de sædvanlige Følger af høi Vandstand og deraf foraarsagede Oversvømmelser.

Emigrationen.

I 1898 er 3 420 Personer udflyttet fra Finland mod i 1897 1 928. Den hovedsageligste Udvandring er nu som tidligere foregaaet fra Wasa Län, men i 1898 er der ogsaa fra Nylands Län skeet en ganske betydelig Emigration.

At Emigrationen fra Finland i indeværende Aar (1899) paa Grund af de raadende politiske Forhold kommer til at stige i en hidtil ukjendt Grad, turde kunne ansees for givet. Ifølge indløbne Meddelelser fra Uleåborgs Län er Emigrationen i de forløbne fire Maaneder af Aaret allerede det firedobbelte af, hvad den var i forrige Aar, og næsten ligedan skal ogsaa Forholdene stille sig i hele det øvrige Østerbotten.

Med Hensyn til de i Aarets Løb i Finland vedtagne vigtigere Bestemmelser, som falder inden Handels- og Sjøfartslovgivningens Omraade, tillader jeg mig her at nævne:

Udfærdigelse under 21de Januar af en Keiserlig Forordning angaaende Patentret samt om Rettergang i Sager vedrørende Patenter.

Udfærdigelse under 19de Februar af en Lov angaaende Ansvar for Skade som Følge af Jernbanedrift.

Udfærdigelse under samme Dag af en Keiserlig Forordning angaaende Exigibilitet i Finland af russisk Domstols Dom i Tvistemaal.

Udfærdigelse under 22de Mars af en Keiserlig Forordning angaaende frivillige Auktioner.

Udfærdigelse under 22de Juni af en Forordning angaaende Indførselstold paa Calciumcarbid.

Udfærdigelse under 21de Juli af en Keiserlig Kundgjørelse angaaende visse Tillæg i Bestemmelserne om Betegnelserne for Vagertønder i finske Farvande.

Udvexling under 17/29de Juni af en Deklaration med Danmark om Tilsigelse af gjensidig Beskyttelse af russiske (finske) og danske Handels- og Fabrikmærker.

Udfærdigelse under 27de Oktober af nye Instruktioner for den finske Krones Isbryderfartøiers Virksomhed.

Udvexling under 24de Juni og 6te Juli af en Deklaration mellem det russiske Rige og Tyskland angaaende Anerkjendelse af Fartøiers Maalebreve.

Udfærdigelse under 1ste December af en Keiserlig Kundgjørelse angaaende Beskaffenheden af de Dokumenter, der ved Ansøgning om Patent bliver at indlevere samt angaaende Kundgjørelse af Patenter.

Udfærdigelse under 13de December af en Keiserlig Kundgjørelse angaaende Sagningsafgifters Erlæggelse.

Udfærdigelse under samme Dag af en Keiserlig Kundgjørelse angaaende Exporttold paa Sagtømmer og andet usaget Virke.

Udfærdigelse under 22de December af en Keiserlig Kundgjørelse angaaende Foranstaltninger mod Tuberkelsyge hos Kreaturer i Finland.

M. Bjørnstjerna.

Bombay.

I Aaret 1898 ankom til Bombay 8 norske Dampskibe dr. 6 523 Tons. Af disse medbragte 7 dr. 6 037 Tons Ladning af Teaktræ, et ankom i Ballast. 3 Skibe afgik i Ballast, 3 med Sten og et med Stykgodsladning. Bruttofragter for 6 ankomne Fartøier Rs. 150 559, for et maanedsbefragtet (761 Tons) Rs. 8 250 pr. Maaned. Erlagte Konsulatafgifter Rs. 295. 2. 10.

Ingen svenske Skibe ankom i Aaret til Bombay.

Aarsberetning dateret 23de September 1899.

Den indiske Regjerings officielle Aar begynder den 1ste April, og følgelig opgjøres den officielle Statistik altid for Tidsrummet fra 1ste April—31te Marts. Medens denne Beretning omhandler Tidsrummet fra 1ste Januar—31te December 1898, refererer den deri meddelte Statistik sig i mange Tilfælde til Tidsrummet 1ste April 1898—31te Marts 1899, skjønt jeg saavidt muligt har anført Tallene for Kalenderaaret 1898.

Høsten har i 1898 i sin Almindelighed været gunstig over hele Indien, og Havnen Bombays Handel har været blomstrende. Da Indien væsentlig er et agerdykende Land, beror dets Velstand paa Udbyttet af Avlingen, og denne afhænger igjen ganske af passende og regelmæssig Nedbør.

Det maa erindres, at de 12 Maaneder fra Januar til December faktisk omfatter to Sæsoner. Den første gaar fra Januar til Begyndelsen eller Midten af Juni, naar Sydvest-Monsunen begynder her i Præsidentskabet, og de Forretninger, som afsluttes i disse fem eller sex Maaneder, gjælder Udbyttet af foregaaende Aars Høst. Fra Juni til September hersker Sydvest-Monsunen, og dette er altid en roligere Periode i Bombay og kan kaldes en Forventningens Tid. Sidst i Oktober begynder den nye Sæson, og i de sidste 3 Maaneder af Aaret er Forretningerne stærkt influeret af Vilkaarene og Udsigterne for de forskjellige Arter af voxende Grøde.

Heldigvis var Monsunregnet i 1897 saavelsom i 1898 normalt, og følgelig var som nævnt 1898 et gunstigt Aar for Bombay.

Den samlede Værdi af Exporten fra 1ste April 1898—31te Marts 1899 beløb sig til Rs. 413 063 438 mod Rs. 332 620 354 foregaaende Aar og af Importen til henholdsvis Rs. 393 949 424 og 409 527 221, hvilket viser en betydelig Fremgang for sidste Aar.

I Aaret 1898 udgjorde den samlede Export af Bomuld fra Bombay 475 000 Baller til Europa, 468 000 Baller til Japan og Kina og 36 000 til indiske Havne, ialt 979 000 Baller mod 960 000 Baller i 1897.

I 1898 exporteredes endvidere fra Bombay: Hvede 288 000 Tons mod intet i 1897, Linfrø 131 000 Tons mod kun 29 000 Tons i 1897, Rapsfrø 106 000 Tons mod 93 000 Tons i 1897.

Da der saaledes var fuldt op af Ladning, gik Fragterne for Dampskibe til Europa, som havde ligget nede i flere Aar, atter op til et mere tilfredsstillende Niveau. Bortseet fra en kort Periode i Mai, da Hvedeexporten var paa det livligste, og da der betaltes helt op til 35 sh pr. Ton, kan Raterne hele Aaret igjennem siges at have holdt sig i 16—20 sh. pr. Ton alt efter de forskjellige Bestemmelseshavne, og paa dette Standpunkt staar de fremdeles, dog med endel smaa Fluktuationer.

Hvad Importen angaar, var denne som nævnt større end i 1897, hvilket naturligvis hænger sammen med den gode Høst og deraf følgende større Kjøbeevne. De vigtigste Indførselsartikeler er Bomuldsmanufakturvarer og Garn, hvori der dog vel neppe kan optages nogen Konkurrance med Varer af britisk Tilvirkning. Fra 1ste April 1898—31te Marts 1899 indførtes Bomuldsmanufakturvarer til en Værdi af Rs. 68 004 311 og Garn til en Værdi af Rs. 5 205 957. Nærmest i Værdi kommer Metaller, hvoraf Indførselen anslaaes til Rs. 18 960 896, Petroleum Rs. 10 488 435, Sukker 20 370 636. Andre Importartikler er Maskiner og Jernbanemateriel, Kul, Farvestoffe, Silkevarer, Uldvarer, Glasvarer, Kemikalier, Isenkramvarer, Fyrstikker, Papir og Tømmer, hvoraf dog kun de sidste 3 eller 4 er af nogen Interesse for norske og svenske Exportører. Hvad angaar den Del, som Norge og Sverige tager i denne Handel, er den tilgjængelige Statistik maaske ikke ganske paalidelig, da den kun opfører som kommende fra Norge og Sverige Varer under Gjennemgangskonossement.

Ifølge Toldvæsenets Statistik importeredes der fra 1ste April 1898—31te Marts 1899 fra Sverige til Bombay Jern til en Værdi af Rs. 255 676, og Staal til en Værdi af Rs. 111 209. Fra Norge indførtes i samme Tidsrum til Bombay Jern til en Værdi af Rs. 188 003.

Indførselen af Fyrstikker fra Sverige havde i Aaret en Værdi af Rs. 259 405 og fra Norge Rs. 108 566. Efter den meget store Import i forrige Aar var der naturligvis en Nedgang i 1899. De forskjellige Lande, hvorfra Varen indførtes, var: Japan til en Værdi af Rs. 736 828, Norge og Sverige Rs. 367 971, Tyskland Rs. 71 783, Storbritannien Rs. 4 981. De billige japanesiske Fyrstikker hævder fremdeles sin Stilling paa Markedet. De sælges i Bombay til $8^1/_2$—$9^1/_2$ Annas pr. Gros, medens tyske eller svenske Svovlstikker koster $11^1/_2$—$12^1/_2$ Annas. Japanesiske Sikkerhedsfyrstikker koster 9—10 Annas, medens svenske ikke kan faaes under $11^1/_2$ Annas.

Af Papir og Pap importeredes fra Sverige for Rs. 9 048 og fra Norge for Rs. 16 786, hvortil maa lægges Materiale til Papirfabrikation Rs. 45 479, alt fra Norge. Værdien af hele Indførselen af Papir udgjorde Rs. 2 154 666, og der er et vidt og aabent Felt for norske og svenske Fabrikanters Foretagsomhed, hvis de er istand til at optage Konkurrancen med Englænderne, Tyskerne og Østerrigerne.

Trælast. Den samlede Import opgik til en Værdi af Rs. 957 733, hvori Sveriges Andel udgjør Rs. 22 709 og Norges Rs. 46 495. Baade „ceiling boards“ og uhøvlede Bord kan sælges, og hvis kun Varen kunde importeres direkte og ikke var belastet med svære Omladningsudgifter i England og Tyskland, kunde denne Trade vistnok antage meget større Dimensioner.

Ikke paa mange Aar har der været saadan Fasthed i Kursen som i 1898. Den laveste Notering for avista Vexler paa London var 1 sh. $3^{21}/_{32}$ d. pr. Rupee og den høieste 1 sh. $4^{1}/_{16}$ d. Siden Begyndelsen af 1899 har denne Fasthed været end mere fremtrædende, og Rupee'ens Værdi holder sig praktisk talt uforandret i 1 sh. 4 d. Landets Handel vil saaledes forhaabentlig ikke mere blive forstyrret af disse voldsomme Fluktuationer i Pengekursen, som man i Aarrækker har været Vidne til.

Skibsfarten. Til Bombays Havn ankom i Tidsrummet fra 1ste April 1898—31te Marts 1899 fra fremmede Havne 265 Seilskibe dr. 42 002 Tons og 655 Dampskibe dr. 1 339 385 Tons. Til fremmede Lande afgik 285 Seilskibe dr. 39 098 Tons og 503 Dampskibe dr. 1 070 889 Tons. Den store Forskjel mellem ankomne og afgaaede Skibe skriver sig fra, at mange Dampskibe fra Bombay afgaar til andre indiske Havne. I samme Tidsrum ankom med Ladning 15 norske Dampskibe og i Ballast 2. Af disse afgik 13 med Ladning og 4 i Ballast (4 til fremmede Lande og 13 til andre indiske Havne). I Kalenderaaret 1898 ankom som nævnt 7 norske Dampskibe med Ladning og et i Ballast (2 fra fremmede Lande og 6 fra andre indiske Havne). De Dampskibe, som anløb Havnen, havde næsten alle Ladning af Tømmer fra Siam og Burmah til Bombay og gik enten tilbage i Ballast eller tog Bygningssten til Rangoon, eller ogsaa gik de til Inticorin og indtog der Ladning af Salt for Straits Settlements. Et Dampskib afgik til Port Said med Stykgodsladning.

Oprettelsen af en direkte Dampskibslinje mellem Norge og Sverige og Indien vilde vistnok i høi Grad bidrage til at udvikle Handelsforbindelserne mellem disse Lande. Fortiden maa alle Varer af norsk og svensk Oprindelse, der exporteres hid ud, omlades i en eller anden Havn i Europa, og de herved paadragne Omkostninger og Rentetab er en Hemsko paa Handelen, som denne i vore Dages stærke Konkurrance vanskelig kan taale. Derhos vilde en direkte Dampskibslinje bringe Fabrikanter og de herværende Importører i en meget nærmere Forbindelse, end nu er Tilfældet, og man kunde sandsynligvis i de fleste Tilfælde undgaa at ty til Mellemmænd (Kommissionshuse eller Agenter i England etc. I saa Henseende kan henvises til det store Opsving i Handelen mellem Tyskland og Indien, siden der for ca. 10 Aar siden sattes en regelmæssig Dampskibslinje igang mellem Hamburg og Bremen og alle vigtigere indiske Havne. Foruden at have en gunstig Indflydelse paa Handelen mellem Norge og Sverige og Indien vilde vistnok en saadan Dampskibslinje i sig selv være et lønnende Foretagende, hvis man blot kunde skaffe tilstrækkelig Ladning for Reisen ud Ladning for Hjemreisen er der ingen Mangel paa hele Aaret rundt. Disse Dampskibe maatte da afgaa fra Kristiania og Gøteborg og anløbe Hamburg, Bremen eller Antwerpen, hvor der er en udstrakt Handel paa Indien, for at komplettere sin Ladning; Erfaringen vilde snart nok vise, hvilken eller hvilke Havne der burde vælges. Derpaa maatte Skibene afgaa direkte til Kurrachee og videre til Bombay. Kurrachee er en meget blomstrende Havn, der tiltager i Betydning fra Aar til Aar, takket være Udvidelsen af Jernbanenettet i det vestlige og nordlige Indien; der indføres bl. a. tysk Sukker og al Slags Jern i stor Skala. For Hjemturen kunde Dampskibene indtage Ladning i Bombay og derpaa atter gaa til Kurrachee, der udfører store Mængder af Hvede, Frø, Bomuld, Huder etc. Paa Hjemveien kunde Dampskibene anløbe enten Havre, Dunkerque, Antwerpen, Amsterdam, Rotterdam, Hamburg eller Bremen eller ogsaa flere af disse Steder, der alle importerer Produkter fra Bombay og Kurrachee hele Aaret rundt. Antagelig vilde

der i Begyndelsen tiltrænges fem Dampskibe, naturligvis kun Lastebaade, og disse maatte drives saa økonomisk som muligt. Regner man 45—50 Dage for en Reise iberegnet Anløb, hvilket maa være rigeligt for en Baad med 10 Knobs Fart, vilde et Dampskib kunne gjøre Reisen frem og tilbage i ca. 4 Maaneder. For at etablere en regelmæssig maanedlig Dampskibsforbindelse vilde der saaledes tiltrænges 4 Skibe, og det femte kunde holdes i Reserve.

F. W. Bickel.

Genf.

Aarsberetning dateret 15de September 1899.

Aaret 1898 har for Schweiz været et Middelsaar, hvad Høsten angaar, men et gunstigt Aar, hvad Industrien angaar. Man kan paavise en stedse større Fremgang i Nyttiggjørelsen af Landets naturlige Drivkraft og i Anvendelse af Elektriciteten.

Hvad den naturlige Drivkraft angaar, er det at mærke, at der ikke existerer nogen federal Lov angaaende Nyttiggjørelsen af Vandløb, men at Kantonerne styrer sig selv i denne Henseende.

Denne Udvikling har i Aaret 1898 mægtig bidraget til Industriens Fremme, skjønt Rentefoden har været 4.31 mod 3.92 foregaaende Aar. Den udvidede Nyttiggjørelse af Elektriciteten gjælder særlig Kommunikationsvæsen og Belysning.

Byggevirksomheden, der i tidligere Beretninger er betegnet som meget livlig, er fremdeles i Fremgang.

Indførselen er steget fra Italien, Tyskland og Østerrig-Ungarn til Skade for Frankrig, hvis Produkter er befundne for dyre.

Udførselen af koncentreret Melk i 1898 har beløbet sig til en Værdi af fr. 19 250 000.

Tabel over Schweiz's Handel med Norge og Sverige i 1898 for de vigtigste Artiklers Vedkommende:

	Udførsel.		Indførsel.	
	Mængde q. netto.	Værdi i fr.	Mængde q. netto.	Værdi i fr.
Tjærefarver	492	317 763	—	—
Bord, Harpix	3	70	1 626	—
Malerier, Gravurer	4	13 883	—	607
Elektriske Apparater	23	12 559	4	2 196
Musikinstrumenter	8	7 533	—	—
Ure i Nikkelkasse	16 364	147 548	—	—

	Udførsel.		Indførsel.	
	Mængde q. netto.	Værdi i fr.	Mængde q. netto.	Værdi i fr.
Ure i Sølvkasse	107 578	1 429 658	—	—
— i Guldkasse	12 516	689 998	—	—
Urdele	5	36 285	—	—
Dynamomaskiner	471	10 694	—	—
Møllemaskiner	116	12 250	—	—
Spindemaskiner	132	10 350	—	—
Maskiner (Haandværks-)	109	16 575	3	—
Andre Maskiner	4 481	459 081	84	—
Jern	—	—	13 702	—
Jernbaneskinner	14	510	3 007	—
Smedet Jern	—	—	54	—
Urmagerværktøi	10	24 025	—	—
Fersk Fisk	—	—	501	—
Chocolade	409	146 129	—	—
Ost	3 279	587 645	—	—
Drikkevarer	28	10 794	6	—
Traad	259	57 859	—	—
— farvet	229	60 340	—	—
Tøier, farvede	110	52 550	—	—
— farvetrykte	103	57 939	—	—
Uldtøi	4	10 615	—	—
Mekaniske Broderier	34	144 918	—	—
Tøier af hel Silke	108	692 767	—	270
— - halv Silke	23	83 485	—	—
Silkebaand	10	87 044	—	60

C. F. de Geer.

Levuka, Fiji.

Til Levuka ankom i 1898 7 norske Seilskibe drægtige 2 962 Tons, deraf Ballast to dr. 1 126 Tons. De øvrige 5 medbragte Ladning af Kul, Copra og Stykgods. 6 afgik med Ladning af Copra (deraf 4 til Sydney, et til Tonga og et til Liverpool), et med Stykgods.

Af svenske Skibe ankom ingen.

Erlagte Konsulatafgifter af norske Skibe £ 9. 11. 1.

Til Suva ankom i Aarets Løb 3 norske Skibe, hvoraf 2 afgik til Levuka for at komplettere sin Ladning.

Odessa.

Skibsfarten i 1898.

Norske Fartøier.	Med Ladning.		I Ballast.		Tilsammen.		Brutto-fragter i Kr.
	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	
I. Ankomne:							
Fra fremmede Lande til Hovedstationen	-	-	9	11 706	9	11 706	
» fremmede Lande til Vicekonsulsstationerne	-	-	13	15 375	13	15 375	
Ialt	-	-	22	27 081	22	27 081	
II. Afgaaede:							
Til Norge fra Hovedstationen	1	737	-	-	1	737	10 900
» Norge fra Vicekonsulsstationerne	1	2 808	-	-	1	2 808	56 300
» andre Lande fra Hovedstationen	8	10 969	-	-	8	10 969	311 300
» andre Lande fra Vicekonsulsstationerne	12	12 567	-	-	12	12 567	365 700
Ialt	22	27 081	-	-	22	27 081	744 200

Samtlige ankomne norske Skibe var Dampskibe.

Af svenske Skibe ankom 4, dr. 7 746 Tons.

Erlagte Konsulatafgifter: af norske Skibe Kr. 1 520.78, deraf ved Hovedstationen Kr. 610.26, af svenske Skibe Kr. 387.37.

Larnaca, Cypern.

Aarsberetning dateret 5te Juni 1899.

Ingen norske eller svenske Skibe besøgte i Aaret 1898 Larnaca.

Den samlede Export fra 1ste Januar til 31te December 1898 viser sammenlignet med det foregaaende Aar en Forøgelse af £ 85 405 og Totalimporten ligeledes en Forøgelse af £ 51 988.

Af de vigtigste Produkter viser Hvede og Byg en Forøgelse af henholdsvis £ 25 458 og £ 44 767. Bomuld og Johannesbrød viser en Nedgang af henholdsvis £ 283 og 4 940. Af Hvede exporteredes ca. 160 000 bushels til Storbritannien, særlig til Hull, og ca. 50 000 bushels exporteredes til Tyrkiet, navnlig til Smyrna. Af Byg exporteredes ca. 580 000 bushels til Storbritannien og ca. 197 000 bushels til Tyrkiet. Af Johannesbrød tog den største Del Veien til Storbritannien og Frankrig, lidt gik til Havne ved Adriaterhavet.

Priserne paa de vigtigste i Aaret 1898 exporterede Varer var som følger f. o. b.:

Hvede . .	30	piastres	pr.	Kilé
Byg	15	—	„	„
Vikker . . .	24	—	„	„
Havre .	15	—	„	„
Vine . . .	$2^3/_4$	—	„	Oke
Silkekokoner .	50	—	„	„
Bomuld, raa .	$7^1/_4$	—	„	„
Uld	$7^3/_4$	—	„	„
Johannesbrød .	171	—	„	Aleppo Cantar

Fragterne. For Korn betaltes gjennemsnitlig 2 sh. 9 d pr. quarter paa 400 lbs., for Bønner 21 sh. pr. Ton a 20 cwt. til Storbritannien og ca. $^2/_3$ deraf til Middelhavet.

Kurserne. 1 £stg. staar fremdeles i 182 piastres i Handelsomsætningen og i 180 for alle Betalinger til Regjeringen. Paa 3 Maaneders Forretningsvexler paa London, Paris og Triest er der en Diskonto af $1^1/_4$ %.

Med Norge og Sverige er der desværre fremdeles ingen Handelsforbindelse.

Offentlige Arbeider. Der byggedes fornylig med en Bekostning af £ 4 000 et meget stort Reservoir paa en Slette i Famagustadistriktet for at opsamle Regnvand til Uddeling til Jorddyrkere i tørre Aar. Der er bygget endel Veie, som forbinder de vigtigste Byer med de fjernereliggende Landsbyer i det indre. Andre offentlige Arbeider særlig med Hensyn til kunstig Vanding skal snart paabegyndes.

Sundhedstilstanden har været udmærket i hele Aaret.

Z. D: Pierides.

Rom.

Aarsberetning dateret 11te Oktober 1899.

Handelssamkvemmet mellem dette Konsulatdistrikt og Norge og Sverige har i det forløbne Aar ikke i nogen Henseende undergaaet nogen Forandring Byen Rom er nu som før udelukkende Detailkonsumsted for norske og svenske Exportartikler, og det samme gjælder de til Konsulatdistriktet hørende Lokaliteter i Provinsen. De Varesorter, som kommer i Betragtning — Jern, Bygningstømmer, tørret Fisk og Fiskekonserver — kommer paa forsvindende faa Undtagelser nær kun indirekte hid fordelt paa mange Detailhandlere, fra de italienske Havnestæder Genua, Livorno, Civitavecchia, Neapel, og hvis statistiske Opgaver derover var tilgjængelige, saa vilde vedkommende Kvanta allerede

indgaa i de nævnte Havnestæders Statistik. Den kun for ganske kort Tid siden offentliggjorte Beretning fra det romerske Handelskammer har ingen Opfordring fundet til at omtale de forenede Riger som Importlande.

Hvis de nordiske Trælastexportører — jeg har i tidligere Beretninger givet endel Vink i denne Retning — er istand til at byde gunstige Salgs- og Afskibningsbetingelser, der kunde muliggjøre en Konkurrence med Kastanjetræ, saa turde maaske i de nærmeste Aar en beskeden Forøgelse af Exporten her til Distriktet være mulig, da der nu hersteds mærkes en vis Bedring i den i lange Tider brak liggende Byggevirksomhed.

En i nogen Henseende nævneværdig Export fra den herværende Provins til Norge og Sverige finder ikke Sted.

H. Bohn.

Madras.

Ingen norske Skibe anløb Madras's Havn i 1898.

Indhold: **Antwerpen** S. 733. — **Bombay** S. 773. — **Genf** S. 776. — **Helsingfors** S. 748. — **Larnaca, Cypern** S. 778. — **Levuka, Fiji** S. 777. — **Madras** S. 780. — **Odessa** S. 778. — **Rom** S. 779.

Johannes Bjørnstads Bogtrykkeri

Beretninger om Handel og Skibsfart.

Uddrag af Aarsberetninger fra de norske og svenske Konsuler for 1898 m. M.,

No. 16. udgivet ved Departementet for det Indre. **1899.**

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

Indberetning

fra kommerciel Stipendiat i Mexico Christian Schjetnan,

dateret 27de September 1899.

I min forrige Rapport omtalte jeg, at det Opsving og den Tillid, Mexico havde erhvervet sig under Præsident Diaz's Styre, havde bevirket, at de 6 pCt. rentebærende Obligationer for Statsgjælden for første Gang noteredes over pari den 16de Decbr. f. A. Den Betydning, dette havde, paapegede jeg da ogsaa ved at anføre, at disse Obligationer i 1895 kun noteredes til 51 pCt., men efterhvert som Tilliden til Diaz's kloge Styre samt Forstaaelsen af Landets overmaade rige Ressourser voxte, steg disse Obligationer i Løbet af ca. 3 Aar fra 51 pCt. til over pari. Der er vel neppe noget Land i Verden, der kan opvise noget lignende.

Men om man troede, at Præsident Diaz og Finansminister Limantour slog sig tiltaals med dette glimrende Resultat, tog man feil, thi de hvilede sig ikke engang ud efter den lange og tunge Arbeidsdag, men tog strax fat paa en anden Sag, der for Landet spillede en stor Rolle; at betale 6 pCt. af Landets Gjæld forekom dem nemlig for høit, og strax efter Nytaar indledede der Underhandlinger med S. Bleichröder, Berlin, J. S. Morgan, London, J. P. Morgan, New York, Deutsche Bank, Berlin og Dresdener Bank, Dresden, samt El banco nacional de Mexico om at faa konverteret hele Mexicos Statsgjæld fra 6 pCt. til 5 pCt.

Underhandlingerne blev drevne med al Energi, og paa Vaarparten reiste Finansminister Limantour over til Europa for personlig at lede og afslutte Underhandlingerne.

Allerede den 3die Juli blev disse afsluttede, idet Kontrakten med de før nævnte Bankierer og Banker blev undertegnet for et Laan af £ 22 700 000. 0. 0, 5 pCt. rentebærende, Renten at betale hver sex Mdr. Laanet skal tilbagebetales i 45 Aar; dog har Mexico Ret til efter den 3die Juli 1909 at indløse hele Laanet. Det nævnte Konsortium tog af dette Laan for egen Regning

£ 13 000 000. 0. 0 til en Kurs af 96 ÷ 1 pCt. Kommission og for de resterende £ 9 700 000. 0. 0 har de Option til en Kurs af $97^1/_4$ ÷ 1 pCt. Kommission. Optionen udløber den 1ste Marts 1900. Derhos har det nævnte Konsortium gaaet med paa, at hvis det for de £ 13 000 000. 0. 0 opnaar en høiere Kurs end 99 og for de £ 9 700 000. 0. 0 over $99^1/_4$, skal det dele den derover gaaende Avance med den mexikanske Statskasse. Og da de nye Obligationer strax gik over 100, er det givet, at den mexikanske Statskasse vil faa nogen Indtægt af denne Klausul.

I en officiel Opgave fra Finansminister Limantour, dat. 14de Decbr. 1898, opgiver han, at Mexicos samlede Statsgjæld udgjør £ 21 570 780. 0. 0, der altsaa forrentedes med 6 pCt.

Siden denne Dato er vel dette Beløb gaaet noget ned ved Udtrækning og Indfrielse af Obligationer.

Det Nettobeløb, som nu Mexico erholder af det nye Laan, bliver for

£ 13 000 000. 0. 0	£ 12 350 000. 0. 0
- 9 700 000. 0. 0	- 9 336 250. 0. 0
eller tilsammen	£ 21 686 250. 0. 0

saa det vil heraf sees, at man ikke kan betragte dette som nogen egentlig Forgelse af Statsgjælden; thi Konverteringens Øiemed var kun at opnaa en Rentebesparelse og derhos ogsaa faa fri de Deposita og Pantsættelser, der i sin Tid var gjort for at opnaa de 6 pCt. Laan.

Hertil hørte f. Ex. Jernbanen fra Coatzacoalcos til Salina Cruz, der benævnes Tehuantepec-Jernbanen efter det Eid, den gaar over.

Den Rentebesparelse, som Mexicos Skatteborgere nu nyder godt af ved denne Konvertering, vil i runde Tal beløbe sig til £ 130 000. 0. 0 aarlig.

Renten, som nu maa betales af Landets Gjæld, udgjør herefter for hvert Aar: £ 1 135 000. 0. 0, og herfor er blot Toldintraden stillet som Garanti, idet Regjeringen har forpligtet sig til at indbetale denne til Nationalbanken, som da overtager Indfrielsen af de forfaldende Koupons. Og i Toldintraden har Obligationsindehaverne mere end nok Garanti. I 1897—98 udgjorde den omtrent $ 20 900 000.00 og i sit Budgetforslag for 1899—1900 har Finansministeren anslaaet den til $ 21 800 000.00 (som Følge af, at der ifjor indkom alt i alt $ 22 378 380.00) og efter den meget moderate Kurs af 23 (den er i disse Dage $23^{15}/_{16}$), udgjør hint Beløb i £ 2 206 095. 0. 0 eller omtrent det dobbelte af, hvad der udfordres til at betale Renten af det nye Statslaan.

Man vil heraf se, at Toldintraden ikke alene pent klarer Renten, men ogsaa kan sætte af betragtelige Beløb hvert Aar til Gjældens Amortisation; thi Statens øvrige Indtægtskilder er saa mange og store, at de uden Spor af Vanskelighed klarer alle de indre Udgifter, Hær, Flaade etc. etc.

Hvordan Forholdet er med Statens Indtægter, tror jeg bedst illustreres ved at opgive disse for de sidste fem Aar, og maa jeg da tilføie, at i de her nævnte Beløb er Toldintraden selvfølgelig med, da Beløbene angiver Statens samtlige Indtægter i de nævnte Tidsrum:

1893—94	$ 40 200 000.00
1894—95	- 43 900 000.00
1895 - 96	- 50 500 000.00
1896—97	- 51 500 000.00
1897—98	- 52 600 000.00

og ser man f. Ex. hen paa den Ting, at Statens Indtægter for 10 Aar siden i 1888—89 kun udgjorde $ 21 900 000.00, behøves der vel ikke at tilføies noget for at illustrere, hvilken Fremgang Mexico har gjort, og da jeg i min forrige Rapport saa omstændelig omtalte Præsident Diaz og Finansminister Limantour, skal jeg nu i denne Indberetning kun henpege paa dette, idet de foranførte Resultater nok taler bedst selv for, hvad de to i Forening har gjort for Mexico.

Naar man med Interesse studerer de mexicanske Forholde, vil man snart opdage og med Forbauselse se, hvilke uhyre Fremskridt Landet har gjort i de sidste Aar paa nær sagt alle Omraader. Tag nu f. Ex. Kaffe. For 10 Aar siden var denne Næringsvei saa betydningsløs, at det kun rent undtagelsesvis nævntes, at Mexico producerede denne Artikel. Men se nu i en Statistik for Verdens Kaffeproduktion i 1898, og man vil finde Mexico som No. 6:

Tallene ser saaledes ud:

Brasilien . .	1 533 840 000 lbs.	engelsk
Venezuela . .	116 407 800	—
Java	101 904 000	—
Guatemala . .	60 238 000	—
Hayti . . .	57 000 000	—
Mexico . . .	48 145 000	—

men at Mexico om 1 à 2 Aar aller høist vil rangere som No. 4, derom hersker der ingen Tvivl.

Som før nævnt, gaar omtrent $^9/_{10}$ af, hvad der exporteres, til U. S., og min personlige Mening er, at den mexikanske Kaffe ikke vil faa saa let Indpas paa vort Marked.

Saa er der en Statistik over Verdens Sølvproduktion i 1898, og den ser saaledes ud:

U. States Produktion 58 763 127 troy unzer til en antagen Handelsværdi af $ 34 670 245.
Mexicos Produktion 56 859 076 —„— $ 33 546 855
Australiens Produktion 17 179 683 —„— $ 10 136 013.

og saa synker Tallene hurtig for de andre sølvproducerende Landes Vedkommende. Da imidlertid, som i min forrige Rapport vist, Produktionen af Sølv i Mexico har en meget stigende Tendens, er der mange Chancer for, at Mexico vil flyve over U. S. og indtage Plads No. 1.

Det er den uhyre billige Arbeidskraft, der gjør, at i Mexico selv de fattige Sølvminer kan arbeides med nogen Fordel. Jeg kan saaledes anføre, at i Mexico lønner det sig at arbeide Sølvminer, der ikke giver mere end 1 Kg.

— et Kilogram — Sølv pr. Ton. Til Sammenligning kan jeg anføre, at i Chili f. Ex. kan det ikke lønne sig at drive Miner, der giver mindre end 3 — tre — Kg. pr. Ton. Aarsagen er ene og alene at søge i Arbeidslønnen, der i Mexico er $ 0.50 (Kr. 0.90) og i Chili $ 3 à 4.00 (Kr. 5.40 à 7.20) pr. Dag for sædvanlige Grubearbeidere.

Men hvor længe vil Mexico kunne nyde godt af den billige Arbeidskraft; Ja, det er et Spørgsmaal, der har stor Betydning for Mexico. Sandsynligheden taler vel for, at det maa gaa her som i sin Tid i Japan, at Efterspørgselen efter Arbeidere af sig selv lidt efter lidt vil sætte op Arbeidslønnen. Landets hurtige Udvikling og Fremskridt paa de industrielle Omraader har alt nu taget op en saa stor Arbeidskraft, at Mangelen paa Arbeidere alt har vist sig, og det næste Skridt: at sætte op Lønnen for derved at lokke Arbeidere til sig, er vel det, der nu ligger nærmest.

Til de nu paagaaende Jernbaneanlæg har Mangelen alt foraarsaget, at der er blevet importeret Arbeidere fra China, Japan og Haiti. Kan disse trives og staa Klimaet i Kystegnene, da kan det jo hænde, at Mangelen paa Arbeidskraft ikke staar saa nær for Døren, som man tror. Til Bedømmelse af denne for Mexico saa vigtige Sag maa det erindres, at Arbeidere, der er fødte og opdragne paa Høisletten, ikke for nogen Pris vil gaa til Kystegnene for at arbeide, da det viser sig, at de straks bliver et Bytte for Gulfeber, Malaria- eller andre Febre. Og paa den anden Side vil ikke de Arbeidere, der hører hjemme paa Kysten, gaa op paa Høisletten for at arbeide, thi den tynde Luft sammen med den Kulde (Termometret kan saaledes i Maanederne November – Februar gaa ned til + 4 à 6° Celsius — ja saagar om Natten lavere), de der udsætter sig for, gjør, at de enten ikke trives eller paa Grund af Kulden paadrager sig Luftveissygdomme. Men selv om dette ikke var det almindelige, saa vil det aldrig — praktisk talt — være nogen Mening i at tage Arbeidere fra Kystegnene til Høisletten; thi i den tynde Luft kan de knapt yde og holde ud med mere end $^1/_3$ af det Arbeide, som de her fødte kan præstere. Derfor gjør den Sag, at Kysten er henvist til sine og Høisletten til sine Arbeidere, at Arbeiderspørgsmaalet i Mexico med Tiden kan komme til at spille en større Rolle, end nogen nu drømmer om, trods at dog alle nu er enige om, at Sagen er saapas alvorlig, at den fortjener Opmærksomhed fra Statens Side.

Mexicos Folkemængde var ved sidste Tælling for nogle Aar siden 12 619 959, men at den nu mindst er en 5 pCt. høiere, derom føler man sig overbevist.

Budgetforslaget for 1899—1900 gaar ud paa samlede Udgifter af $ 54 886 757.72.

Grundet den kolossale Opblomstring og dermed følgende større Behov for Kapital har nu omsider to af de ledende Banker maattet bestemme sig til at udvide sin Kapital:

Nationalbanken til fuldt indb. $ 16 000 000.00, Banco de Londres y Mexico indb. $ 17 500 000.00; men dette kommer ikke til at have nogen Indflydelse paa Laanemarkedet her; thi Penge er nu ligesaa dyre som før, og der maa ganske betragtelige Bankforetagender til for at kunne dække det uhyre store Behov efter Penge.

Saa rart som det høres, reiser der sig nu ret som det er Stemmer for, at Mexico skal gaa over til Guldmyntfod. Om dette i en nærmere eller fjernere Fremtid kan blive til Virkelighed, er det nu umuligt at kunne sige. Ei heller kan vel nogen med Sikkerhed forudsige, om en saadan Forandring vil være til Fordel eller Skade for Landet. At imidlertid et Forslag om Overgang fra Sølv til Guld vil møde paa mange Fiender, derom kan der vel neppe være nogen Tvivl; thi det Faktum vil for alle Tider staa urokkeligt, at grundet Sølvets lave Værdi har Landets Exportprodukter, der jo sælges til Udlandet i Guld, opnaaet en forholdsvis altfor høi Pris, og derhos har den ved den lave Sølvpris opstaaede agio paa ca. 100 pCt. været meget effektiv til at beskytte Landets egen Industri mod den udenlandske Konkurrence. Gaar man nu over til Guldmyntfod, er det jo selvsagt, at disse to for saavel Exportør som Fabrikant særdeles behagelige Faktorer strax falder bort, og det staar da kun tilbage at se efter, om ikke disse Ofre er større end de opnaaelige Fordele ved Overgangen fra det hvide til det gule Metal.

Vægtige Argumenter anføres naturligvis baade pro og contra. Hvad der almindeligvis anføres pro, er, at Indførselen af Guldmyntfod i høi Grad vil gjøre Forretningsforholdene trygge og sunde, samt at den udenlandske Kapital da vil søge hertil i en langt større Udstrækning, end som nu er Tilfældet. Det kan nemlig ikke nægtes, at disse evindelige og tildels store Kursfluktuationer gjør Forretningsforholdene om ikke usikre saa dog harzardiøse til en vis Grad, og at dette afskrækker mange fra at placere sine Kapitaler her, derpaa har man mere end et Bevis.

Siden min sidste Rapport gik herfra, kan jeg anføre, at den laveste Agio, der noteredes, var paa 94 pCt. og den høieste paa $109^1/_2$ pCt., og det er jo sikkert nok, at mere end en Forretningsmand ved denne Fluktuation har seet en sikker kalkuleret Fortjeneste gaa op i Røg.

Men hvad der end anføres baade pro og contra en Forandring, saa er vel den Ting sikker, at under det nuværende Styre vil ingen Forandring ske.

Ny Dampskibslinje for Varer til Mexico. For vel et halvt Aars Tid siden aabnedes der en liden Jernbanestump i det nordlige Mexico. Denne Bane gaar under Navn af El internacional og forbinder det mexikanske Jernbanenet med New Orleans, hvorfra den tager Varer til de fleste Steder i Mexico (deriblandt Mexico City) for den samme Fragt, som der nu betales fra Tampico & Veracruz til det indre af Landet. Da jeg vidste, at Det forenede Dampskibsselskab i Kjøbenhavn havde en Godslinje paa New Orleans, gjorde jeg en Henvendelse til dette Selskab med Forespørgsel, om det vilde tage Varer fra Norge paa direkte Konnossement (altsaa i Tilslutning til de faste Linjer, som dette Selskab alt har paa Norge—Kjøbenhavn) til New Orleans.

Jeg fik herpaa det Svar, at Selskabet til Dato havde sendt ud sine Baade tomme til New Orleans, da det aldrig kunde faa saa meget Gods anmeldt, at det vilde lønne sig for disse paa denne Rute gaaende store Baade at tage med de Smaatterier, der kunde erholdes. Selskabet tilføiede dog, at det gjerne vilde gjøre et Forsøg paa at oparbeide en Linje til Mexico ad den Vei, og at det vilde sætte 5 Tons som Minimum, der kunde antages. Den Fragt, som Selskabet opgav mig, var for vore Hovedexportartikler som følger:

Klipfisk	35 sh.	pr. 1 000 Kg.
Træmasse og Papir	25 sh.	—
Hermetik	30 sh.	—
Telefoner	6 d	pr. Kubikfod
Hesteskosøm . . .	15 sh.	- 1 000 Kg.

paa Gjennemgangskonnossement fra Norge til New Orleans. Og naar nu dertil kommer den Ting, at for Varer, der indføres til Mexico pr. Jernbane fra U. S., behøves der ingen Konsulatfaktura, saa tror jeg, at Fordelene ved den nye Skibningsvei strax vil falde enhver i Øinene, og det var bare at ønske, at denne Vei nu blev benyttet, saa at den store Imødekommenhed, som Det forenede Dampskibsselskab har udvist, maatte kunne resultere i nogen Fordel for Selskabet med Tiden.

Jeg nævnte ovenfor, at ingen Konsulatfaktura behøves for Varer, der skibes ad denne Vei. Sagen er nemlig den, at Tolddeklarationen besørges af Jernbanens Folk paa Grænsen, og hertil udkræves kun Kopi af Originalfakturaen, forsynet med Underskriften af det norske Exportfirma. Denne Kopi bør man derfor lade gaa sammen med Konnossementet, saa det sikkert kommer Vedkommende ihænde.

Af de officielle Opgaver sees det, at Norge hvert Aar exporterer til Mexico ca. 1 000 Tons diverse Varer, og kommer saa hertil Sveriges Export, der ogsaa vilde have samme Fordel af at gaa den samme Vei, ca. 1 800 Tons, saa maatte vel denne Linje med Tiden kunne oparbeides, naar man hjemme blot er opmærksom paa de lave Fragtsatser, samt at man slipper den besværlige Konsulatfaktura, der mere end en Gang har foraarsaget høi Mulkt for betydningsløse Feil eller Feiltagelser.

Tiltrods for, at jeg nu har været $1^3/_4$ Aar i Mexico, har jeg endnu ikke kunnet afslutte alle de Undersøgelser, jeg har anstillet om Mulighederne for den norske Export hertil, og Grunden dertil er ene og alene Træghed blandt vore Exportører og Fabrikanter, da jeg saa at sige mere end en Gang maa tigge mig til de nødvendigste Oplysninger, Prøver samt Noteringer. For et Par Artiklers Vedkommende maa jeg dog tilstaa, at min Opmærksomhed paa Muligheden af Import først blev vakt i den allersidste Tid, saa for disses Vedkommende gjælder ikke det ovenanførte.

Jeg skal nu derfor her opstille to Grupper, den første for, hvad jeg sikkert ved kan importeres, og den anden for, hvad jeg endnu har under Undersøgelse, og skulde det glæde mig, specielt for dennes Vedkommende, om Fabrikanter og Exportører hjemme vilde sætte sig i Forbindelse med mig og sende mig Prøver, Noteringer etc.

Hvad der kan exporteres fra Norge til Mexico:

Klipfisk. Heraf kan der Aar om andet bruges ca. 150 000 Kg., men skulde en Toldnedsættelse være mulig, da vilde Konsumen nok blive mange Gange større.

Konserver af alle Slags kan sælges, men nogen Betydning vil kun Sild, saltet i smaa Dunker eller i Blikkasser, Sardiner, røget Lax, Anchovis etc. kunne have. Med lidt Arbeide og Interesse for Sagen kan nok Importen drives op over 20 000 Kg. aarlig.

Træmasse antager jeg bliver en betydningsfuld Artikel med Tiden. Nu bruges ca. 100 000 Kg. pr. Aar fra Norge og ca. 170 000 Kg. fra Sverige.

Papir. Af Indpakningspapir af aller billigste Sort er jeg overbevist om, at Norge kunde sælge ca. 1 000 Tons pr. Aar. Den nuværende Import er 657 Tons. Jeg har faaet ud baade Prøver og Pris; men her viser det sørgelige Faktum sig igjen, at de Noteringer, de herværende Importører kan faa for de selv samme Varer fra Hamburg, er mindst 10 pCt. lavere end de Priser, jeg har kunnet opgive.

Hesteskosøm kan muligens med Tiden trænge ind. Konkurrencen med de svenske „Globo" er stor; men vil nogen hjemme fabrikere en Søm, der har præcis samme „shape", saa vil nok denne Artikel kunne sælges.

Tapeter vil kunne sælges. Det gjælder specielt lyse Mønstre, der her udelukkende bruges.

Lunter til Minebrug er en stor Artikel, og vi kan konkurrere heri, saa jeg haaber at faa solgt meget deraf.

Tran. Af Medicintran bruges der 15 à 20 000 Kg. aarlig.

Kondenseret Melk vil specielt i Kystegnene finde et godt Marked.

Telefoner fra Elektrisk Bureau er nu ikke alene godt indførte, men har ogsaa alt faaet „et Navn". Med Tiden kan nok Forbruget bringes op til 3 à 400, muligens 500 Stkr. pr. Aar.

Tjære & Nordens Kobberstof vil kunne finde et godt, men dog begrænset Marked i Sjøbyerne.

Smør, hermetisk i Blikboxe paa ca. 200 Gram kan sælges over hele Kysten.

Granit og Marmor kan sælges.

Maskinremme. Jeg har sendt hjem en liden Prøveordre paa Balataremme, og da vore Remme baade er gode og billige, venter jeg, at denne Artikel kan finde et godt Marked.

Billige Møbler — kan sælges.

Lim fra Excelsior Limfabrik vil kunne dominere det herværende Marked om en kort Tid.

Valsemasse har jeg faaet indført, og da Fabrikatet synes at konvenere, vil der nok kunne indføres adskillige Tusen Kg. deraf pr. Aar.

Møllestene. Heraf kan 4 à 500 Tons sælges pr. Aar.

Af de Artikler, jeg nu har under Undersøgelse, skal jeg nævne:

Kalve-, Gjede- og Faareskind, hvoraf der vil være et godt Afsætningsfelt for 150 à 200 000 Kg. pr. Aar; men jeg ved ikke, om disse Artikler exporteres fra Norge.

Stokfisk kan ikke sælges paa Høisletten. Om den vil kunne finde et Marked i Kystegnene, derom kan jeg idag ikke udtale mig.

Baadé, Vogne, Cement, Stearinlys, Brynestene, Bærsafter, Sæbe, Spiger samt Ølflasker bruges og importeres i store Kvanta, og jeg haaber, at vi kan konkurrere, saa vi faar tage vor Del af Importen; men noget definitivt kan jeg idag ikke udtale.

Norges Export til Mexico var i:

1895—96 . . .	Guld $	70 052
1896—97	—	41 670
1897—98 . . .	—	45 219
1898—99	—	73 675

og at den, naar næste Aars Statistik foreligger, vil vise et sex-zifret Tal, derom føler jeg mig overbevist.

Min Brevadresse er: Apartado 2048 — Mexico.
Min Telegramadresse: Schjetnan — Mexico.
A B C. Code 4th Edition benyttes.

Christian Schjetnan.

Indberetning

fra kommerciel Stipendiat i Beira (Østafrika) Viggo Berck,

dateret September 1899.

Ved Kgl. Resolution af 25de Janr. d. A. blev der naadigst tilstaaet mig et af de kommercielle Stipendier for i Syd- og Østafrika og omliggende Distrikter at arbeide for norsk Handel og Skibsfart.

Jeg har herved den Ære at indsende min samlede Beretning, som støtter sig paa anstillede Undersøgelser og Reiser samt ogsaa paa tidligere Erfaringer.

Beira.

Byen ligger paa 20° sydlig Bredde og er bygget paa en Sandbanke ved Mundingen af Floderne Pungwe og Busi. Tidligere var denne Havnestad bedre kjendt under Navnet Sofala; men senere blev den flyttet længere op i Indløbet, hvorefter den har faaet sit nye Navn Beira. Den er en af de vigtigste af de 3 Havne paa Østkysten: Delagoa Bay (Lourenço Marques) Chinde og Beira, som samtlige høre til de portugisiske Kolonier. Beira

og det Distrikt, hvori Byen ligger, District de Moçambique, er af den portugisiske Regjering bortforpagtet til et privat Kompagni „Companhia de Moçambique", hvori franske, engelske og portugisiske Kapitalister er interesseret. Den portugisiske Regjering er repræsenteret ved sin Guvernør, som for Tiden er Manoel R. Gorjão.

For nogle Aar siden var Beira kun lidet bekjendt, selv i Sydafrika; men efterat Rhodesia var aabnet, kom Byen til at indtage en vigtig Stilling som den nærmeste Fremtidshavn for dette Land. Endnu kjæmper man med mange Vanskeligheder for at gjøre Beira til en tidsmæssig Havn; men med stadige Forbedringer, som foregaar, og som er paakrævet ved den forøgede Import, vil Beira utvivlsomt i en ikke saa fjern Fremtid staa fuldstændig paa Høide med de øvrige Havne i Sydafrika. Som nævnt i min Indberetning af Juni d. A., arbeider man nu paa at anlægge Kaier i en Bugt i selve Byen, hvorved Skibene kan gaa ind og losse. Derved er en stor Fordel vundet, da Landingsudgifterne vil blive reduceret ca. 25 pCt., og Skibene vil faa hurtigere Expedition end hidtil. Naar disse Bryggeanlæg er færdige, vil Beira være istand til at optage Konkurrencen med P. Elisabeth som Indførselshavn til det nordre Rhodesia i Forbindelse med en Jernbanelinje fra Salisbury til Bulawayo. Til denne Linje skal jeg komme tilbage under Afsnittet „Rhodesia".

I Forbindelse med Havneforholdene tillader jeg mig at nævne, at jeg har havt en Audiens hos Guvernøren i den Anledning. Hs. Excellence lovede at gjøre, hvad der stod i hans Magt for at gjøre Indløbet og Havnen saa farbar og tryg som muligt og holde det ærede Departement à jour med de Forbedringer, der gjøres. Angaaende Beiras Fremtid udtalte Hs. Excellence, at der uden Tvivl næste Aar vilde blive en betydelig Forandring til det bedre baade i Skibsfart og Handel.

Jernbaner. Ved Jernbane er Beira forbundet med Umtali og Salisbury i Rhodesia, en Afstand paa 382 engelske Mil. Skjønt denne Jernbane har været i Gang længere Tid, er den ikke til den Nytte, man skulde kunne vente. Kun Strækningen mellem Umtali og Salisbury er bredsporet, 3'6". Derimod er Linjen Beira—Umtali smalsporet, 2'6". Af denne Grund falder Trafiken for Tiden kostbar og besværlig. Det engelske Kompagni, Pauling Co., som har forpagtet Linjen, har indseet dette og arbeider nu paa at omlægge Linjen Beira—Umtali til bredsporet, 3'6". Dette vil hjælpe Transporten betydelig, da det er Meningen at nedsætte Fragten, saasnart den bredsporede Bane er færdig, hvilket den antagelig vil blive i Januar næste Aar. Fragten, der nu er £ 16. 0. 0 pr Ton til Salisbury fra Beira, vil da kunne reduceres til £ 13. 0. 0 pr. Ton, hvilket vil sætte Importørerne istand til at arbeide under bedre Vilkaar end hidtil.

En anden Jernbane er bevilget og skal bygges fra Beira til Centralafrika, til Sena, et af de større Plantagedistrikter der. Der vil imidlertid kræves længere Tid, før en saadan Linje vil kunne betale sig. Den anlægges ogsaa mere for at ophjælpe Plantagedistrikterne og give disse en lettere Adkomst til en Havn end for Spekulation.

Den væsentligste Handel i Beira er med Rhodesia og det portugisiske Opland. Der er selvfølgelig Afsætning for adskillige Varer i selve Beira; men denne er betydelig mindre, end hvad der sælges til Oplandet.

Beiras Handel viser en Forøgelse baade i 1896, 1897 og 1898, væsentlig i Import, som stiller sig som nedenstaaende viser for disse 3 Aar:

1896.

Import	£ 286 000. 0. 0
Do. i Transit . .	- 191 000. 0. 0

1897.

Import	£ 579 000. 0. 0
Do. i Transit . . .	- 205 000. 0. 0

1898.

	Import.	Import i Transit.
Fra Storbritannien og engelske Kolonier	£ 631 000. 0. 0	£ 142 000. 0. 0
„ Portugal og portugisiske Kolonier	- 127 000. 0. 0	- 2 000. 0. 0
„ Tyskland	- 34 000. 0. 0	- 16 000. 0. 0
„ Frankrige	- 45 000. 0. 0	- 2 000. 0. 0
„ Andre Lande	- 74 000. 0. 0	- 15 000. 0. 0
	£ 911 000. 0. 0	£ 177 000. 0. 0

Af denne Statistik fremgaar, at Import og Transitimport i 1898 er steget med ca. 25 pCt., hvilket er det bedste Bevis for, at Beiras kommercielle Udvikling er stedse tiltagende.

Udførselen fra Beira var i 1898 kun £ 15 000. 0. 0. I 1897 var det den første Gang, at Guldbarrer exporteredes herfra.

Handelen i Beira baade med den europæiske og indfødte Befolkning var tidligere udelukkende i de hvides Hænder. Nu er den meste Handel med de Indfødte gaaet over til de indvandrede Indiere, som er istand til at sælge sine Varer billigere, da de har mindre Udgifter og Livsfornødenheder end hvide Folk. Disse Indiere importerer delvis direkte, delvis kjøber de fra herværende Engrosfirmaer.

Mynt, Maal og Vægt. Skjønt Beira er en portugisisk Besiddelse, bruges der mest engelske Penge. Kun med Companhia de Moçambique sker alle Forretninger i portugisiske Penge. Guvernementets Kurs er altid den samme, nemlig 4 500 Reis til £ 1. 0. 0. Derimod gaar den daglige Kurs op og ned; men den kommer sjelden saa lavt som 4 500 Reis. Den varierer mellem 5 000—6 500 Reis til £ 1. 0. 0. Alle Forretninger med tyske, franske og engelske Huse sker udelukkende i engelsk Mynt. Metrisk Maal og Vægt bruges for portugisiske Varer, ellers kun engelsk Maal og Vægt.

Banker. Der er to Banker her:

The Standard Bank of S. Africa Ltd.,
og Bank of Africa Ltd.,

som begge er Filialer med Hovedkontorer i Cape Town og Afdelingskontorer i London. Alle Bankforretninger udføres efter engelsk System.

Kreditforhold. Kreditsystemet er det samme som paa andre Steder i Sydafrika. I Forretninger paa Europa er det dels „Cash against Documents", dels 30, 60 og 90 Dage mod Akcept. Det beror aldeles paa, hvilke Varer der sælges, og paa Kjøbernes Renommé. Naar man introducerer nye Varer, er det vanskeligt at sælge paa andre Betingelser end 30—60 Dage, da Varerne ofte ikke kommer frem paa mindre end 45—50 Dage. Dette er især Tilfældet med Varer, der maa omlastes enten i Hamburg, London eller Antwerpen. Det kan tage fra 2—4 Uger, før disse Varer kan skibes derfra. For lokal Handel og paa Oplandet er Kredittiden for „Cash 30 Days" op til 3/M.

Dampskibsforbindelser. Beira anløbes af nedenstaaende Linjer, der tager baade Passagerer og Varer:

Deutsche Ost-Africa Linie. Hovedkontor Hamburg. Tyske Postdampskibe fra Hamburg via Suez omtr. hver fjortende Dag

Messageries Maritimes. Hovedkontor Marseille. Franske Postdampskibe fra Marseille via Suez og Madagascar en Gang maanedlig.

Castle Mail Packet Co. Ltd. Hovedkontor London. Engelske Postdampskibe fra London via Cape og Cape Ports en Gang maanedlig.

Rennie Line of Steamers. Hovedkontor London. Engelske Varebaade fra London via Natal en Gang maanedlig.

Desuden anløbes Beira af andre Baade, der ikke gaar i Rute.

Toldtarif. Da det kan være af Interesse for Forretningsmænd hjemme at have Kjendskab til Toldtarifen i Beira, hidsætter jeg samme for de vigtigste Importartikler.

Toldtarif.

NB. 25 pCt. tillægges Fakturabeløbet, før Tolden beregnes.

						sh.	d.
Tjære	pr.	Kg.	20	Reis	=	0	1
Geværer	„	Løb	1 500	„	=	6	8
Revolvere og Pistoler . .	„	—	1 000	„	=	4	$5^1/_2$
Sukker	„	Kg.	50	„	=		$2^1/_2$
Naale, Knappenaale, Piber, Kamme og lign. . .	„	—	200	„	=		$10^1/_2$
Galanterivarer	„	—	500	„	=	2	$2^1/_2$

Øl og Vine.

						sh.	d.
Øl og Cider	pr.	Dekaliter	400	Reis	=	1	$9^1/_2$
Vin i Fade	„	—	600	„	=	2	8

					sh.	d.
Vin i Flasker	pr. Dekaliter	800	Reis	=	3	$6^1/_2$
Champagne	„ —	2 000	„	=	8	$10^1/_2$
Alm. Vine fra Portugal	„ —	200	„	=		$10^1/_2$

Brændevine.

					sh.	d.
Alkohol og ren Sprit til 24° Cartier . . .	pr. Dekal.	1 200	Reis	=	5	4
— af 24° — eller over	„ —	3 000	„	=	13	4
Cognac, Whisky og Liqueurs	„ —	2 500	„	=	11	$1^1/_2$

					sh.	d.
Cement	pr. Kg.	4	Reis	=	0.	$0^1/_5$
The	„ —	500	„	=	2.	$2^1/_2$
Ris	„ —	20	„	=	0.	1
Klipfisk (Cod-fish)	„ —	20	„	=	0.	1
Smør, Ost, Fedt, Flesk, preserveret Kjød og Fisk og lign.	„ —	100	„	=	0.	$5^1/_2$
Seildug og Canvas	„ —	70	„	=	0.	$3^3/_4$
Jern og Staalbjelker, Plader eller Stænger	„ —	3	„	=	0.	$0^1/_6$
Isenkram og Jernvarer . .	„ —	80	„	=	0.	$4^1/_4$
Pakpapir	„ —	100	„	=	0.	$5^1/_4$
Spiger (af Kobber)	„ —	300	„	=	1.	4
Do. (af andre Metaller) .	„ —	40	„	=	0.	$2^1/_4$
Parafin	„ Dekal.	120	„	=	0.	6
Gulvfliser og Mursten . . .	„ Kg.	2	„	=	0.	$0^1/_{10}$
Stentøivarer	„ —	25	„	=	0.	$1^1/_4$
Sæbe	„ —	50	„	=	0.	$2^1/_2$
Lys	„ —	70	„	=	0.	$3^3/_4$

Bygningsmaterialer $7^1/_2$ pCt. af Hjemmeværdien.

Der er en betydelig Reduktion i Told paa Varer fra Portugal; men disse bruges mest af den portugiske Befolkning i Beira. I Rhodesia finder portugisiske Fabrikata liden Omsætning.

Trantittolden paa Varer, der passerer gjennem Beira til Rhodesia, er 3 pCt. af Hjemmeværdien.

Rhodesia.

Ved Rhodesia forstaaes de to Distrikter, der tidligere benævntes Mashonaland og Matabeleland, men som senere blev forenet under det fælles Navn Rodesia. Størrelsen af dette Land er ca 174 728 engelske Kvadratmil. Grænserne for Rhodesia er af den engelske Regjering fastsat som følger. Nord: Floden Zambesi, Vest: The German Protectorate og de portugisiske Besiddelser paa Vestkysten, Øst: Portugisisk Østafrika, Syd: Den sydafrikanske Republik (Transvaal).

Folkemængden i Rhodesia udgjorde i 1897 350 000 Indbyggere, hvoraf den overveiende Del er indfødte. Den hvide Befolkning tiltager imidlertid betydelig Aar for Aar.

Rhodesia er en engelsk Besiddelse, men blev i 1889 bortforpagtet til The British South Africa Co., hvis Grundlægger er Cecil Rhodes. Kompagniets Kapital er £ 5 000 000. 0. 0, og dets Koncessioner indbefatter alle Mineral- og Jordbrugsrettigheder i Rhodesia. Den offentlige Gjæld er repræsenteret ved Kapitalen £ 5 000 000. 0. 0 i Aktier og £ 1 250 000. 0. 0 i 5 pCt. rentebærende Debenturer. Kompagniet er ogsaa delvis ansvarligt for visse Koncessioner i Bechuanaland-, Beira- og Mashonaland-Jernbaner, i hvilke det har garanteret et vist Udbytte. Som Aktiva har Kompagniet Aktier i ovennævnte Jernbaneanlæg og andre industrielle Foretagender til et Beløb af £ 374 035, Aktier i Driftsminer £ 895 327. 0. 0, Laan af Debitorer omtr. £ 400 000. 0. 0, Lagere, Varer, Bygninger, Veie og offentlige Arbeider omtr. £ 400 000. 0. 0. Med Kontanter £ 600 000. 0. 0 og £ 1 225 922. 0. 0 som Udgift ved Koncessioner var der tilbage i 1898 £ 3 623 112. 0 .0, som Kompagniet har bestridt til Landets Fremme.

Ovenstaaende har jeg fundet at burde hidsætte for at vise, hvilken Tiltro Kompagniet har til Rhodesias Fremtid. Det er ikke alene interesseret i Mineindustrien og Jernbaneanlæg, men det hjælper ogsaa indvandrede Farmere baade med Land og Penge for at gjøre Rhodesia til et Agerbrugsland.

Kompagniets Indtægter bestaar i Leie og Salg af Land, Minedistrikter, Skatter, Post- og Telegrafvæsen. Kompagniet reserverer sig selv ogsaa Retten til halv Interesse i alle Mineraler, der findes i Rhodesia. Derved menes, at The British South Africa Co. tilkommer Halvdelen af de Beløb, der betales til Sælgeren af Minedistrikter enten i Kontanter eller i Aktier. En anden Indtægt er de Indfødtes Hyttetakst 10 sh. pr. Hytte pr. Aar.

Jernbaner. Af Jernbaner er bygget The Bechuanaland Railway, som i 1898 blev færdig fra Vryburg til Bulawayo, en Distance paa 586 engelske Mil. Derved forbindes Bulawayo med Cape Town, en Distance af 1 353 engelske Mil, og med Port Elizabeth, 1 191 eng. Mil.

The Beira Railway fra Salisbury til Beira, en Distance af 382 eng Mil, forbindende det sydlige Rhodesia med en Havnestad.

Af andre Jernbaner, der er foreslaaet, skal jeg nævne:

En Linje fra Bulawayo til Salisbury, omtr. 350 Mil, en anden Linje fra Bulawayo til Wankie's ved Zambesifloden og videre til Indsøen Tanganyika, en Distance af 800 engelske Mil. Den engelske Regjering er af The British South Africa Co. anmodet om at garantere 3 pCt. Renter af Kapitalen, der kræves for Bulawayo—Tanganyika-Jernbanen. Al Sandsynlighed taler for, at Regjeringen vil indrømme denne Garanti, som vil sætte Kompagniet istand til at gjennemføre sin store Plan at forbinde Cairo med Cape Town ved en Central-Afrika-Jernbane.

Den førstnævnte Linje, fra Bulawayo til Salisbury, er uden Tvivl den Jernbane, der er mest paakrævet, da den vil sætte det nordre Rhodesia i nærmere Forbindelse med en Havnestad. Den nærmeste direkte Jernbane-

forbindelse er nu med Port Elizabeth, 1 191 eng. Mil, hvorimod en Jernbaneforbindelse som foreslaaet, vilde bringe Bulawayo i en Afstand af kun omtr. 732 Mil fra Beira. Naar man tager i Betragtning, hvilken Betydning en saadan Reduktion i Afstand, og selvfølgelig ogsaa i Fragt, vil have for Mineindustrien og Handelsforholdene, kan man ikke tvivle om, at Rhodesia har stor Fremtid for sig, da det allerede nu stadig gaar fremover trods de mange Vanskeligheder, der hemmer dets Udvikling.

De vigtigste Byer i Rhodesia er:

Bulawayo, som tidligere var Hovedstaden i Matabeleland. For nogle Aar siden var Byen kun en „prospector's camp" med Telte, Lerhytter og enkelte Jernhuse hist og her. Efterat Jernbanen blev færdig til Cape Town, tog Byen et betydeligt Opsving. Den er nu smukt anlagt med brede Gader og enkelte Parker og er bebygget i europæisk Stil. Der er flere iøinefaldende offentlige Bygninger, som gjør, at Byen giver et meget solid Indtryk. Ikke langt fra Bulawayo ligger der rige Minedistrikter, hvoraf nævnes The Gwanda Goldfields.

Tati. En mindre Mineby i Distriktet af samme Navn. Den er den første By, man kommer til efter at have passeret Grænsen mellem Bechuanaland og Rhodesia.

Gwelo er Midtpunktet for et af de bedste Minedistrikter i Rhodesia, og som Følge heraf vil Byen antagelig blive en af de vigtigste i det nordlige Rhodesia.

Salisbury er nu Hovedstaden i Rhodesia og Sædet for den britiske Regjerings Embedsmænd. Denne By har en meget heldig Beliggenhed. Foruden at ligge midt i et større Minedistrikt findes der ogsaa rundt Byen adskillig Skog, hvis Trær kan bearbeides til Møbler etc. Ler for Mursten findes ogsaa i en ikke lang Afstand fra Byen, saa at næsten al Sten, der bruges til Bygninger, kan leveres fra lokale Faktorier og ikke behøver at importeres. Der er ogsaa fundet Skifer, Kul og Salpeter i Byens Nærhed.

Umtali er Midtpunktet for Manicalands Goldfields, og er den By i Rhodesia, som ligger nærmest Beira. I Distrikterne rundt Byen findes der foruden Guld ogsaa Sølv, Bly, Jern og Kul.

Andre mindre Minebyer i Rhodesia er: Victoria og Charter syd for Salisbury.

Rhodesias Fremtid afhænger væsentlig af en lønnende Drift af de Guldaarer, der findes der. I Begyndelsen af 1898 var der registreret i The British South Africa Co.'s Bøger 156 225 Mineclaims, repræsenterende omtr. 4 438 Mil Guldaarer. De bedste Guldaarer findes, som nævnt, rundt Bulawayo, Gwelo og Umtali. Det Udbytte, som Minerne hidtil har givet, er ikke paa langt nær saa rigt som Udbyttet af Transvaalminerne; men de har heller ikke været i saa lang Drift som disse. Naar man tager i Betragtning de daarlige Kommunikationsmidler, man har havt og endnu har i Rhodesia, har Guldminerne i Rhodesia i den Tid, de har været drevet, vist et tilfredsstillende Resultat, som maa siges at være meget lovende for Landets Fremtid. Med forbedrede Kommunikationer vil Guldindustrien, særlig i det sydlige Rho-

desia, være under heldigere Betingelser end i Transvaal. Først og fremst er Tolden i Rhodesia betydelig lavere end i Transvaal, og Minerne har fuld Rettighed til at kjøbe sine Varer hvorsomhelst. I Transvaal derimod er Minerne nødt til at kjøbe f. Ex. al sin Dynamit fra Statens Fabriker, og disse leverer sine Fabrikata til 25 pCt. høiere Priser, end de kan importeres for fra Europa. Senere vil ogsaa Rhodesia være istand til at forsyne Minerne med Kul, hvoraf rige Felter er opdaget nær Floden Zambesi. Adgang til Vand og Minetømmer er ogsaa let i det sydlige Rhodesia.

Af andre Metaller, der findes i Rhodesia, kan nævnes: Sølv, Kobber, Bly og Jern.

Af Træsorter findes der Mahogny, som har været meget rosende omtalt i det engelske Marked for dets gode Kvalitet.

En anden Træsort har været forsøgt til Træbrolægning af Gader; men dette er endnu saa nyt, at man ikke kan udtale sig herom.

Som Farmdistrikt har ogsaa Rhodesia gode Udsigter. De bedste Distrikter for Agerbrug og Kvægavl er Matabeleland og Inyanga, 50—75 Mil nordenfor Umtali. Særlig siges det sidste at være et af de frugtbareste Distrikter i Sydafrika. Rhodesias Farmdistrikter byder flere Fordele derved, at dets Floder næsten uden Undtagelse er vandførende hele Aaret rundt. Af hvad der dyrkes og trives i disse Distrikter, kan nævnes: Ris, Indiarubber, Tobak og Bomuld, almindelige Grønsager, Kaffe, Frugt og Sukker.

Som Oplysning for eventuelle Udvandrere refereres nedenfor Betingelserne for at erholde Agerbrugsland i Rhodesia

Salgsprisen er 1 sh. 6 d pr. Morgen i Mashonaland og 3 sh. pr. Morgen i Matabeleland. Som Tillæg hertil er der en aarlig Afgift af £ 3. 0. 0 pr. 1 500 Morgen og 4 sh. for hver 100 Morgen eller Del deraf. Kjøberen betaler Udgifterne ved Opmaaling og Udstedelse af Kjøbekontrakt (£ 10—30. 0. 0). Kjøberen maa inden 5 Maaneder fra Kjøbet bosætte sig paa det Land, han har kjøbt, og maa vedblive at bo der de tre følgende Aar enten personlig eller ved europæisk Repræsentant. Hvis Kjøberen efter 3 Aar kan godtgjøre en virkelig eller forsvarlig Brug, og at han har opført Bygninger paa sit Land til et Beløb af £ 200. 0. 0, ophører Betingelsen om at bo paa Stedet. The British South Africa Co. reserverer sig selv Retten til Mineraler og til at anlægge Veie, Jernbaner etc. Landet kan ogsaa gjenkjøbes af Kompagniet for Mine- eller offentligt Brug efter en Pris af £ 3. 0. 0 pr. Morgen med Tillæg for Forbedringer.

Import.

Den væsentligste Import til Nordre Rhodesia foregaar via Port Elizabeth i Cape Colonien, hvorfra Varer kan sendes direkte til Bulawayo uden Omlastning. Derimod maa Varer til Nordre Rhodesia via Beira omlastes paa Oxe-

vogne i Salisbury, Beirajernbanens Endepunkt. Denne Vei er derfor betydelig kostbarere. Jernbanefragten for Varer til Rhodesia (Bulawayo) stiller sig saaledes:

Havn.	Klasse af Varer. Fragt pr. Ton. L.	M.	N.
Fra Cape Town	£ 23. 13. 4	£ 18. 13. 9	£ 13. 1. 8
„ Port Elizabeth . . .	- 21. 15. 0	- 17. 1. 8	- 11. 18. 4
„ East London	- 22. 10. 0	- 17. 15. 0	- 12. 5. 0

	O.	P.	Q.
Fra Cape Town	£ 17. 11. 8	£ 17. 0. 0	£ 13. 6. 8
„ Port Elizabeth . . .	- 16. 5. 0	- 15. 15. 0	- 12. 1. 8
„ East London	- 16. 16. 8	- 16. 5. 0	- 12. 11. 8

	R.	S.	Trælast under 5 Tons.	Trælast 5 T. og over.
Fra Cape Town	£ 10. 18. 4	£ 3. 3. 0	£ 17. 11. 8	£ 11. 13. 4
„ Port Elizabeth	- 10. 5. 0	- 2. 16. 8	- 16. 5. 0	- 10. 16. 8
„ East London	- 10. 10. 0	- 2. 19. 3	- 16. 16. 8	- 11. 3. 4

L. Billardborde, Chemikalier, Kortevarer og Galanterivarer.
M. Klædesvarer, Værktøi og Isenkram, Spirituosa, Levnetsmidler.
N. Cement, Tryksager, Levnetsmidler (Sydafrikanske).
O. Agerbrugsredskaber, Dynamit, Calcium Carbid.
P. Galvaniseret Jern (Bølgeblik).
Q. — mærket „undamageable".
R. Mel og Foderartikler fra andre Steder end Sydafrika.
S. — „ Sydafrika.

En Ton regnes efter 2 000 eng. Punds Vægt eller 40 Kubikfod Maal.

Nedenstaaende hidsættes Rhodesias Toldtarif, hvorved er at mærke, at i Tillæg til samme kommer Transittolden, som er 5 pCt. for Varer via Cape Colonien og 3 pCt. for Varer via Beira.

Toldtarif.

Øl og Cider, som indeholder mere end 2 pCt. Spiritus	pr. Gallon	1 sh. 6 d
Cacao, Chocolade etc.	„ 100 Pund	18 sh. 9 d
Preserveret Frugt	„ 100 —	18. sh. 9 d
Mandler og Nødder	„ Pund	0. sh. 2 d
Parfumeret Spiritus	„ Gallon	£ 1. 0. 0
Spirituosa	„ —	15 sh. 0 d

Uldvarer, Bomuldsvarer, Vogne og Dele deraf, Parfumer og Toiletsæbe . . . . . 20 pCt. af Værdien
Klædesvarer, Kemikalier, Møbler og lignende . . $7^1/_2$ „ - —
Trælast i raa Tilstand . . . . . pr. Kub.f. 0. 0. 1 d
— i høvlet „ . . . . . - „ 0. 0. $1^1/_2$ d.

Artikler, der ikke er nævnt ovenfor, beregnes efter $7^1/_2$ pCt. af Hjemmeværdien.

Nedenfor hidsættes ogsaa i Detaljer Opgave over Import til Rhodesia via Port Elizabeth i 1898—99. Der er ingen specificeret Opgave over de Lande, fra hvilke de forskjellige Varer er indført. Endel Varer har ogsaa været sendt via Cape Town og Durban, men herfor er der heller ingen Opgave.

Import til Rhodesia via P. Elizabeth 1897—98.

Benævnelse af Varer.	1897. Kvantum.		1897. Værdi.	1898. Kvantum.		1898. Værdi.
Jordbrugsredskaber . . .	—	£	486	—	£	1 277
Øl . . . . . Gallons	29 960	„	5 031	54 790	„	8 033
Klædesvarer	—	„	18 797	—	„	29 167
Sække, alle Sorter . . .	—	„	437	—	„	57
Bøger (trykte)	—	„	66	—	„	906
Smør, incl. Margarine Pund	127 269	„	8 372	157 654	„	8 477
Lys . . . . . „	155 561	„	2 519	332 173	„	4 897
Kjøretøier og Hjulredskaber	—	„	12 967	—	„	9 660
Cement . . . . . Pund	652 078	„	551	2 185 582	„	1 836
Cikori . . . . . „	10 716	„	189	8 915	„	103
Ost . . . . . „	51 936	„	1 627	81 824	„	2 280
Kul og Cokes	—	„	10	—	„	8
Kaffe . . . . . Pund	91 176	„	2 486	94 024	„	2 578
Konditorvarer & Chocolade . . . . . „	222 489	„	5 757	218 626	„	5 528
Mel . . . . . „	1 007 327	„	4 618	734 207	„	3 749
Mais . . . . . „	254 549	„	436	43 482	„	121
Hvede . . . . . „	2 300	„	10	300	„	1
Havre . . . . . „	59 000	„	140	2 432	„	11
Uldvarer . . . . . „	—	„	22 079	—	„	25 766
Apothekerrekvisita . „	—	„	4 525	—	„	8 932
Dynamit og Sprængstof . . . . . „	85 600	„	4 639	400 680	„	20 404
Glas- og Stentøi	—	„	1 394	—	„	1 661
Møbler	—	„	12 830	—	„	13 523
Krudt . . . . . Pund	4 892	„	482	16 060	„	1 423
Geværer . . . . Løb	637	„	3 383	939	„	3 554
Manufakturvarer	—	„	10 599	—	„	16 071
Isenkram og Jernvarer . .	—	„	22 250	—	„	32 992
Overføres	—	£	146 680	—	£	203 015

Benævnelse af Varer.	1897. Kvantum.		1897. Værdi.	1898. Kvantum.		1898. Værdi.
Overført		£	146 680		£	203 015
Hatte, alle Sorter . . .	—	„	3 614	—	„	3 695
Jern, rundt, fladt og Bølgeblik	—	„	10 094	—	„	16 040
Juveler og forniklede Varer	—	„	3 459	—	„	2 686
Bly	—	„	14	—	„	309
Lædervarer, Støvler og Sko	—	„	12 133	—	„	18 521
Linvarer	—	„	1 210	—	„	2 404
Maskiner, alle Sorter . .	—	„	35 253	—	„	34 487
Kjød, saltet og preserveret Pund	1 028 800	„	27 462	805 979	„	24 153
Mineraloljer . . . Gallons	20 310	„	670	41 923	„	1 208
Malervarer og Terpentin .	—	„	1 420	—	„	1 681
Jern- og Kloakrør . . .	—	„	415	—	„	669
Fedevarer	—	„	30 054	—	„	32 968
Ris . . . . . Pund	201 863	„	964	212 336	„	934
Sæletøier, Sadler etc. . .	—	„	1 386	—	„	1 487
Sæbe, Husholdnings- . lbs.	218 589	„	1 555	269 915	„	1 959
Spirituosa . . . Gallons	50 575	„	23 289	59 513	„	28 815
Papirvarer . . . Pund	—	„	5 212	—	„	12 474
Sukker . . . . . „	95 918 725 732	„	4 891	1 248 842	„	7 655
The . . . . . „	80 988	„	3 542	85 417	„	4 225
Tobak . . . . . „	80 982	„	17 514	94 368	„	15 330
Vin . . . . Gallons	12 309 2 765	„	15 199	12 236	„	9 946
Trælast: uhøvlet Kubikf.	65 568 21 061	„	3 874	219 587	„	10 324
høvlet „	53 383	„	2 662	125 325	„	9 121
Trævarer etc.	—	„	5 320	—	„	5 200
— „	—	„	8 518	—	„	8 228
Tilsammen i 1897 & 98	—	£	366 404	—	£	457 534

I Sammendrag refereres den samlede Import via Port Elizabeth & Cape Town til Rhodesia for de sidste 5 Aar:

1894 . . .	£	56 432. 0. 0
95 . . .	„	210 697. 0. 0
96 . .	„	292 382. 0. 0
97 . . .	„	417 102. 0. 0
98 . . .	„	544 713. 0. 0.

Af denne Statistik fremgaar, at Importen er steget fra Aar til Aar og i 1898 med omtr. 25 pCt.

Dette er det bedste Bevis for, at Rhodesia gaar stadig fremover.

Banker, Kreditforhold, Mynt, Maal og Vægt.

De Banker, jeg nævnte under „Beira," har ogsaa Filialer i Umtali, Salisbury og Bulawayo. Kreditforholdene er de samme som i Beira. I Rhodesia bruges der kun engelsk Mynt, Maal og Vægt.

Af norske Produkter, som kan antages at finde et godt Marked i Beira og Rhodesia, nævner jeg nedenfor de, som jeg har havt Anledning til dels at forsøge, dels at undersøge om. Dog maa jeg bemærke, at mange af vore Fabrikata maa forandres, hvis vore Exportører med Held skal kunne optage Konkurrencen med andre Landes Exportører.

Trælast. Da baade Rhodesia og Beira i Lighed med andre Egne af Sydafrika er næsten blottet for Skog, hvis Tømmer kan bruges til Bygninger, er der et Fremtidsmarked der for skandinavisk Trælast. Naar jeg nævner skandinavisk, indbefatter jeg svensk Trælast, som i Pris for visse Dimensioner kan konkurrere med Norge, da vi har vanskeligt for at skaffe samme. De mest gangbare og sælgelige Dimensioner af Trælast for Beira og Rhodesia er:

Uhøvlet, Planker 3×9, 3×11, 4×9, i Gjennemsnitslængderne 16/18 ft. Plankerne maa være skarpkantede og den største Del Furu. Kvaliteten er 3die og 4de Sort med 5te Sort paa Dæk.

Battens (Scantlings) $3\times4^1/_2$, 3×3, $1^1/_2\times9$, $1^1/_2\times4^1/_2$, 4×4, 2×3. Gjennemsnitslængde 16/18 ft., skarpkantet. 75 pCt. Furu og 25 pCt. Gran. Kvalitet usorteret.

Høvlede Bord. $1\times6^1/_2$, $1^1/_8\times6^1/_2$, $^5/_8\times6^1/_2$, $^5/_8\times5$, 1×5, nominelt Maal. Gjennemsnitslængde 16/18 ft. Bør være Furu. Kvalitet 75 pCt. colonial mixed og 25 pCt. 3die Sort. $^5/_8\times6^1/_2$ Bord maa være „centrebeaded." $6^1/_2$" Bord gaar bedre end 5".

Listværk.

Panelingsbord (Skirting).

6", 7" og 9" brede, høvlet enten i Mønsteret O. G. eller som Torus. Der sælges mest O. G.-Materialet maa være Furu.

Taglist (Cornice).

3", $3^1/_2$" og 4". Materiale Furu.

Døre og Vindueslister. (Architraves).

$2^1/_2$", 3" og 4". Materiale Furu.

Alt Listværk foretrækkes i lange Længder. Det bør bundtes med Staaltraad og beskyttes med Vragbord, da det lider meget ved Landingen.

**

Trævarer. De fleste Trævarer, saasom Døre, Glasdøre, Verandadøre, verandah trellis og Vinduer indføres fra Amerika, da disse Varer tilbydes billigere derfra, end de kan importeres fra Norge. For at tage Døre for Exempel: de arbeides for gode hjemme til at kunne konkurrere med de amerikanske. Panelingerne er for tykke, og der lægges mere Arbeide paa Dørene, end der tiltrænges for Export hertil. Hvad man vil have her, er en billig Dør; med Kvaliteten er det ikke saa nøie. Jeg staar i Forbindelse med en større Trævarefabrik hjemme, som jeg har tilstillet Tegninger og Overslag af Døre og Vinduer, som de tiltrænges her.

Færdige Huse. Disse har ikke tidligere været forsøgt her. Efter Undersøgelse finder jeg, at der er liden Udsigt til at finde et Marked for dem i Rhodesia. Overalt der findes de hvide Myrer, og da disse virker meget ødelæggende paa Træværket, foretrækker man at bygge af Mur. Selv saadanne Huse er ikke sikre mod Myrernes Ødelæggelse; men de varer dog længere end Træhuse. I Beira derimod, som er fri for de hvide Myrer, haaber jeg at kunne introducere norske Træhuse Companhia de Moçambique har med Interesse seet mine Tegninger og vil, efterat Regnsaisonen er over, maaske gjøre et Forsøg. Personlig tror jeg, at vore Træhuse passer meget godt for Beira.

Klipfisk. Rhodesia og Beira er et lovende Marked herfor. Fisken maa pakkes i tinforede Trækasser, indeholdende 56 lbs. og 1 cwt. (112 lbs.). Kasserne maa paamærkes Indholdet og ogsaa være forsynet med Exportørens Navn. Der er ogsaa et godt Marked for benfri Klipfisk (boneless Codfish), pakket i Blikboxer paa 7, 14 og 28 engelske Pund. Større Boxer end disse sælges mindre vel.

Kasserne, paa 56 lbs. maa paamærkes Indhold, Vægt og Firmastempel. Etiketterne paa Boxerne maa være paa engelsk og, om muligt, ogsaa paa portugisisk. Endelig skal jeg tilraade Exportørerne at pakke Fisken godt. Jeg har havt Anledning til at se et Parti benfri Klipfisk herude fra Norge, som var i en saadan Tilstand paa Grund af daarlig Pakning, at det lidet skulde indbyde til fremtidig Import.

Hermetik. Dette er en vigtig Importartikel, som kan oparbeides betydelig, hvis vore Exportører vil lempe sig efter dette Marked. I enkelte Artikler har vi at konkurrere med franske og italienske Exportører. Kvaliteten af deres Hermetik er ikke saa god som vor, men den er tildels billigere. Jeg skal nævne, hvilke Sorter der egner sig bedst for Export til dette Marked.

Sardiner i Olje sælges bedst i $^1/_4$ lbs. (engelsk Vægt) Daaser, og bør pakkes 100 Daaser pr. Kasse. Der sælges til den kulørte Befolkning en hel Del franske Sardiner, hvis Kvalitet ikke er saa god som vore Sardiner. Det vilde være et Forsøg værd at nedlægge Sardiner netop for denne „Trade" ved Siden af den Kvalitet, vi allerede har. Oljen kan være af den billigste og Pakning samt Udstyr af simpleste Sort. Hvis en saadan Vare kunde leveres fer ca. 2 sh.—2 sh. 6 d pr. Dusin f. o. b. hjemme, vilde der kunne blive en betydelig Afsætning derfor.

Kippered Herrings i $1^1/_4$ lbs. Æsker. 4 Dusin pr. Kasse, som bør paamærkes Indholdet. Denne Vare finder et godt Marked herude.

Fresh Herrings i 1 lbs. Tins. 6 Dusin pr. Kasse. Har været forsøgt med mindre Held, da den var daarlig pakket. Fisken maa pakkes saa kompakt, at den ikke gaar op i Smaastykker paa Veien. Den maa ligge hel i Æskerne, naar de aabnes. Som saadan kan den sælges.

Smoked Herrings i $^3/_4$ lbs. Tins. 6 Dusin pr. Kasse.
i 1 „ „ 4 „ - „

er en god Artikel og finder en rimelig Afsætning.

Smoked Salmons $^1/_4$ lbs. Tins. 6 Dusin pr. Kasse.
$^1/_8$ „ „ 6 „ - „ (hvis muligt).

Der kan sælges mindre Kvanta; men man maa være opmærksom paa kun at skibe denne Vare i Maanederne Mai, Juni, Juli og August. Laxen taaler ikke Klimatet her om Sommeren, og den er en for kostbar Vare til at udsættes for Bedærvelse. Jo mindre Antal Tins pr. Kasse desto bedre.

Makrel, Ansjos, Fiskeboller, Fiskepudding.

Finder et mindre Marked. De afsættes bedst til Skandinaver og skandinaviske Skibe.

Røgesild i Smaakasser foret med Tinfoliepapir, 3, 5 og 7 lbs. Der kan sælges mindre Partier af denne Vare.

Angaaende Kjødpreserver har jeg anstillet nøiagtige Undersøgelser. Til de Priser, de nu tilbydes for hjemme, og paa den Maade, de er nedlagt, finder jeg det vanskeligt at faa Afsætning for dem. Hvis vore Exportører vil nedlægge dem efter engelsk Methode og kan konkurrere med nedenstaaende Priser for de vigtigste Artikler, vil de kunne indarbeides her.

Oxford Sausages (smaa Kjødpølser i Kraft) 1 lbs. Tins 8 sh. 4 d pr. Dusin f. o. b. hjemme.

Family Breakfast Sausages		(lig Oxford)	1	lbs.	Tins	9	sh.	9	d pr. Dusin
Bavarian	—	(Leverpølse)	1	-	„	8	sh.	4	d pr —
Pork	—	(Svinepølse)	1	-	„	8	sh.	4	d pr. —
Smoked	—	(Røgepølse)	1	-	„	8	sh.	4	d pr —

Maa nedlægges i Kraft alene. Pakning 4 Dusin Tins pr. Kasse.

Alle preserverede Sager bør nedlægges i Tins efter engelsk Vægt fra $^1/_4$ lbs, $^1/_2$, 1, 2, 3 lbs. 1 lbs. Tins sælges bedst, og maa pakkes 4 Dusin pr. Kasse. Etiketterne maa være paa engelsk, ligesaa Priskuranter, i hvilke Priserne bør stipuleres pr. Dusin Æsker, Tins, eller hvad det nu er, ikke pr. 100 eller pr. Kasse.

Smør. Margarine Export kan sælges i 7, 14 og 28 lbs. Tins. I bedre Sorter Smør er vore Priser betydelig høiere end de danske og australiske. Særlig har Australien vidst at skaffe sig et stort Marked for sit Smør. Det exporteres i Dampskibe forsynet med Fryserier, og det kommer derfor frem i en udmærket Forfatning. I Cape Town anlægges der nu en Margarinfabrik, som vil exportere til Rhodesia; men den vil neppe kunne konkurrere i nogen nævneværdig Grad.

Ost. Norsk Ost har, saavidt jeg ved, ikke været forsøgt herude. Vor Schweizerost, pakket i 7 og 14 lbs. Tins, maa kunne sælges her, hvis Priserne kan konkurrere med de engelske og amerikanske for Cheddarost. Jeg har tilskrevet et Firma hjemme om at gjøre et Forsøg. Gjedost i Tins kan sælges i smaa Partier.

Kjex. Der importeres næsten udelukkende engelsk Kjex fra Huntley & Palmer og Peak, Frean Co. Jeg har anmodet en Fabrik hjemme om Priser og Prøver for at se, hvad der kan gjøres heri.

Jam. (Hermetisk Syltetøi). Dette er en uundværlig Artikel her og indføres dels fra England, dels fra Natal og Cape Kolonien. Med vore mange Bærsorter hjemme, som ofte saa at sige raadner ved vor Dør, burde man kunne skabe en mindre og for Landet gavnlig Export. Der skal ingen betydelig Kapital til at begynde en Jamfabrik, og der er ingen Vanskelighed ved at finde et Marked for den, hvis Produktet er godt. Jam importeres hid i $^1/_2$, 1 og 2 lbs. Tins, pakket 4—6 Dusin pr. Kasse. Boxerne bør udstyres med en smagfuld Etikette, saa iøinefaldende som muligt.

Calcium Carbid og Acetylen Gasapparater har kun ganske nylig været introduceret herude. Jeg har solgt endel mindre Lamper hjemmefra og venter ud et norsk Patent for Oplysning af Huse, Restauranter og lignende. Denne Artikel er for ny, til at jeg tør udtale noget bestemt om Udsigterne for samme; men jeg tror, at Lyset vil blive meget benyttet herude, da det passer fortrinlig for Klimatet. I Calcium Carbid er vi fuldstændig konkurrencedygtige med England og Tyskland baade med Hensyn til Pris og Kvalitet. Calcium Carbid for Export bør pakkes i solide Jerndrums paa 112 engelske lbs.

Hesteskosøm er for Tiden ingen Importartikel til Beira og kun for en mindre Del til Rhodesia. Jeg vil have min Opmærksomhed henvendt herpaa for fremtidig Export.

Spiger og Traadstift importeres der betydelig af fra England og Amerika. Der er et stort Marked herfor, hvis Fabrikanterne hjemme vilde fabrikere Spiger og Stifter saaledes, som de bruges her. Jeg har sendt Prøver og Priser til en Fabrik hjemme med Anmodning om at gjøre et Forsøg.

Laase, Hængsler og Beslag, Dørvridere og Dørknotter. Jeg sender om kort Tid Tegninger og Overslag til en Fabrik hjemme for at undersøge, hvorvidt vi kan konkurrere med England og Amerika i Priser.

Zinkbøtter. Burde kunne exporteres fra Norge. De mest brugelige Størrelser her er 12″, 14″, 16″ og 18″. Jeg skulde gjerne modtage Prøver af vore Træmassebøtter, som jeg tror vilde finde et Marked her.

Velocipeder. Har gjort et Forsøg hermed, som faldt daarlig ud. De kom ud mere eller mindre ramponeret paa Grund af slet Pakning. Forniklingen var daarlig og Udstyret smagløst. Hvis en Velociped skal kunne sælges, maa den være sort lakeret uden forgyldte Blomster og Cirkler paa. Forniklingen maa være holdbar. De maa ogsaa have gode Ringe, som kan taale Klimatet. Der er en skarp Konkurrence i denne Branche, og hvis Maskinerne ikke er første Klasses, nytter det ikke at sende dem hid.

Stentøi og Glasvarer. Medicin- og Seltersflasker for dette Marked burde kunne fabrikeres hjemme. Naar jeg har samlet tilstrækkelige Prøver, vil jeg sende dem til en Glasfabrik hjemme for at undersøge, hvad der kan gjøres heri.

Fyrstikker. Kan sælges i Beira og Rhodesia, skjønt de i sidstnævnte Land har en stærk Konkurrence i Fyrstikker fabrikerede i Cape Kolonien, hvilke er beskyttet ved en høi Indførselstold fra 2 sh.—4 sh. pr. Gros.

Sæbe. Simplere Sorter Sæbe for Husholdningsbrug kan sælges her, pakket i Kasser paa 14, 28 og 56 lbs. I Toiletsæber derimod kan vi ikke konkurrere med de engelske i Pris. Jeg har anmodet en Fabrik hjemme om at sende mig Prøver af Husholdningssæbe.

Baade og Aarer. Snekker, mindre Gigger og Prammer kan sælges i Beira. Seilskibe, der kommer hid, kan trygt medtage nogle, som de vil kunne afsætte til gode Priser.

Tapeter. Jeg arbeider for Tiden med disse og venter Udtalelse fra et Par større Firmaer, som jeg har sendt Prøver.

Marmor. Jeg kan skaffe et godt Marked herfor, særlig hvis Marmoret kan sendes pr. Seilskib. Jeg har anmodet en Forretning, som jeg har Forbindelse med hjemme, om at sende mig et lidet Prøveparti.

Cement. Dette er en betydelig Importartikel og indføres i Tønder paa 400 lbs. fra England og Belgien samt Tyskland. Under mit Besøg hjemme og ogsaa tidligere henvendte jeg mig til vor eneste Cementfabrik hjemme, som desværre intet kunde gjøre, da de havde Hænderne fulde af Ordrer for længere Tid. Jeg henvendte mig derefter til en Fabrik, som skal anlægges i Løbet af dette og næste Aar, og har faaet Løfte om, at de vil forsøge Markedet her.

Lys. Jeg har tilskrevet en Lysfabrik hjemme fuldstændige Oplysninger angaaende de Lyssorter, som sælges herude, for at se, om den kan konkurrere i Pris. Hvis den kan, er der et godt Marked for denne Artikel.

Tobak. Jeg medbragte Prøver fra den største Skraatobaksfabrik hjemme; men der er neppe Marked herfor af den Grund, at Transvaal- og portugisisk Tobak indføres næsten toldfrit, medens der paa anden Tobak maa betales en

meget høi Told, som gjør Konkurrence i Pris umulig. Jeg har solgt et mindre Parti i Natal, hvor jeg finder, der er et mindre Marked for Skraatobak for Skibsbrug.

Øl og Punsch. Angaaende Øl har jeg tilskrevet et Bryggeri hjemme. Øl for dette Klimat maa være let og meget omhyggelig prepareret. Gjør man en daarlig Begyndelse hermed, nytter det sjelden at forsøge igjen. Øllet maa være godt ved første Forsøg. Punsch kan kun sælges i mindre Partier.

Lunter. Venter nærmere Oplysninger, før jeg kan udtale mig herom. Der bruges et stort Kvantum af dem.

Kondenseret Melk. Dahls Melk sælges her, men falder noget kostbar og udrøi. Der bruges ogsaa „Vikingmelk" og amerikansk Melk. Der er et godt Marked for denne Artikel. Hvis et nyt Mærke er godt, er det let at indarbeide.

Granit. Der kan sælges en Del til Bygningsarbeide. Den maa imidlertid sendes pr. Seilskib, ellers falder den for kostbar.

Papir og Papirposer. Jeg staar i Forbindelse med en Papir- og Posefabrik hjemme, som jeg har tilstillet Prøver for nærmere at kunne sammenligne Priserne. Der er et godt Marked for Papir for Aviser og for Pakning.

Gulvfliser i Mosaik- og Kleber er en stor Indførselsartikel. De importeres fra England, Belgien og Frankrige. Har tilskrevet en Fabrik hjemme om Prøver og Priser.

Kogeovne. Der kan sælges endel. Har anmodet et Jernstøberi om Kataloger og Priser.

Prøvekollektioner, Pakning, Priser etc. Med Hensyn til Prøvekollektioner skal jeg tillade mig at gjøre nogle Bemærkninger, da de spiller en stor Rolle ved Introduktion af nye Varer. Naar en Vare vil forsøges herude, er det absolut nødvendigt at tilstille mig en Prøvesending eller Prøvekollektion med alle Oplysninger om Priser, Kvalitet, Pakning etc. At sende mig en Priskurant i norske Penge er til liden Nytte. Det er her som hjemme: man vil se en ny Vare, før man vil kjøbe den. Jeg arbeider mest med engelske Forretningshuse, og de forlanger altid Priskuranter i engelsk Sprog og Mynt. Jeg har tidligere havt Erfaring i engelske og tyske Varer og skal kunne oparbeide et godt Marked for norske Varer, hvis de norske Exportører vil følge andre Nationers Exempel. Naar et udenlandsk Firma vil introducere en ny Vare her, sender det ikke alene en, men flere Prøvekollektioner og et Antal Priskuranter, for at man kan efterlade dem paa forskjellige Steder, da det undertiden kan tage en Tid, før Kjøberne kan undersøge Prøverne. Jo mere kompletteret Prøverne er, desto lettere har man for at erholde Ordre. En anden heldig Maade ved Introducering af nye Varer er Avertering enten gjennem Aviser eller gjennem Reklameplakater og Skilter. Disse maa trykkes paa engelsk og være saa iøinefaldende som muligt, saa at de bemærkes, naar de ophænges i Butikker, Kontorer og andre Steder. Etiketter paa Varer, særlig Hermetik, bør ogsaa være iøinefaldende. En Ting

maa ogsaa iagttages, nemlig at Etiketterne klistres fast paa. Som det nu er, falder de ofte af ved Udpakningen, hvorved Boxerne mister sit gode Udseende. At sende ud Prøvekollektioner er visselig en Udgift for vore Exportører; men de maa betænke, at det er den Slags Udgifter, som er uundgaaelige i et oversøisk Marked, og som betales ved en større Omsætning. De engelske, tyske, franske og amerikanske Exportører gaar til betydelige Udgifter, naar de vil erhverve sig et nyt Marked; men de finder, at disse betales tilbage i en forøget Omsætning. Enkelte Varer, der forsøges, finder maaske ikke et Marked; men den Resiko maa man løbe. Det er ikke min Mening, at vi skal være istand til at gjøre det i samme Maalestok som hine, men i det Forhold, vore Exportforhold tillader. Jeg er overbevist om, at vore Exportører vil selv høste Profiten af denne Maade at introducere sine Varer paa i det herværende Marked. Med Hensyn til Priser vilde det være meget heldigt, om vore Exportører vilde udelukkende notere sine Priser f. o. b. London, Antwerpen eller Hamburg. Derved vil de lette Arbeidet for norske Varer betydelig, da Forretningshuse her kun nødig kjøber f. o. b. norske Havne, hvorved opstaar Spørgsmaalet om Fragt og Omlastning i Hamburg, London eller Antwerpen, hvilket lettere kan beregnes hjemme i Priserne end hernedefra.

Skibning. Den Omstændighed, at vi ingen regelmæssig direkte Forbindelse har mellem Norge og Sydafrika, har en hemmende Indflydelee paa vor Export til dette oversøiske Marked. Som det nu er, maa alle Varer, Trælast undtaget, omlastes i England, Tyskland eller Belgien, hvorved Fragten betydelig forøges. Baade England, Tyskland, Belgien, Frankrig og Portugal har sin direkte Forbindelse, og som Følge deraf arbeider disse Landes Exportører under bedre Betingelser end vore. Endnu har vi ikke en saadan Export til Sydafrika, at en Rutelinje af Dampskibe vilde kunne betale sig. Derimod, kunde man faa istand en maanedlig Afgang af Seilskibe for syd- og østafrikanske Havne, vilde dette være et betydeligt Fremskridt, som vilde ophjælpe vor Export i en ganske betydelig Grad. Skibene vilde altid være sikre paa at erholde en større Ladning af Trælast og kunde komplettere med andre Varer, som Trævarer, Cement, Hermetik, Baade, Jernvarer etc. De kunde anløbe skiftevis Cape Town, E. London, P. Elizabeth, Delagoa Bay og Beira, og efter endt Losning gaa til Australien, Indien eller Mauritius efter Last til Europa. Paa denne Maade underholder Belgien en Del af sin Handel med Sydafrika, og meddeler Bestyreren af dette Skibningskompagni mig, at det arbeider meget tilfredsstillende. Ved saadan Forbindelse vilde Fragten bringes ned fra 40 sh.—52 sh. 6 d pr. Ton til ca. 20 sh. pr. Ton. Det skulde glæde mig, om et Rederi hjemme vilde tage dette under Overveielse sammen med Exportørerne. Jeg skal herfra gjøre mit bedste for at vinde Understøttelse fra Kjøbmænd og Importører og staar til Tjeneste med alle Oplysninger, der maatte ønskes angaaende Fragter, Havneafgifter og lignende.

De sørgelige Tider og politiske Forhold i Transvaal har sin uheldige Virkning paa Handel og Skibsfart her som paa alle andre Steder i Sydafrika; men da det transvaalske Spørgsmaal vil blive løst i Løbet af dette Aar, kan man med de bedste Forventninger imødese næste Aar som et meget godt Aar for Import. For Tiden vil Forretningshuse her nødig lægge sig til store Lagre; men saasnart Tiderne forbedrer sig, vil der uden Tvivl blive stor Efterspørgsel efter Varer af alle Slags. Vore Exportører kan have gode Forventninger om dette Marked, hvis de i et og andet vil lempe sig efter herværende Kjøbere.

Kommunikationer bedes sendt til min Durbanadresse Box 48, hvorfra de strax vil blive videresendt til det Sted, hvor jeg opholder mig paa mine Reiser.

Viggo Berck.

Yokohama.

Aarsberetning for 1898 ved Konsul de Reús.

Fra fremmede Havne ankom ialt 24 norske Skibe, dr. 32 171 T., hvoraf 23 Dampskibe, dr. 31 614 T. Af disse ankom med Ladning 23 Skibe, dr. 30 202 T., og i Ballast 1, dr. 1 969 T. Til fremmede Havne afgik ialt 25 norske Skibe, dr. 34 362 T., hvoraf 24 Dampskibe, dr. 33 805 T., 7 med Ladning, dr. 13 079 T. og 18 i Ballast, dr. 21 283 T.

For Havari ankom intet Skib.

Svenske Skibe viste sig ikke i dette Konsulatdistrikt Norske Skibe betalte i Konsulatafgifter Kr. 1 942.39. Expeditionsafgifter norske Kr. 29.00, svenske Kr. 9.00.

Skibsfarten. Den norske Skibsfart var kun i første Halvaar livlig, hvorimod den i sidste Halvaar var indskrænket til et lidet Seilskib og et Dampskib. 8 Dampskibe ankom med Stykgodsladning fra Newyork. Denne Fragtfart er det nu næsten forbi med for den norske Skibsfart, siden India Line of Steamers i Liverpool og Firmaet Robert Sloman i Hamburg har dannet en Sammenslutning under Navn af United States & China & Japan Line, som har sat igang en Rute med regelmæssige Afgangstider fra New York til Østasien. Nu og da har et norsk Skib formedelst Mangel paa tilstrækkeligt Skibsrum dog endnu kunnet erholde Fragt; men af det almindelige Marked er de trængt ud. Et Dampskib ankom med Stykgodsladning fra Antwerpen. Alle de andre ankom fra Syd- eller Østasien. Disse kom alle hertil i første Halvaar, medens ikke et eneste kom efter Juni Maaneds Udgang. Udsigterne for den norske Skibsfart i indeværende Aar er saaledes ikke meget lovende.

Blandt de øvrige Nationer, som driver Skibsfart paa Havnen, maa Japan visselig i første Række komme i Betragtning, ikke fordi dets Skibsfart er den første i Drægtighed, men fordi den har tiltaget saa stærkt, at hvis den skulde fortsætte paa samme Maade som i det forløbne Aar, vilde den inden faa Aar have overfløiet den britiske. Fremgangen har imidlertid været for febrilsk til at kunne fortsætte efter den samme Maalestok.

Værdien af den samlede Ud- og Indførsel under de forskellige Flag udgjorde i 1898 sammenlignet med 1897:

	1898.	1897.
	Yen.	Yen.
Japanske Skibe . . .	106 632 024	65 262 297
Britiske „ . . .	207 863 071	191 053 502

		1898. Yen.	1897. Yen.
Tyske	Skibe .	59 168 481	45 827 335
Franske	„ . .	27 378 663	29 155 933
Amerikanske	„ . .	11 677 049	12 081 530
Norske	„ .	7 765 201	7 383 315
Østerrigske	„ .	6 776 519	5 554 616
Hawajiske	„ . .	2 734 929	2 514 093
Chinesiske	„ .	970 804	192 984
Hollandske	„ . .	826 383	283 805
Russiske	„	562 586	295 817
Danske	„	202 731	405
Koreanske	„	102 260	109 837
Argentinske	„	930	—
Spanske	„ . .	—	164 140
Svenske	„ . .	—	29 833

Størsteparten af den japanske Skibsfart var i Hænderne paa „Nippon Yusen Kaisha“, som driver en udstrakt Kystfart og har Ruter paa Sibirien, China, Formosa, Hongkong, Bombay, Australien, Amerika og Europa. Første Halvdel af det forløbne Aar var ikke meget fordelagtigt for Selskabet, saaledes at ingen Dividende kunde uddeles for dette Tidsrum, og ogsaa den første Del af andet Halvaar gav lidet opmuntrende Udsigter, hvortil Hovedaarsagerne var den daarlige Rishøst i 1897 og det uheldige Fiskeri paa Yesso.

Den forøgede Efterspørgsel efter japansk Bomuldsgarn i Nordchina og Behovet for Jernbanesleepers og Tømmer til Jernbanebygning i Sibirien og for Levnetsmidler til Arbeiderne, hvilket alt tages fra Japan, gav imidlertid gode Fragter paa den Kant. For Udturene paa den europæiske Linje var den fra Straits Settlements og Colombo indtagne Ladning særlig rigelig, og Fragterne opretholdtes uforandrede til meget høie Satser ved Hjælp af en mellem de forskjellige Selskaber sluttet Overenskomst. For Hjemturene var det derimod paa samme Tid temmelig knapt for Last, aabenbart fordi Markedet var flaut hertillands, skjønt en stærk Forøgelse i Indførsel fandt Sted henimod Aarets Slutning som Følge af den nye Tarifs Ikrafttræden fra Januar 1899. Den fjortendaglige Rute paa Europa blev sat i Virksomhed den 14de Mai og er siden bleven holdt regelmæssig. Den amerikanske Linje til Seattle led Tab ved Udbruddet af den spansk-amerikanske Krig, som i høi Grad hindrede Handelen mellem Japan og Amerika. Farten i The gik stærkt ned, idet den i særlig Grad berørtes af den nye Tarif i Amerika. Ogsaa anden Ladning for Export var stærkt formindsket. De uheldige Resultater heraf blev i nogen Grad opveiede ved den overflødig rige Last fra Amerika, hovedsagelig bestaaende af Bomuld, Mel, Isenkram og Tømmer, som overfyldte alle Skibe paa Hjemtur.

Den australske Linje har større og større Fremgang, endskjønt det endnu er aldeles umuligt at holde den gaaende uden Statssubvention.

Et andet japansk Dampskibsselskab, Toyo Kisen Kaisha (Oriental Steamship Co.) aabnede i November sammen med Pacific Mail Steamship Co. og The Oriental and Occidental Steamship Co. en regelmæssig Rute fra Hongkong til San Francisco via chinesiske og japanske Havne. Selskabet havde nogen Vanskelighed med at samle den nødvendige Kapital

til at betale Dampskibene; men efter først at være kommen i regelmæssig Gjænge gaar Forretningerne meget godt, hvilket for Størstedelen skyldes den ovenomtalte Sammenslutning. Den i Mai mellem Nippon Yusen Kaisha og de øvrige transpacifike Dampskibsselskaber dannede Forening opløstes i November, fordi N. Y. K. forlangte Fordobling af den Differentialsats, som var tilstaaet Selskabet i Mai, noget de øvrige Selskaber ikke vilde gaa ind paa. Alene for Silkefragternes Vedkommende er den gjensidige Overenskomst endnu gjældende.

Skibsfarten under fremmed Flag var i 1898 meget livligere end i 1897. Den store Indførsel af Ris som Følge af den daarlige Høst, den betydelige Indførsel af Sukker og gjennemgaaende større Indførsel af andre Varer foranlediget ved den i Udsigt stillede høie Indførselstold var de væsentligste Aarsager hertil.

Af Skibsfarten paa Yokohama under fremmed Flag — ialt 635 Skibe, dr. 1 348 811 Tons — var britiske Fartøier 433, dr. 945 636 Tons, deraf kun 27 Seilskibe, tyske 90, dr. 182 150 T., deraf 9 Seilskibe, amerikanske 40, dr. 89 213 T., deraf 14 Seilskibe, franske 27, dr. 56 076, deraf 1 Seilskib, norske 24, dr. 32 171 T., deraf 1 Seilskib, hawajiske 10, dr. 21 115 T., østerrigske 6, dr. 15 154 T., hollandske 2, dr. 2 664 T., russiske 3, dr. 4 427 T.

Under japanesisk Flag ankom til Yokohama i 1898 191 Skibe, dr. 360 455 T., deraf 181 Dampskibe, dr. 359 247 T., og 10 Seilskibe dr. 1 208 T.

Skibsfarten under britisk Flag tiltog meget stærkt. Denne Forøgelse fandt imidlertid ikke Sted under normale Forhold, men skyldtes dels den spansk-amerikanske Krig, idet de store amerikanske Linjebaade af Hensyn til Troppetransporten blev trukne ud af sine Ruter og remplacerede af britiske Dampskibe, dels Dannelsen af the United States and China & Japan Line og the California and Oriental Steamship Co. med en Dampskibslinje til San Diego. I indeværende Aar vil der derimod snarere mærkes Nedgang i Antallet af britiske Skibe, bl. a. fordi hele Northern Pacific Co.'s Flaade nu gaar under amerikansk Flag.

Antallet af tyske Skibe, ankomne her til Havnen, øgedes ligeledes stærkt, hovedsagelig som Følge af Hamburg-Amerikalinjens nye faste Rute med store Lastedampere.

Hvad Aarsagen er til, at det norske Flag saa pludselig trak sig tilbage her fra Havnen, kan ikke siges. Maaske er den at søge i den spansk-amerikanske Krig eller mere lønnende Fragter i andre Verdensdele. Den 10de Oktober blev der af de lokale Myndigheder udfærdiget Havnereglement for Yokohamas Havn, hvilket blev erklæret bindende for norske og svenske Skibe.

De med Udvidelsen af Yokohamas Toldpakhuse forbundne Omkostninger er indtagne i Finansdepartementets Budget for 1899. Søen langs med Toldbodens Grund vil blive opfyldt, og paa Grunden der vil der blive opført Pakhuse og Skur til Modtagelse og Udlevering af Last. Stærke Kraner vil blive opført og det hele Omraade sat i direkte Forbindelse med Jernbanen. De samlede Omkostninger vil andrage til 6 Mill. Yen, og hele Arbeidet skal fordeles paa 6 Aar. Foruden den tidligere nævnte Dok i Yokohama er der bygget en Dok i Uraga ved Indløbet til Tokiobugten af Ishikawa Shipbuilding and Engineering Co.

Bjergværksdrift. Af den japanske Bjergværksdrifts Produkter har alene Kul, Kobber, Svovl og Mangan nævneværdig Betydning for Udførselen. Nogen Forøgelse af Produktionen af de nævnte Mineralier har ikke fundet Sted, og Japan har sandsynligvis en langt bedre Fremtid som Industriland end som bjergværksdrivende Land. Udførselen af Kul var i 1898 omtrent som i 1897, men Værdien var $3^1/_2$ Million Yen større. De betydeligste Udførselssteder er Moji, Nagasaki, Kuchinotsu og Shimonoseki. Indførselen af Kul fra England har aftaget stærkt i 1898 som Følge af de vigtigste europæiske Flaadeafdelingers Nærværelse i China; Prisen paa dette Brændemateriale er nemlig for høi for Handelsskibe. Svovl gaar hovedsagelig til de forenede Stater og kommer fra Øen Yesso; Udskibningshavnen der er Hakodate. Manganudvindingen har tabt meget i Betydning siden forrige Aar.

Fiskerier. Sildefangsten paa Kysterne af Yesso var noksaa liden i 1898, saa at der kun blev et ringe Kvantum Fisketran til Export. Laxefangsten var ogsaa kun middels, og Priserne var ikke meget lønnende.

Efter Avisernes Beretninger skulde den japanske Afdeling af den internationale Udstilling i Bergen være meget vellykket, idet baade Arbeider i Skilpaddeskal, Perler, Perlearbeide og Fiskeredskaber som Liner, Garn og andre Apparater samt Fiskekonserver erholdt mange Præmier og „hæderlig Omtale".

Udenrigshandel. Følgende Totalbeløb vedkommende Japans Udenrigshandel i de to sidste Aar forekommer i Toldvæsenets Opgaver:

	1898. Yen.	1897. Yen.	Forøgelse Yen.
Export	165 662 304	163 135 077	2 527 227
Import	276 996 526	219 300 771	57 695 755
Tilsammen	442 658 830	382 435 848	60 222 982

Hvad Exporten angaar, er det at bemærke, at Japan mere og mere begynder at tage Sigte paa Industrien, og medens Exporten af Raastoffe faldt ca. $11^1/_2$ Million Yen fra 1897 til 1898, viser derimod Exporten af Industrivarer en Forøgelse af ca. 14 Millioner Yen.

Industriens Hovedexportartikler er følgende: Silkevarer, Bomuldsvarer, Gulvtæpper, Fyrstikker, Bomuldsgarn, Porcelænsvarer, Straafletninger, Parasoller og lakerede Varer, og Exporten af disse Varer er paa 10 Aar steget til den nidobbelte Værdi.

De vigtigste Exportartikler af Raastoffe er: Silke, The, Ris, Kobber, Kamfer og Kul, med Hensyn til hvilke Stoffe det ikke er at antage, at Exporten i de kommende Aar vil tiltage i Værdi, hvorimod der af forskjellige Grunde er Udsigt til, at den tvertimod for samtliges Vedkommende vil komme til at aftage.

Den betydelige Forøgelse af Importen i forrige Aar falder væsentlig paa følgende Artikler: Ris, Bomuld, Sukker og Alkohol og skyldes for største Delen den daarlige Rishøst i 1896 og 1897, dels ogsaa de forhøiede Satser

i den nye Toldtarif, der traadte i Kraft fra Begyndelsen af indeværende Aar.

Japans Import har i de sidste syv Aar vist en hurtig og stadig Forøgelse.

Importen af Maskiner og Jernbanemateriel udgjorde i 1898 17 999 802 Yen mod 24 156 786 Yen i 1897. Den store Import af denne Klasse af Varer i 1897 skyldtes den ved Resultatet af Krigen med China vakte stærke Foretagelsesaand, hvilken nu atter har aftaget.

Af Raamaterialier for Industrien indførtes der i 1898 for ialt 77 162 684 Yen mod 71 709 154 i det foregaaende Aar. Den stigende Import af Fosfor, Vox og Potaske vidner om Fyrstikfabrikationens fortsatte Vækst.

Indførselen af Manufakturvarer udgjorde i 1898 21 538 977 Yen mod 19 292 641 i det foregaaende Aar. Denne Forøgelse kan vistnok tilskrives den ventede Indførelse af den nye Toldtarif, idet Importen af denne Klasse af Varer jo siden 1896, da den var oppe i henimod 29 Millioner Yen, har lidt en betydelig Reduktion, der vidner om, at man i Japan begynder mere at tage Sigte paa selv at dække sit Behov for Manufakturvarer.

Af Alkohol, Vine, Tobak og Uhre har Japan i 1898 importeret langt betydeligere Kvantiteter end i de foregaaende Aar, hvilket maa tilskrives den blandt Befolkningen gjennemgaaende raadende Velstand.

		1898.	1897.
Af Trælast indførtes for .	Yen	328 380	500 181
„ Trykpapir	„	2 283 214	856 957
„ Vinduesglas	„	669 806	488 090

Følgende Tabeller giver en Oversigt over Japans Samhandel med Norge og Sverige i 1898:

a. Import til Japan fra Norge og Sverige:

Kondenseret Melk	Yen	488
Brændevin	„	31
Andre Fødevarer	„	177
Jern i Blokke	„	273
Stangjern	„	20 613
Staal i Stænger	„	33 004
Husgeraad	„	322
Papir (for Fyrstikker)	„	5 548
— (Pak-)	„	3 132
— (Tryk-)	„	2 481
Kork	„	59
Beg & Tjære	„	106
Træmasse	„	70 191
Telefoner og Telefondele	„	2 120
	Totalværdi Yen	138 545

b. Export fra Japan til Norge og Sverige:

Antimon (Fabrikata af)	Yen	1 096
Bronze	„	167
Baade	„	1 000
Bambus (Fabrikata af)	„	39
Tæpper (af Hamp eller Bomuld)	„	1 960
Bohave	„	90
Lakerede Varer	„	307
Papirlygter	„	60
Papirservietter	„	645
Porcelæn og Stentøi	„	3 535
„Shippoki“	„	200
Skjærme	„	205
Alle andre Artikler, toldfrie	„	20
Totalværdi	Yen	9 324

Tabel, visende Totalværdien af Japans Export af klassificerede Varer i 1898:

Drikke- og Spisevarer:		
The	Yen	8 215 664
Korn	„	6 039 228
Havprodukter	„	4 280 121
Andre Produkter	„	2 234 962
Beklædningsgjenstande	„	1 162 697
Drogerivarer, Mediciner, Kemikalier, Maler- og Farvevarer	„	2 865 274
Metaller og Metalvarer	„	8 845 087
Olje og Vox	„	1 090 460
Papir og Papirartikler	„	1 371 121
Skind, Haar, Skjæl, Horn etc.	„	799 319
Tøier. Garn, Traad og Raamateriale dertil:		
Silke	„	61 617 156
Bomuld	„	23 403 119
Andre Stoffe	„	1 144 463
Tobak	„	184 725
Forskjellige Varer	„	39 649 809
Reexport	„	2 850 540

Tabel, visende Totalværdien af Japans Import af klassificerede Varer i 1898:

Vaaben, Uhre, Instrumenter, Værktøi og Maskineri	Yen	20 526 972
Drikke- og Spisevarer	„	4 820 338
Beklædningsgjenstande	„	1 054 177
Drogerivarer, Kemikalier & Mediciner	„	7 919 373
Farve- og Malervarer	„	5 160 594

Glas og Glasvarer	Yen	917 237
Korn og Frø	„	56 205 492
Horn, Elfenben, Skind, Haar, Skjæl etc.	„	3 077 508
Metaller og Metalvarer:		
Jern og Staal	„	20 281 048
Andre Metaller	„	3 365 110
Olje og Vox	„	8 553 570
Papir og Skrivesager	„	4 009 476
Sukker	„	28 619 562
Tøier, Garn, Traad og Raamaterialier dertil:		
Bomuld	„	65 624 586
Uld	„	13 069 869
Silke	„	1 920 492
Hamp	„	1 086 914
Andre Stoffe	„	1 803 576
Tobak	„	6 628 210
Vine og Brændevine	„	1 398 338
Forskjellige Artikler	„	21 228 277
Reimport	„	231 427

Indhold: **Indberetning fra kommerciel Stipendiat Viggo Berck** S. 788. — **Indberetning fra kommerciel Stipendiat Christian Schjetnan** S. 781. — **Yokohama** S. 806.

Johannes Bjørnstads Bogtrykkeri.

Beretninger om Handel og Skibsfart.

Uddrag af Aarsberetninger fra de norske og svenske Konsuler for 1898 m. M.,

No. 17. udgivet ved Departementet for det Indre. **1899.**

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

Shanghai.

Aarsberetning dateret 12te Juli 1899.

Skibsfarten i 1898.

Norske Fartøier.	Med Ladning.		I Ballast.		Tilsammen.			
	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Deraf Dampskibe. Ant.	Tons.
I. Ankomne:								
Fra fremmede Lande til Hovedstationen	59	62 958	6	4 548	65	67 506		
» fremmede Lande til Vicekonsulsstationerne . . .	279	249 031	67	57 593	346	306 624		
Ialt	338	311 989	73	62 141	411	374 130	408	371 732
II. Afgaaede:								
Til fremmede Lande fra Hovedstationen	38	40 990	26	26 032	64	67 022		
» fremmede Lande fra Vicekonsulsstationerne . .	214	191 694	126	109 675	340	301 389		
Ialt	252	232 684	152	135 707	404	368 391	401	365 993

For at reparere eller søge Ordre ankom 8 Fartøier dr. 6 453 Tons.

Intet svensk Fartøi besøgte Distriktet.

Erlagte Konsulatafgifter af norske Fartøier:

Ved Hovedstationen	$	1 823,33
„ Vicekonsulsstationerne .	„	7 312,18
Expeditionsafgifter, svenske .	„	499,95
— norske . .	„	254,92

*

Paamønstrede: Nordmænd 16, Svensker 0, andre Europæere 8, Asiater 37, ialt 61.

Afmønstrede: Nordmænd 13, Svensker 1, andre Europæere 9, Asiater 16, ialt 39.

Ankomne Skrivelser:

Fra	Udenrigs-Departementet	43
„	Indre —	25
„	Kommercekollegiet	19
„	Vicekonsulerne	154
„	andre Konsuler	10
„	lokale Myndigheder	34
„	private Personer	237
	Ialt	522

Afsendte Skrivelser:

Til	Udenrigs-Departementet	63
„	Indre —	53
„	Kommercekollegiet	25
„	Vicekonsulerne	165
„	andre Konsuler	13
„	øvrige Myndigheder	47
„	private Personer	247
	Ialt	613

140 Pas udfærdigedes hovedsageligst for Missionærer.

Ved Aarets Slutning var i Generalkonsulatets Nationalitetsmatrikel indregistrerede

Svensker:	Missionærer,	Mænd	92
	—	Kvinder	122
	andre	Mænd	60
	—	Kvinder	22
	Børn		66
		Ialt	362
Nordmænd:	Missionærer,	Mænd	13
	—	Kvinder	16
	andre	Mænd	41
	—	Kvinder	8
	Børn		23
		Ialt	101

Der findes saaledes, da ikke alle Landsmænd er registrerede, ca. 500 Svensker og Nordmænd i Kina, et betydeligt Antal, blot overtruffet blandt euro-

pæiske Nationer af Engelskmænd, Tyskere og Franskmænd, naar man fraregner Russerne i Manchuriet. Og denne vor Koloni, som stadig øges, nyder ifølge Traktat Extraterritorialret inden Landet, men er paa den anden Side underkastet svensk og norsk Konsularjurisdiktion og ingen anden. Det er under saadanne Forhold klart, at en hel Del administrative og judicielle Forpligtelser paahviler og mere og mere kommer til at tilligge Generalkonsulatet i Shanghai, og det maa beklages, at nogen Lovgivning for Udøvelsen af denne Konsularjurisdiktion, som efter Traktaterne maa udøves, ikke har kunnet istandbringes.

A. Handel.

Inden en Oversigt over Handelsvirksomheden i Distriktet i Aaret gives, turde det være paakrævet at meddele nogle Oplysninger om de almindelige Vilkaar for Handelen i Kina og Mulighederne for dens Udvikling i Hensigt at fjerne en Del Misforstaaelser, som synes at raade i denne Henseende hjemme saavelsom i andre europæiske Lande. Handelen i Kina drives hverken som i Europa eller som i de fleste halvciviliserede Lande, saasom visse Trakter af Afrika, Sydhavet m. v., hvor en indført Handelsstand savnes.

For nærværende har Udlændinge, som nyder Traktatrettigheder i Kina, siden flere Aar tilbage Ret til at drive Handel i 18 Havne i Landet. Disse er: Newchwang, Tientsin og Chefoo i Nord ved eller nær det Gule Hav og Petchilibugten; Chunking, Ichang, Hankow, Kiukiang, Wuhu, Chinkiang og Shanghai ved Yangtzefloden; samt Ningpo, Wenchow, Foochow, Amoy, Swatow, Canton, Hoihow (Kiungchow) og Pakhoi paa Kysten søndenfor Yangtzekiangs Munding. Ved Freden til Shimonoseki tilkommer siden Aaret 1896 Shasi ved Yangtzefloden mellem Ichang og Hankow samt Hangchow og Soochow, to betydelige Byer et kort Stykke ind i Landet nær Shanghai, med hvilken By de er forbundne ved Kanaler, hvortil yderligere kommer siden Aaret 1897 Wuchow og Samshui i Syd og inden kort Tid Woosung, Udhavn til Shanghai, og Nanking, begge ved Yangtzefloden.

De Fordele, en Traktathavn har fremfor andre Havne i Kina, er, at Udlændinge der kan erhverve og besidde fast Eiendom og bosætte sig for at drive Handel og Kjøbmandsskab; udenlandske Fartøier kan der losse og laste; Varer, saavel udenlandske som indenlandske, kan der indføres og udføres efter en vis bestemt Toldsats, som ikke af Landets Myndigheder kan ændres, og fra disse Handelspladse kan udenlandske Varer videre forsendes ind i Landet, og Kinas Produkter kan bringes did fra det indre af Landet for at udskibes, alt paa visse bestemte Vilkaar.

I disse Havne foretages Toldoppebørselen af Imperial Maritime Customs, sædvanlig kaldet „Det udenlandske Toldvæsen," hvis Tjenestemænd er Europæere, og som staar under Ledelse af en Generalinspektør i Peking, der er uafhængig af Provinsmyndighederne.

Dette Toldvæsen, som i Modsætning til, hvad der kan siges om andre Embeder i Kina, skjøttes fuldt hæderlig, fører Opsigt med den Vareførsel, som foregaar i Dampskibe saavelsom Seilskibe af udenlandsk Type uden Hensyn til Nationaliteten, selv om de fører kinesisk Flag. **

Alle Varer, som føres i disse Fartøier, kontrolleres uden Hensyn til Eierens Nationalitet, saasnart de indkommer i Havn, og paa denne Maade befinder kinesiske Exportører og Importører sig, da ingen Forskjel gjøres med Hensyn til Nationalitet, i samme Stilling i Traktathavnene som de udenlandske Kjøbmænd, hvad Erlæggelse af Toldafgifter angaar.

I alle disse Traktathavne skal nu egentlig de fra Udlandet indførte Varer kunne føres paa Markedet efter Erlæggelse af Tolden, 5 pCt. ad valorem; men man slipper ikke saa let derfra. Vistnok kommer der i Shanghai inden Fremmedkvartererne, de s. k. Foreign Settlements, hvor Tusinder af kinesiske Kjøbmænd og Detaljhandlere er bosatte, ingen yderligere Afgift til, men næsten overalt ellers oppebæres en Skat, som kaldes Likin, saasnart som eller inden Varerne kommer ind i Udsalgsboderne. Denne Afgift vexler, men beløber sig til omtrent 2 pCt. ad valorem.

Femprocentstolden er, hvad den i Traktathavn importerede Vare gjennem det udenlandske Toldvæsen maa betale til den kinesiske Centralregjering. En Transitafgift af $2^1/_2$ pCt. skulde egentlig siden være nok for at beskytte Varen for videre Beskatning, indtil den kommer frem til Konsumenten i det indre, men udover Tolden og til Trods for Transitafgiften ved Provinsregjeringerne at tage, hvad de trænger til Provinsstyrelsens Behov.

Da Likin kan opkræves hos den kinesiske Kjøbmand allerede i en Traktathavn, er der naturligvis intet, som hindrer, at denne Afgift affordres ham flere Gange, inden Varen fremkommer til Bestemmelsesstedet langt inde i Landet. De Pramme og Junker, som gjennem det udmærkede Kanalsystem eller paa de store seilbare Floder transporterer de udenlandske Varer til det indre af Landet, finder ogsaa her og der Veien spærret af en Likinstation.

Det maa ikke glemmes, at man befinder sig i et asiatisk Land d. v. s. et Land, hvor den, som har Magten og Myndigheden, udøver den med den hensynsløseste Foragt for Individets Rettigheder.

De stadig gjentagne Forsøg fra europæisk Side paa at faa bort Likinafgifterne som ikke overensstemmende med Traktaternes virkelige Mening, der tilsigter, at Varerne skal komme i den kinesiske Konsuments Haand uden at være belastede med anden almindelig Afgift end 5 Procenttolden i Traktathavn med Tillæg af Transitafgiften $2^1/_2$ pCt. for det indre, er ogsaa mislykkede.

Imidlertid ser det ud, som om Kineserne selv bedre end Udlændingerne forstaar at tilgodegjøre sig de Rettigheder, som disse har fremtvunget paa det kinesiske Marked. Antallet af Udlændinge i Kina er overraskende ringe, og man kommer snart under Veir med, hvor lidet de her behøves. De kinesiske og fremmede Kjøbmænd er som sagt kommercielt ligestillede i Traktathavnene, men faktisk fortrænger Kineserne disse ved Samhold og Konkurrence, særlig i de s. k. Udhavne, d. v. s. alle undtagen Shanghai. Man maa ikke forestille sig, at Aabningen af en ny Traktathavn er ensbetydende med, at en Mængde europæiske og andre fremmede Firmaer der slaar sig ned. Her findes Traktathavne i Kina uden et eneste udenlandsk Handelshus; de vilde simpelthen ikke kunne bestaa i Konkurrencen med Kineserne. Aabningen af en ny saadan betyder, at det Kejserlige Toldvæsen forlægger et Toldkammer did, at et britisk og muligens et eller et Par andre Konsulater der oprettes, samt at muligens en Agent for den Dampskibslinje, som regelmæssig trafikerer Havnen, forsaavidt

ikke Rederiet er kinesisk, der nedsætter sig, men ikke med Nødvendighed, at Filialer af udenlandske Handelshuse eller selvstændige saadanne der opstaar. Den kinesiske Kjøbmand er fuldt kompetent til at besørge Handelen paa Pladsen. De af Landets Produkter, som Udlændingen vil have, skaffer han frem, og de udenlandske Artikler, som gaar blandt hans Landsmænd, kjøber han op helst i Shanghai eller Hongkong — Canton. Han foretrækker det derværende større og jevnere Marked, drager Fordel af alle de Lettelser, som det udmærkede indenlandske Bankvæsen byder, reiser billigere end den udenlandske Konkurrent, lever uendelig meget billigere, og kan paa denne Maade fylde sine Magasiner paa fordelagtigere Vilkaar end den udenlandske Kjøbmand, som ofte efter en kortere eller længere haabløs Kamp nødes til at drage sig ud af Spillet, og dette saa meget mere som Kineserne i Udhavnene er i en meget bedre Stilling, naar det kommer til Afsætningen af Varerne blandt Konsumenterne, idet han kjender bedre til Kjøbmændene i det indre af Landet, med hvilke han staar i stadig Forretningsforbindelse, og derved bedst kan studere Markedets Stilling og Behov. En anden Sag er, at Kineserne lærer sig Udlændingernes Sprog, d. v. s. det Østens lingua franca, som kaldes pidgin-english, en Omstændighed, som for en stor Del forklarer det ellers forbausende Ubekjendskab med og Ligegyldighed for det kinesiske Sprog, som raader blandt de udenlandske Kjøbmænd. Det er almindeligt at træffe Folk, som har opholdt sig her i aarevis, 30 à 40 Aar, uden at have lært et Ord kinesisk. Shanghai-Kjøbmændene indskrænker sig til paa pidgin-english at konferere med sin Kompradore, hvis Opgave blandt andet er at staa i Forbindelse med de store kinesiske Handelshuse og Handelsgilderne i Shanghai og Udhavnene, og ved dem holde Rede paa Markedets Behov, Priser, Kurser etc.

Hvad Exporthandelens nuværende Stilling i Kina angaar, saa befinder denne sig ligeledes i et Udviklingsstadium, hvilket her i Korthed skal berøres.

Export og Import staar ganske naturlig i Længden i en vis Vexelvirkning, selv om endel Faktorer kan være medbestemmende med Hensyn til et Lands Handelsomsætning med Udlandet. Det er tydeligt, at Udlandet ikke kan ønske, at Kina skulde kjøbe mere, end Landet tilsidst kan betale, og det maa i Forbigaaende nævnes, at de, som bedst har studeret den kinesiske Handelsstatistik, holder for, at Kina for nærværende kjøber saa meget, som Landet kan magte.

I Længden burde imidlertid en øget Export lede til en forhøiet Import, men det er derved at mærke, at det er Udlændingens Sag at opdage de Produkter, som kan finde Afsætning udenfor Landet. Kineserne befatter sig ikke hermed paa anden Maade, end at han villig besørger Opkjøb og Frembringelse til en Exporthavn, saa snart han har faaet Rede paa, hvad der ønskes. Men der maa Udlændingen betale og overtage al videre Forretningsrisiko; thi Kineserne har ikke Lyst til at løbe nogen Risiko, helt eller delvis, indtil Varen kan sælges i Europa.

Guldets større Kjøbeevne i Lande med Sølv til Værdimaaler har i de senere Aar fremlokket paa Markedet flere kinesiske Artikler. Toldstatistiken for Aaret 1880 har en Liste paa 50 Exportartikler til en Værdi af 76 339 000 Taels, medens de ikke særskilt opregnede vurderes til 1 544 000 Taels. I Aaret 1895 opgaar Værdien af de samme 50 Artikler til 129 355 000 Taels, medens andre Arter er rykket op til 13 938 000 Taels. Saaledes en Stigning i Hovedartiklerne paa 70 pCt., men i de andre paa 800 pCt. Her foreligger

vistnok en Udviklingsmulighed, som vel ikke maa overvurderes, men som dog til en vis Grad kommer til at indvirke paa Kinas Importevne.

Den aarlige Værdi af Kinas Handelsomsætning i Aarene 1886—1898 fremgaar af nedenstaaende Tabel:

Aar.	Import.	Export.	Sum.
1886	87 479 323	77 206 568	164 685 891
1887	102 263 669	85 860 208	188 123 877
1888	124 782 893	92 401 067	217 183 960
1889	110 884 355	96 947 832	207 832 187
1890	127 093 481	87 144 480	214 237 961
1891	134 003 863	100 947 849	234 951 712
1892	135 101 198	102 583 525	237 684 723
1893	151 362 819	116 632 311	267 995 130
1894	162 102 911	128 104 522	290 207 433
1895	171 696 715	143 293 211	314 989 926
1896	202 589 994	131 081 421	333 671 415
1897	202 828 625	163 501 358	366 329 983
1898	209 579 334	159 037 149	368 616 483

Alt i Haikwan Taels (for nærværende Kr. 2,50 à 2,75). Omsætningen med Udlandet viser saaledes en jevn Stigning i Haikwan Taels i de seneste Aar.

Vil man imidlertid vide Værdien af Kinas Handelsomsætning med Udlandet i Kroner, saa maa Hensyn tages til Sølvkursen, og man faar da for de 9 seneste Aar følgende Tabel:

Aar.	Kurs i sh. & d.	Værdi. Indførsel.	Udførsel.	Kroner. Sum.
1890	5 sh. $2^1/_4$ d	600 000 000	411 000 000	1 011 Millioner
1891	4 „ 11 -	592 000 000	447 000 000	1 039 —
1892	4 „ $4^1/_4$ -	530 000 000	405 000 000	935 —
1893	3 „ $11^1/_4$ -	538 000 000	414 000 000	952 —
1894	3 „ $2^3/_8$ -	470 000 000	370 000 000	840
1895	3 „ $3^1/_4$ -	507 000 000	423 000 000	930 —
1896	3 „ 4 -	608 000 000	393 000 000	1 001 —
1897	2 „ $11^3/_4$ -	545 000 000	440 000 000	985 —
1898	2 „ $10^5/_8$ -	545 000 000	412 000 000	957 —

Der er i de senere Aar placeret saa megen udenlandsk Kapital i Kina, at Udenrigshandelen som en af Værdimaalerne paa Nationalformuen følges med den største Opmærksomhed og paa flere Hold med Uro.

Det aarlige Importoverskud, som for de angivne Aar i Gjennemsnit er opgaaet til 34 000 000 Taels, er imidlertid mere tilsyneladende. Thi for det første repræsenterer Tallene Varernes Værdi paa det kinesiske Marked d. v. s. for Importens Vedkommende, Værdien efterat Tolden er betalt til Regjeringen og efterat Importøren har havt sin Fortjeneste, samt for Exportens Vedkommende Markedsværdien, inden Varerne er solgt til den udenlandske Kjøber og Exporttolden betalt.

Ved Bedømmelsen af Kinas Betalingsevne maa heller ikke udeglemmes de betydelige Beløb, som udenlandske Fartøier, Legationer, Konsulater, reisende Stipendiater m. m. nedlægger; Forsendelser fra Kinesere i Udlandet, som alene for Kalifornien skal beløbe sig til 11 à 12 Millioner Gulddollars o. s. v.

Hongkong, som indtager den første Plads baade med Hensyn til Import og Export, producerer eller konsumerer selv intet væsentligt, men er blot at betragte som et Distributionssted. Importen derfra kommer oprindelig fra England, det europæiske Kontinent, Amerika o. s. v., og Exporten did befordres videre til samme Lande, for hvor stor Del, kan desværre ikke opgives. Videre maa mærkes, at Opgaverne for Japan fra og med Aaret 1895 tillige omfatter Formosa, hvorfra der i 1898 til Kina importeredes Varer til en Værdi af 4 794 251 Taels, medens Kinas Export did udgjorde 924 629 Taels.

Ved en Sammenligning mellem Aar 1891 og 1898 befindes de forskjellige Lande at deltage i Handelen paa Kina saaledes:

1891.	Hongkong	45 pCt.	1898.	Hongkong	43 pCt.	÷ 2
	Storbritannien	18 „		Storbritannien	12 „	÷ 6
	Det europ. Kontinent	8 „		Japan	12 „	+ 7
	De Forenede Stater	7 „		Europa	10 „	+ 2
	Indien	6 „		De Forenede Stater	8 „	+ 1
	Rusland	5 „		Indien	6 „	—
	Japan	5 „		Rusland	5 „	—
	Alle andre Lande	6 „		Alle andre Lande	4 „	÷ 2
		100 pCt.			100 pCt.	

Da det trygt kan antages, at Vareførselen over Hongkong for en ganske overveiende Del er britisk, viser det sig, at England fremdeles indtager en dominerende Stilling, men paa den anden Side tager det europæiske Kontinent, Amerika og især Japan stadig større Del i Kinas Handelsomsætning.

Importen i Aaret sammenlignet med 1897.

	Værdi.	
Varesort.	1897.	1898.
Opium	27 901 056	29 255 903
Bomuldsvarer	78 663 280	77 618 824
Uldvarer	4 838 105	3 190 169
Diverse vævede Tøier	403 849	373 759
Metalvarer	8 146 608	9 787 077
Andre Slags	82 875 727	89 353 602
Sum	202 828 625	209 579 334

Af disse 6 Hovedgrupper sees blot Metalvarer og Varer andre Slags at interessere de Forenede Riger.

Med Hensyn til Exporten vedvarer Nedgangen eller Stilstanden i Kinas tvende store Artikler Silke og The, hvilket paa en betænkelig Maade maa afficere Landets Kjøbeevne. Theexporten er sunket fra 2 167 552 pikuls i 1888 til 1 538 600 pikuls, og Silkehandelen viser utvetydige Tegn paa Tilbagegang.

Betræffende Vareførselen mellem Sverige og Kina samt Norge og Kina kan ingen paalidelige eller idetmindste udtømmende Opgaver meddeles, idet den kinesiske Handelsstatistik ikke angiver Produktionslandet.

Fra privat Hold har Generalkonsulatet erfaret, at der fra Sverige i Aaret er importeret:

110	Tons Papir til en Værdi af. . . .	36 000 Kr.
4 000	Petroleumskogeapparater, flere Mærker	16 000 „
250	Telefoner, L. M. Eriksson & Co. . .	11 400 „
30	Tons Jern	8 000 „
18	„ Staal	5 500 „
	Ialt	76 900 Kr.

desuden Prøvesendinger af Cement m. m.

Fra Norge importeredes:

220 Kasser Øl, Ringnes og Hamar à ca. 15 Kr. samt en Del Konserver fra Bjelland.

Ovenstaaende Opgaver gjør imidlertid paa ingen Maade Krav paa at være udtømmende.

Importen af elektriske Lamper fra Sverige er ophørt, da Fabrikanterne ikke gik ind paa den her gjængse Betalingsmaade, d. v. s., at Kjøberen aabner Bankkredit, mod hvilken Sælgeren trækker Vexel, hvis Valuta af Banken udbetales mod Indlevering paa samme Tid af Afskibningsdokumenter.

Generalkonsulatet har gjentagne Gange fremholdt den næsten absolute Sikkerhed i dette System, og hvis Exportørerne ikke gaar ind paa dette, kan ingen nævneværdige Forretninger komme istand. Konkurrencen i Kina er ligesaa livlig som i andre Lande, og den, som vil være med og komme ind paa Markedet, maa rette sig efter gjængse Forretningsmethoder; ei heller befordres Exporten hid, hvis Priserne sættes efter Afstanden. Exportøren burde nøie sig med den samme Fortjeneste paa sin Vare, hvad enten den gaar til Europa eller Kina.

Sluttelig bør det paapeges, at flere af Kinas Produkter, som ovenfor er opregnede blandt Exportartiklerne, burde kunne finde Afsætning i Sverige og Norge. Importører kan naturligvis gjennem Konsulatet erholde Adresser paa Exporthuse hersteds.

Skibsfart. Af Opgaverne over Skibsfarten paa Kina for de sidste Aar fremgaar det, at under og strax efter den japanesiske Krig en Mængde tysk og norsk Tonnage fandt Anvendelse, samt at Japaneserne har gjort meget betydelige Fremskridt i det sidste Aar. De har blandt andet aabnet en ny regelmæssig Dampskibslinje paa Yangtzefloden mellem Shanghai og Ichang.

De forskjellige Nationer har deltaget i Skibsfarten saaledes:

Storbritannien 62 pCt., Kina 24 pCt., Tyskland og Japan hver 5 pCt., Norge 1 pCt., Frankrige 1 pCt., Amerika 1 pCt. og alle andre 1 pCt.

Dette viser ved en Sammenligning med Aar 1897, at Storbritannien er gaaet tilbage med 3 pCt. og Norge med 1 pCt., medens derimod Kina er steget 1 pCt. og Japan 3 pCt.

Den norske Tonnage er i stærk Nedgang paa Kinakysten, men holder sig godt i Hongkong.

Angaaende Fragterne, hvorom mere under Honkong, som er Østens vigtigste Fragtmarked, kan her anføres, at der for Trip og Timecharter i Aarets Løb noteredes følgende Fragter:

Januar: 994 Tons Karatsu—Shanghai $ 3 000; 1 991 Tons Timecharter £ 960. 0. 0; 838 Tons Moji—Shanghai $ 2 500; 994 Tons Moji—Shanghai $ 3 000; 542 T. Shanghai—Nagasaki 1 Maaned $ 3 500; 838 T. Nagasaki—Shanghai $ 2 000;

Februar: 838 T. Nagasaki—Shanghai $ 2 400; 994 T. Moji—Shanghai $ 3 000; 484 T. Timecharter 2 600 Yen; 921 T. Kobe—Shanghai $ 3 000;

Marts: 1 969 T. Timecharter £ 1 140; 710 T. Nagasaki—Shanghai $ 2 000; 1 972 T. New York—Far East £ 8 400 Timecharter;

April: 921 T. Timecharter 6 Md. option 3 $ 6 300; 710 T. Timecharter 6 Md. $ 5 000;

Mai: 838 T. Moji—Shanghai $ 3 000; 838 T. Timecharter 13 500 Mark; 710 T. Tientsin—Shanghai $ 3 000;

Juni: 1 921 T. Timecharter £ 1 100; 1 367 T. do. £ 825; 2 129 T. do. £ 1 000; 921 T. Nagasaki—Shanghai $ 4 000, do. $ 3 000; 1 979 T. Timecharter £ 960;

Juli: 710 T. Ningpo—Shanghai $ 2 500; 921 T. Nagasaki—Shanghai $ 3 000; 789 T. Timecharter $ 5 500;

August: 1 002 T. Timecharter $ 5 400; 921 T. Timecharter 1 Aar fra 3die September $ 6 500;

September: 1 002 T. Shanghai—Kobe $ 2 500; 930 T. Timecharter 1 Aar 1ste April 98—1ste April 99 £ 570;

Oktober: 738 T. Vancouver—Shanghai £ 1 500;

November: 738 T. Timecharter £ 600; 2 292 T. New York—Shanghai 6 sh. pr. Reg.ton; 739 T. Timecharter $ 6 800;

December: 542 T. 2 Md. Timecharter $ 4 300 pr. Md.

Mellem Newchwang og Amoy var Fragterne 30 cent for Dampskibe og 27 cent for Seilskibe pr. pikul; mellem Chefoo og Amoy 25 cent for Dampskibe og 22 cent for Seilskibe; paa Linjen Amoy—Straits forekommer ingen „Outsiders" (andre end engelske eller kinesiske Fartøier). Paa Linjen Tamsui—Amoy, som fører The fra Formosa til Amoy for at skibes videre til Amerika, har et japanesisk Rederiselskab optaget Konkurrencen med det før herskende engelske.

Det japanesiske Flag viser sig nu regelmæssig i Europa og paa Amerikas Vestkyst. I de østasiske Farvande kommer det uden Tvivl til at bemægtige sig en større Del af Fragtmarkedet, end det allerede behersker.

Hongkong.

A. Sjøfart.

Den samlede Drægtighed af ankomne og afgaaede Fartøier i Aaret udgjorde 17 265 780 Tons udvisende en Forøgelse sammenlignet med 1897 af 1 327 606 Tons og mere end $^3/_4$ Million mere end noget foregaaende Aar.

Ankomne	39 815	Tons 8 648 274
Afgaaede	39 814	„ 8 617 506

Hongkong hævder saaledes sin Plads som en af Verdens aller største Sjøstæder. Dens Sjøfart kan deles i den oceangaaende og den saakaldte Flodtrafik paa Macao, Canton og Havnene ved Sikiang, hvilken sidste foregaar dels med Dampskibe, især engelske, dels med kinesiske Junker. Hertil kommer Lokaltrafik med Junker mellem selve Byen Hongkong eller Victoria, som er det egentlige Navn, og 3 à 4 Smaahavne inden Kolonien.

Følgende Tabel udviser en Sammenligning mellem 1897 og 1898:

	1897.		1898.		Forøgelse.	
	Antal.	Tons.	Antal.	Tons.	Antal.	Tons.
Engelske . .	6 783	8 268 766	7 456	8 705 648	673	436 882
Udenlandske .	3 161	3 855 833	3 602	4 547 085	441	681 525
Junker . . .	57 803	3 441 295	58 936	3 626 754	1 131	185 459
Sum	67 747	15 565 894	69 994	16 879 487	2 247	1 313 593
Junker i Lokaltrafik . . .	9 546	372 280	9 635	386 293	89	14 013
Ialt	77 293	15 938 174	79 629	17 265 780	2 336	1 327 606

Antallet af engelske Fartøier er øget betydelig, men mest med mindre Dampfartøier, som gaar paa Canton etc. Den egentlige oceangaaende Tonnage under engelsk Flag er øget med 171 Fartøier dr. 306 380 Tons eller i Gjennemsnit 1 800 Tons pr. Fartøi.

En betydelig Forøgelse viser sig ved andre Landes Fartøier. Først kommer Japan med 177 Fartøier og 406 179 Tons, hvoraf næsten Halvparten kommer paa Nippon Yusen Kaishas europæiske Linje, og Resten dels paa de tre nye Dampskibe, som gaar paa den amerikanske Stillehavskyst, dels paa en Mængde Lastedampskibe, som lokkedes af de høie Ris- og Kulfragter i første Halvaar.

Nærmest i Rækken kommer Tyskland med 39 Fartøier dr. 144 889 Tons, hvortil Hamburg—Amerika Linjens nye store Lastedampskibe bidrager med 34 Fartøier dr. 116 670 Tons.

Ogsaa det norske, amerikanske, danske og kinesiske Flag viser Forøgelse; derimod har det svenske Flag i Aarets Løb ikke vist sig i disse Farvande.

I Oceantrafiken har de forskjellige Nationer i 1897—1898 deltaget i nedenstaaende Procenttal:

	1897.	1898.
Storbritannien	56 pCt.	53 pCt.
Tyskland	18 „	19 „
Japan	7 „	10 „
Kina	6 „	6 „
Frankrige	4 „	4 „
Norge	3 „	4 „
Alle andre Lande	6 „	4 „
	100 pCt.	100 pCt.

Fragterne holdt sig vel oppe hele Aaret igjennem, og 1898 maa betegnes som et af de bedste i den østasiatiske Fragtfart i senere Tider med Undtagelse af Tiden for den japanesiske Krig, da til og med endnu høiere Noteringer kunde opnaaes.

Bygningen af den sibiriske Stillehavsbane, som krævede betydelig Tonnage og Transport af Materiale og Fornødenhedsartikler, foraarsagede ogsaa en Forbedring i Fragterne, men i mange Tilfælde drog ikke Rederierne selv Fordelen af de store Summer, som optjentes af Fartøierne, idet disse i Regelen allerede i Slutningen af 1897 og Begyndelsen af 1898 var befragtede i længere Maanedsfragter, men ogsaa da opnaaede gode Noteringer.

De Dampskibe, som fandt Anvendelse i Tripcharter fra Januar til Juni, drog naturligvis fuld Fordel af det livlige Marked og erholdt senere Maanedsfragter til exceptionelt høie Beløb.

Maanedsfragter: Dampskibe paa omkring 2 000 Tons Lasteevne sluttedes fra $ 5 500 til $ 6 800 alt efter deres Størrelse, det Sted, hvor de befandt sig, og Vilkaarene i Certepartierne. Andre Dampskibe befragtedes for helt Aar for omkring 9 sh. Gross Reg.ton, ja endog mere betaltes for kortere Maanedsfragter.

Stenkulsfragterne fra Japan begyndte i Januar med $ 1.60 à $ 1.65 til Hongkong, $ 2.50 til Singapore. Saa holdt de sig til Begyndelsen af Marts, da de lidt efter lidt steg.

Gjennemsnitsnoteringen var i April		$ 1.80	à	$ 2.00	pr. Ton.	
Do.	„ - Mai	- 2.00	à	$ 2.25	„	—
Do.	„ - Juni	- 2.15	à	$ 2.30	„	—

for senere lidt efter lidt at gaa tilbage.

Saaledes udviste Juli i Gjennemsnit		$ 2.10	à	2.00	pr. Ton	
August	—	$ 1.85	à	1.70	„	—
September	—	$ 1.85				

hvorpaa fornyet Stigning indtraadte i og med Newchwang Sæsonen, Oktober $ 2.00 à $ 2.25, November $ 2.25 og December $ 2.10 à 2.20.

Efterspørgselen efter japanesiske Stenkul i Singapore var begrændset, og Fragterne varierede fra $ 2.50 til $ 2.75 i Januar—Juni. Senere paa Aaret indtraf Stigning til ca. $ 3.00 pr. Ton. Den laveste Noteriug var $ 2.25 i Februar og den høieste $ 3.20 i December.

Risfragterne fra Saigon. Sæsonen aabnedes temmelig tidlig med Saigon—Hongkongfragter til 14 cent pr. picul med rask Stigning i Februar til ca. 22 cent, i Marts omkring 32 cent. I Slutningen af April naaedes 37 à 40 cent, og da sluttedes den bedste Fragt paa flere Aar til 42 cent.

Samtidig raadede stærk Efterspørgsel for Ladninger til Japan, og der betaltes i Begyndelsen 35 cent og senere op til 60 cent pr. picul.

I Traden Saigon—Java var der en mærkelig Mangel paa Dampskibe, skjønt der betaltes $22^1/_2$ à 35 cent pr. picul, hvilket i Forening med Sukkerfragt fra Java tilbage til Hongkong til $27^1/_2$ à 40 cent bød en god Fortjeneste for Redere og Maanedsbefragtere. I Mai og Juni faldt Fragterne paa Saigon—Hongkongtraden saavel som paa Japan og Java, og kun ganske faa Befragtninger afsluttedes, skjønt fremdeles til lønnende Rater saasom 26—21 til Hongkong, 45—40 Japan og omkring 30 cent Java, medens derimod i Juli Markedet fuldstændig sank ned igjen, saa at Fragtnoteringerne paa Hongkong stod i omkring 13 cent, til Japan 30 cent og til Java ingen nævneværdige Forretninger til 28—30 cent.

I September sluttedes Befragtninger paa Linjen Saigon—Honkong til $9—13^1/_2$ cent og paa Saigon—Java til 19—26 cent, samtidigt med at Java-Hongkong stod i omkring 27—30 cent for tørt (dry) og omkring 35—40 for vaadt (wet) Sukker. Ingen Efterspørgsel efter Saigon-Japantraden mærkedes.

I Oktober, November og December holdt Fragtnoteringerne sig paa samme Høide med noget fastere Marked i Slutningen af December, 14—15 cent Saigon, 14—15 cent Saigon—Hongkong, medens der ikke forekom nogen Efterspørgsel for Japan, Java eller Singapore.

Paa Linjen Saigon—Singapore afsluttedes i hele Aaret blot et Faatal af Certepartier til 17—30 cent. Det almindelige Indtryk i Hongkong var, at Singapores Behov for Ris fyldtes fra Rangoon, hvorfra der exporteredes Ris

ogsaa til Hongkong til en Fragt af 40—50 cent pr. picul og til Japan 65—95 cent med betydelig Fortjeneste for adskillige store Dampskibe.

Bangkok bidrog paa Grund af god Høst i Siam for en betydelig Del til at dække Nordkinas og Japans Behov, og foruden de regulære Linjers Fartøier befragtedes en hel Mængde andre til 28 cent pr. picul, resp. 23 cent, alt eftersom Lasten indtoges ovenfor eller udenfor Bar'en, Noteringer, som snart steg.

Middelsfragterne var:

I Marts—April	til	Hongkong	$42^1/_2$—$37^1/_2$ c.
Do.	-	Japan	58—53 -
I Mai—Juni	-	Hongkong	50—45 -
Do.	-	Japan	65—60 -

Philippinerne. Sukkerfragterne til Hongkong i den første Del af Aaret var 29 à 35 cent og til Japan 45 à 55 cent, men sank lidt efter lidt i Mai, Juni og Juli samt ophørte aldeles efter Udbruddet af Krigen mellem Spanien og de Forenede Stater, hvorimod der var Efterspørgsel efter Lasterum for at tage Hamp fra Smaahavne paa Philippinerne til Hongkong til meget gode Fragter.

I Newchwang aabnedes Sjøfarten i Slutningen af Marts. Rederne tjente gode Penge i Vaarsæsonen. Fragterne var 40 cent til Canton og 36 cent til Yokohama; i Høsttsæsonen respektive 28—34 cent.

Paa andre Linjer saasom Hongkong—Hongay og andre Lastehavne fandtes tilfældig lønnende Anvendelse for Lasterum. Slutnoteringerne i December 1898 var:

Bangkok	til	Hongkong	18—23 cent
Saigon	-	Do.	13—14 „ Ris
Hongay	-	Do.	$ 1.50
Do.	-	Swatow	$ 2.00 } Stenkul.
Do.	-	Canton	$ 1.90
Iloilo	-	Hongkong	20 cent nominel
Do.	-	Japan	nominel
Saigon	-	Java	do.
Do.	-	Japan	do.
Do.	-	Philippinerne	do.
Java	-	Hongkong	40 cent (wet sugar)
Japan	-	Do.	$ 2.30—$ 2.50 } Stenkul
Do.	-	Singapore	$ 3.30—$ 3.50 }

B. Handelen.

Aaret 1898 udmærkede sig ved en meget stor Handel i Ris og Stenkul og ved Indførelse paa Markedet af Petroleum i „bulk" fra Langkat paa Sumatra. Efterspørgselen efter Ris i Japan fremkaldte et meget livligt Marked,

og i første Halvaar medbragtes af ankommende Fartøier 469 000 Tons eller mere end 100 000 Tons mere end i hele Aaret 1897, det meste paa Veien til Japan. Importen fortsatte i synkende Skala i andet Halvaar, og den sluttede for Aaret med 747 000 Ton eller mere end dobbelt saa meget som i 1897.

Stenkul viste i første Halvaar en Stigning af 120 000 Ton, og ved Aarets Slutning var der ankommet 817 967 Ton, en Tilvæxt mod Aar 1897 paa omkring 36 pCt.

Petroleum, Sukker og Mel viser betydelig Stigning, og hele Importen til Kolonien udviser for 1898 en Forøgelse mod Aar 1897 af 645 428 Tons.

I Exporten havde en Forøgelse af 552 072 Reg. Tons europæisk bygget Tonnage i Sjøfarten medført en Stigning af 137 979 Tons Ladning. Transithandelen udviser en Forøgelse af 167 860 Tons. Hele Forøgelsen i Exporten inkl. Junketrafiken beløb sig til 229 151 Tons Ladning.

Hongkongs Import fra de forskjellige Lande i Aaret 1898 fordeler sig saaledes:

Land.			Ladning.	
Klasse I.	Fartøier.	Tons.	Losset.	Transit.
Canada	17	50 253	12 726	—
Kap det gode Haab	1	1 699	—	—
Det europæiske Kontinent	115	278 711	84 570	323 328
Storbritannien	171	416 377	233 528	486 737
Mauritius	1	985	600	—
Sandwichsøerne	2	2 667	1 900	—
Sydamerika	2	1 463	961	—
De Forenede Stater	124	270 204	188 173	103 373
	433	1 022 354	522 458	913 438
Klasse II.				
Australien og New Zealand	51	69 533	42 791	28 603
Indien og Straits	217	393 481	215 368	179 179
Japan	506	911 844	711 618	312 783
Java og det indiske Arkipel	111	152 986	260 159	18 012
Stillehavsøerne	3	1 614	70	—
Asiatisk Rusland	11	14 601	1 640	164
	899	1 544 059	1 371 646	538 737
Klasse III.				
Nord-Borneo	18	19 242	23 340	—
Kinakysten	1 204	1 356 597	189 236	426 204
Cochinchina	226	245 956	344 610	74 505
Formosa	112	83 436	27 535	2 655
Kiaochau	1	1 001	—	—

Philippinerne	163	169 526	145 089	11 384
Hainan og Tonkin . .	291	209 541	258 428	36 400
Siam	210	214 404	339 398	16 999
Weihaiwei	1	2 047	2 000	—
Macao	6	3 045	—	—
	2 232	2 304 795	1 329 616	568 147
Klasse IV.				
Floddampskibe: Canton, Macao, West River .	1 975	1 768 489	164 760	—
Klasse V.				
Junker i Udenrigshandelen	29 466	1 814 281	549 654	—
	35 005	8 453 983	3938 143	2020 322

Hongkongs Export i Aaret 1898:

			Ladning.	
Klasse I.	Fartøier.	Tons.	Aflastet.	Bunkerkul.
Canada	21	54 759	18 513	900
Kapkolonien . . .	1	1 474	900	—
Det europæiske Kontinent	101	264 739	74 376	19 985
Storbritannien . . .	75	208 336	65 647	2 840
Mauritius	1	1 553	900	—
Sydamerika	6	5 293	5 366	—
De Forenede Stater .	75	148 525	210 470	1 263
	280	684 679	376 172	24 988
Klasse II.				
Australien og New Zealand	39	58 603	37 700	3 150
Korea	1	783	1 300	220
Indien og Straits . .	205	370 799	264 639	48 226
Japan	511	937 325	551 042	65 484
Java og det indiske Arkipel	54	88 073	14 250	17 150
Stillehavsøerne . . .	6	2 342	1 100	160
Asiatisk Rusland . .	13	14 350	22 550	1 665
	829	1 472 274	892 581	136 055

Klasse III.				
Nord-Borneo . . .	21	22 841	3 715	5 750
Kinakysten	1 511	1 768 769	490 608	143 344
Cochinchina . . .	239	284 392	59 653	48 160
Formosa	28	24 068	52 663	3 460
Kiaochau	8	10 747	2 451	1 700
Philippinerne . . .	147	152 395	64 843	36 336
Hainan og Tonkin .	326	147 707	108 600	35 657
Siam	138	149 152	47 112	30 141
Weihaiwei	4	7 012	5 600	1 290
Macao	17	23 340	5 920	812
Kwanchanwan . . .	1	100	148	36
	2 440	2 690 523	841 314	306 686
Klasse IV.				
Floddampskibe: Canton, Macao, West River	1 970	1 765 555	131 127	25 922
Klasse V.				
Junker i Udenrigshandelen	29 470	1 812 473	765 280	—
	34 989	8 425 504	3 006 474	493 651

Filip Hagberg.

Riga II*).

Almindelige Forhold. Ruslands kommercielle og særlig dets industrielle Virksomhed var i forrige Aar i Almindelighed meget livlig og tilfredsstillende. Selv om Uheld rammede en eller anden Gren af Handelen, skal man man dog i det store og hele have Grund til Tilfredshed. Rigets udenlandske Handel har i Aaret naaet en hidtil uanet Udstrækning. Videre har de i senere Aar stærkt fremtrædende Kapitalanbringelser i industrielle Foretagender i høi Grad øget den indenlandske Industris Produktionsevne. Ved Inddragning af udenlandsk Kapital og Indkaldelse af udenlandsk Intelligens giver der sig en frisk og livlig Virksomhed i Landets økonomiske Tilstand tilkjende, som indgiver Haab om Rigets økonomiske Opblomstring, saa meget mere, som efter den store sibiriske Jernbanes Fuldendelse, nye kolossale, men hidtil utilgjængelige Afsætningsomraader komme til at aabnes. Denne Anvendelse af den udenlandske Kapital til Forøgelse af Ruslands Industri har dog foranledi-

*) Se Hefte 6, Side 232.

get livlige Debatter inden Pressen og i vide, især gammelrussiske Kredse, hvor et til Yderlighed gaaende Beskyttelsestoldsystem har sine varmeste Tilhængere, stødt paa stærk Modstand. Derfor ansaa endog den nuværende Finansminister Geheimeraad Witte, sig foranlediget til ved Kornhandelskomiteens sidste Sammentræden den $^1/_{13}$ sidstleden Marts aabent at udtale sin Opfatning af Spørgsmaalet, og han fremholdt derunder blandt andet, at selv om ogsaa Beskyttelsessystemet havde en forbigaaende Betydning som en Skole for Industrien, som ethvert Folk maatte gjennemgaa for at betrygge Afsætningen inden Landet og den indenlandske Produktion, saa var det dog en dyr Skole, for hvilken Udgifterne hvilede tungt paa alle Klasser af Befolkningen, og fra hvilke Udgifter man burde søge at frigjøre sig, at denne Frigjørelse bedst befordredes ved Inddragelse af udenlandsk Kapital, saalænge Rusland endnu savnede tilstrækkelig egen Kapital; at selv om en saadan Inddragelse af Kapital skulde være forbundet med visse Opofrelser, kunde der dog blive Spørgsmaal, om det ikke vilde være fordelagtigere paa en saadan Maade at skabe en indenlandsk Industri end stadig at vedblive med aarlig at indføre udenlandske Produkter for Hundreder af Millioner Rubler, samt at, da 90 pCt. af Ruslands Befolkning havde underkastet sig tunge Byrder til Fordel for Industrien, Regjeringen, som visselig indtil videre fastholdt Beskyttelsestoldsystemet, dog maatte være betænkt paa saa snart som muligt at lette de dermed forbundne Byrder og forkorte den Skole, Befolkningen i industriel Henseende for nærværende gjennemgik.

Som et sidste Led i Kjæden af de til Myntværdiens Opretholdelse vedtagne Foranstaltninger maa nævnes en keiserlig Ukas af den 27de Marts (8de April) 1898, hvorved det blandt andet bestemtes, at Summen af den i Omløb værende Sølvmynt, saavel fuldlødig (hele, halve og fjerdedels Rubel) som Skillemynt (20, 15, 10 og 5 Kopek Stykker) ikke maa overstige et Beløb, som er tre Gange større end Rigets hele Befolkningsziffer, samt at ved Opgjør private Personer imellem ingen er forpligtet til at modtage mere end 25 Rubler i fuldlødigt Sølv. I Aaret 1898 fandt endvidere adskillige Konverteringer fra 5 til $4^1/_2$ pCt. af saavel Aktieagrarbankernes og andre Hypothekbankers som ogsaa af Adels- og Bondeagrarbankens Panteobligationer Sted, hvorhos 1887 Aars indenlandske Laan og de af fem Jernbaneselskaber optagne 4 pCt. Laan forud opsagdes til Tilbagebetaling.

I kommerciel Henseende er der fra Regjeringens Side vedtaget en hel Række af Foranstaltninger. Den vigtigste turde være Loven om Rigsnæringsskatten, der sanktioneredes den 8/20 Juni 1898 og fra indeværende Aars Begyndelse er traadt i Kraft. Ved denne Lov har det hidtil bestaaende Beskatningssystem gjennemgaaet en radikal Forandring.

Til Søfartens Fremme er ved Lov af 13/25 Januar 1898 den saakaldte store Kystfart eller Farten mellem russiske ved forskjellige Have beliggende Havne forbeholdt udelukkende Fartøier under russisk Flag, hvorhos under 27de April (9de Mai) samme Aar Toldfrihed er bleven tilstaaet for en Tid af ti Aar, regnet fra den 1/13 Juli, ved Indførsel fra Udlandet af søgaaende for udenrigsk Søfart bestemte Fartøier af Jern, deri indbefattet Damplastejagter, Muddermaskiner, Isbryderfartøier, Flydedokker og alle Slags for Søfart under russisk Flag paa Donaufloden indkjøbte Fartøier, ligesom for de til Udrustning og Takling af Fartøier i udenrigs Sjøfart importerede Ankere, Kjættinger og Traadliner. Tillige er der til Behandling af Spørgsmaal vedkommende Søfarten i Departementet for Handel og Manufakturer bleven oprettet en særskilt Afdeling ligesom ogsaa et Konseil, i hvilket ogsaa Repræsentanter for Handelen deltager. Den nærmeste Følge af disse Foranstaltninger har været, at i Østersøhavnene flere større Dampskibsselskaber inden kort Tid er bleven

kaldt tillive, og større søgaaende Dampfartøier er bleven dels indkjøbte, dels bestilte i Udlandet.

I Jordbrugets Interesse blev ved Ukas af 25de Mai (6te Juni) 1898 Toldsatserne paa dels visse Slags Maskiner og Redskaber for Jordbrugets Behov, dels kunstige Gjødningsstoffe, dels ogsaa visse for Jordbruget fornødne kemiske Produkter og Præparater enten nedsatte eller ganske ophævede.

Andre siden længere Tid foreliggende Spørgsmaal, saasom vedrørende Aktieselskaber, Børslovgivningen, Regulering af Handelen med Kornvarer og Lin venter dog endnu paa sin Løsning.

Ruslands Kommunikationer. Ogsaa i Aaret 1898 er Bygningen af nye Jernbanelinjer bleven drevet med megen Kraft. I Aarets Løb aabnedes 2 889 Verst, hvoraf 1 450 Verst Statsbaner og 1 439 Verst private Baner af normal Sporvidde for regelmæssig Trafik samt 2 407 Verst, hvoraf 2 388 Verst Statsbaner og 19 Verst private Baner, for provisorisk Trafik, hvorhos 167 Verst sekundære og smalsporede Baner i Aaret aabnedes for Trafiken. Ruslands Jernbanenet optog saaledes ved 1898 Aars Slutning, de finske Jernbaner deri ikke indbefattede, en Veilængde af mere end 46 000 Verst. Den største Interesse fortjener den sibiriske Jernbane, som nærmer sig sin Fuldendelse, og af hvilken i Aarets Løb er bleven aabnet for Trafik Sektionerne Ob-Krasnojarsk med Bibane fra Taigo til Tsjeremosjniki af 1 018 Versts Længde samt fra Kljutsji til Irkutsk af 668 Versts Længde. Den som Følge heraf øgede Korntilførsel fra Sibirien har ialt stærkere Grad lidt ved de sibiriske Jernbaners utilfredsstillende Transportevne, ligesom af Vanskelighederne ved Befordring paa Samara—Slatoustbanen, som hidtil er det eneste Forbindelsesled mellem den sibiriske Bane og det russiske Jernbanenet. Til Afhjælpelse af disse Ulemper er der blevet foreslaaet dels at forstærke Samara—Slatoustbanens Transportevne, dels ogsaa at aabne en ny Trafikvei fra den sibiriske Bane over Tsjeljabinsk til Perm—Tjumenbanen, paa denne Bane til Lewsjino ved Kama, derfra paa Kama- og Wolgafloderne til Nisjnij—Novgorod og Rybinsk samt videre paa Jernbane til Østersøhavnene, hvorhos Regjeringen til Udførelse af adskillige Forbedringsarbeider paa den sibiriske Jernbane, som har en for svag Overbygning og for lette Skinner til at kunne møde den stadig stigende Trafik af saavel Passagerer som Gods, under 11/23 Februar indeværende Aar har anvist en Extrabevilgning af ikke mindre end 82 770 660 Rubler. Desuden er i Aaret Koncession meddelt paa Udførelse af adskillige private Baner med en sammenlagt Længde af omkring 3 000 Verst.

Pengemarkedet. I de første otte Maaneder af Aaret var der rigelig Pengetilgang, og Forretningsvirksomheden var livligere, end den i de senere Aar efter 1895 havde været. Denne Udvikling viser sig saavel ved høiere Noteringer paa alle Værdipapirer som ved forøget Udstedelse af nye saadanne. Saavel Handels- og Hypothekbanker som ogsaa adskillige allerede bestaaende Aktieselskaber forøgede sin Aktiekapital, hvorhos en Mængde nye Foretagender grundedes, saa at denne Gren af Pengemarkedet antog meget store Dimensioner. Men i Aarets fire sidste Maaneder indtraf paa Grund af Pengeknaphed paa Verdensmarkedet ogsaa i Rusland en Diskontoforhøielse, som opfordrede til Forsigtighed. Rubelkursen har i Aaret blot været underkastet ubetydelige Vexlinger. Den bevægede sig nemlig i hele Aaret gjennemsnitlig om Maaneden mellem 45.85 og 45.52½ Rub. for 100 Rmk. mod 45.82½ og 45.57½ Rub.

for 100 Rmk. i Aaret 1897 samt 45.87½ og 45.47½ Rub. for 100 Rmk. i Aaret 1896; Kursen har saaledes i de tre Aar været næsten stillestaaende.

Ind- og Udførsel. Indførselen til Distriktets Havne udgjorde forrige Aar 61 177 000 Rub., hvoraf til Riga 45 558 000, Libau 17 455 000, Pernau 101 000 og Windau 63 000 Rub. mod 59 825 000 Rub. i 1897, 59 455 000 Rub. i 1896 og 43 913 000 Rub. i Middeltal i Aarene 1891—1895. Udførselen opgik til 106 164 000 Rub., hvoraf fra Riga 68 087 000, Libau 31 716 000, Pernau 5 223 000 og Windau 1 138 000 Rub. mod resp. 103 754 000, 105 022 000 og 90 775 000 Rub. Ruslands hele Indførsel var 521 117 000 Rub. mod 469 894 000 Rub. i 1897 og 498 104 000 i 1896 samt 395 204 000 Rub. i Middeltal i Aarene 1891—1895. Udførselen udgjorde 657 585 000 Rub. mod resp. 647 611 000, 620 747 000 og 569 691 000 Rub. Ruslands Indførsel bestod i 1898 af Levnetsmidler 64 487 000 Rub, Raastoffe og delvis bearbeidede Stoffe 281 363 000 Rub., Dyr 1 453 000 Rub. og Fabrikater 173 814 000 Rub. Udførselen for de samme Grupper opgik til resp. 403 374 000, 219 252 000, 15 451 000 og 19 508 000 Rub.

Forrige Aars Høst i Ruslands 72 Guvernementer (Nord-Kaukasien, Sibirien og Centralasien deri indbefattet) er bleven beregnet til 3 249 864 000 Pud mod 2 177 183 000 Pud i 1897. Afgrøden af Høstsæd udgjorde 1 374 205 000 Pud eller 42.29 pCt. af hele Aarets Høst mod 40.97 pCt. i 1897 samt af Vaarsæd 1 875 659 000 Pud eller 57.71 pCt. af hele Høsten mod 59.03 pCt. Aaret forud. I Sammenligning med Aaret 1897 udviser 1898 Aars Høst et Overskud af 472 721 000 Pud (deraf 236 467 000 Pud Høst- og 236 254 000 Pud Vaarsæd). Af de fornemste Kornsorter indhøstedes: Hvede 763 090 009 Pud (deraf 256 164 000 Pud Høsthvede), Rug 1 143 640 000 Pud (deraf 1 118 041 000 Pud Høstrug), Byg 407 951 000 Pud og Havre 609 232 000 Pud. Arealet af den med Høstsæd dyrkede Jord udgjorde 29 884 993 Desjätin eller 126 168 Desjätin mindre end i 1897; Arealet af med Vaarsæd dyrket Jord opgik til 44 532 888 Desjätin eller 76 769 Desjätin mindre end Aaret forud. Af Potetes høstedes 1 466 664 000 Pud mod 1 381 160 000 Pud i 1897, og udgjorde det af denne Rodfrugt optagne Areal 3 276 384 Desjätin mod 3 177 674 Desjätin Aaret forud.

Ihvorvel 1898 Aars Høst øiensynlig var noget større end det foregaaende Aars, men dog altid mindre end en Middelshøst, saa fordelte den sig dog meget ujevnt paa de forskjellige Landsdele, og i nogle Guvernementer, i Særdeleshed de ved Wolga- og Kamafloderne beliggende, raadede fuldstændig Misvæxt, som i Omfang overtraf 1897 og 1891 Aars. Misvæxten i disse Guvernementer rammede saavel Høst- som Vaarsæd, og paa sine Steder erholdtes neppe Udsæden tilbage. Vanskelighederne i nævnte Guvernementer forøgedes yderligere ved manglende Tilgang paa Hø og Halm, saa at Befolkningen saa sig nødsaget til at afhænde sine Heste og nedslagte sine Kreaturer. Som Følge af Høstens ujevne Fordeling har ogsaa Kornpriserne været meget vexlende. Allerede ud paa Høsten saa Regjeringen sig nødsaget til for at afhjælpe den mest trykkende Nød at anvise et Beløb af 35 200 000 Rubel; men antagelig turde yderligere Understøttelse blive nødvendig for Befolkningens Livnæring, indtil den nye Høst kan blive tilgjængelig.

Udførselen fra Rusland af de fire nævnte Slags Kornvarer, Hvede, Rug, Byg og Havre, opgik i Aaret 1898 til omkring 350 766 000 Pud, hvoraf 168 377 000 Pud Hvede, 63 876 000 Pud Rug, 95 130 000 Pud Byg og 23 383 000 Pud Havre. Udførselen i 1898 var 41 723 000 Pud mindre end fore-

gaaende Aar og understeg Middeltallet af Udførselen for de fem sidste Aar med 76 070 000 Pud. Af de forskjellige Kornsorter var Udførselen af Hvede aftaget med omkring 30 Millioner Pud, af Rug med omkring 6 Millioner Pud og af Havre med omkring 19 Millioner Pud, hvorimod Udførselen af Byg var forøget med omkring 13 Millioner Pud. Fra Riga udførtes omkring 9 Millioner Pud mod 12.7 Millioner Pud Aaret forud samt fra Libau omkring 15.7 Millioner Pud mod omkring 19 Millioner Pud i 1897. Til Norge udførtes fra Riga 83 270 Pud Hvede og 914 445 Pud Rug samt fra Libau 13 418 Pud Hvede, 181 393 Pud Rug, 6 685 Pud Byg og 25 693 Pud Havre. Priserne var i Almindelighed meget vexlende. Kurlandsk Hvede varierede mellem 106 og 114 Kop. pr. Pud i Begyndelsen og 80—81 Kop. i Slutningen af Aaret. Russisk Vare betingede høiest 140 Kop. i Midten af April og lavest 90—93 Kop. i August; russisk Rug noteredes lavest 65 Kop. i Slutningen af Mai og høiest 96—97 Kop. i Begyndelsen af Aaret, kurlandsk Rug betingede lavest 71 Kop. i August og høiest 80 Kop. i December; Byg, russisk, vexlede mellem 70 à 71 og 83 Kop., kurlandsk mellem 64 à 65 og 77 à 80 Kop.; Havre, russisk, lavest 75 à 85 Kop. i Begyndelsen af Aaret og høiest 95 à 107 Kop. i Mai, kurlandsk lavest 70 à 78 og høiest 80 à 84 Kopek.

De fornemste Kornexportører var: i Riga And. Larsson, Gebrüder Lewstein, L. M. Hurwitz, A. Sellmer, A. Eliasstamm, Simon Kahn, Sachs & Feitelsohn, R. M. Kabalkin, Max Lewy, Goldschmidt & Co. og Gülich & Co., samt i Libau N. J. Kostolansky, Eliasberg & Co., Gebrüder Chose, Rabinowitz & Co., L. Rostowsky & Co., Kostolansky & Co. og Berend & Co.

Af Lin udførtes fra hele Rusland 14 002 000 Pud i 1898 mod 12 744 000 Pud i Aaret 1897. Fra Riga udførtes omkring 5.3 Millioner Pud, fra Libau 386 000 Pud og fra Pernau 1 048 000 Pud. Rigas Export var den største, som hidtil havde fundet Sted, og Byen indtager nu den første Plads blandt Ruslands linexporterende Havne. I Aaret 1898 udførte Riga mere end en Trediedel eller 38 pCt. af Rigets hele Udførselskvantitet. Linhøsten var saavel i Kvantitet som i Kvalitet det foregaaende Aars underlegen. Prisen vexlede mellem 26 og 34 Rub. for Berkovez. De fornemste Linexportører i Riga er: E. Caudelier, Ernst Maquet & Co., G. Caudelier, Bett & Co., J. Angus, H. Thoms & Co., A. Sellmer og W. Meslin samt i Pernau Hans Diedr. Schmidt, Jacob Jacke & Co. og J. E. Cattley.

Af Hamp udførtes ialt 2.1 Millioner Pud, hvoraf 441 921 Pud over Riga og 64 703 Pud over Libau mod 2.3 Millioner Pud i 1897. Til Norge udførtes fra Riga omkring 13 400 Pud og fra Libau 58 Pud. De fornemste Exportører i Riga var Wold. G. Sperling og J. Iwanow. Libau driver ikke nogen selvstændig Hampexport, men er alene Speditør af Varen. Aar 1898 betaltes i Gjennemsnit alt efter Kvaliteten for 1897 Aars Vare 44 à 45, 40 à 41, 37 à 38 og 35 à 36 Rub. pr. Berkovez samt for 1896 Aars Vare 5 Rub. lavere Priser.

Udførselen af Slaglinfrø udgjorde fra hele Rusland 13 941 000 Pud, deraf fra Riga 1 804 836 Pud, Libau 1 158 948 Pud og Pernau 230 000 Pud. Til Norge udførtes fra Riga omkring 107 000 Pud og fra Libau 147 061 Pud. For Steppefrø betaltes lavest 121 Kop. og høiest 140 Kop. samt for andet Frø lavest 110 à 112 Kop. og høiest 130 à 131 Kop. Af Linfrø til Udsæd udførtes

fra Riga 457 304 Pud, fra Libau 14 300 Pud samt fra Pernau 87 545 Pud. Den i det forløbne Aar torvførte Vare udmærkede sig ved god Kvalitet og betingede derfor høiere Priser end foregaaende Aar. Udførselen af Hampefrø opgik i Aaret 1898 ialt til 335 000 Pud, hvoraf fra Riga 83 426 Pud og fra Libau 54 645 Pud mod 631 000 Pud i 1897. Den stærke Formindskelse i Exporttallene forklares af den saavel i Kvantitet som i Kvalitet underlegne Høst. Den laveste Pris, 125 Kop., noteredes i Aarets første Maaneder, den høieste, 163 à 164 Kop., i December.

De fornemste Exportører af Linfrø var i Riga: J. Rücker & Co., A. Sellmer, Goldschmidt & Co., W. Meslin og R. Bierich samt i Libau: Eliasberg & Co., Rabinowitz & Co., Grunwald & Martens og Sachs & Hirschfeld.

Udførselen af Oljekager udgjorde ialt 17 547 000 Pud, deraf fra Riga 3 506 976 Pud og fra Libau 1 895 009 Pud. Rigas Export var forøget med omkring 1.3 Million Pud, og Byen indtog den første Plads i Exporten af denne Vare. Rigas Export bestaar hovedsagelig af Linfrøkager, Libaus af Hamp- og Solsikkekager. Af de forskjellige Slags Oljekager udførtes ialt: Linfrøkager 10 416 000 Pud, Hampefrøkager 913 000 Pud, Solsikkekager 2 296 000 Pud, Raps- og Roefrøkager 2 386 000 Pud samt andre Slags 1 536 000 Pud. Til Norge udførtes fra Riga 12 028 Pud. De fornemste Exportører er i Riga: Ludv. F. Meyer, Goldschmidt & Co., R. M. Kabalkin, S. P. Klimow, Actiengesellschaft der Rigaer Dampfoelmühle vorm. Wm. Hartmann, Wold. G. Sperling, A. Larsson og N. Kirsner, samt i Libau Gerhard & Hey, Libauer Oelfabrik og N. J. Kostolansky.

Af Æg udførtes i 1898 fra Rusland ialt 7 241 054 Pud mod 7 194 908 Pud Aaret forud. Rigas Udførsel opgik til 2 021 933 Pud og Libaus til 247 807 Pud. Æg udgjør nu næst efter Trævarer og Lin Rigas fornemste Udførselsartikel. Siden Aaret 1895 er Udførselen herfra steget med næsten $1^1/_2$ Million Pud. De Trakter af Rusland, som mest bidrager til Produktionen og Exporten af Æg, er Guvernementerne Voronesj, Tambov, Orel, Kursk, Poltava, Kasan, Nisjnij-Novgorod, Tjernigov, Kiev, Jekatarinoslav og Charkov, hvorhos ogsaa Kaukasien er begyndt at optræde paa Markedet. De bedste Æg skal komme fra Koslov i Guvernementet Tambov og Livny i Guvernementet Orel. De fornemste Exportører er i Riga: Thomas Robinson, Gustav Becker og J. Becker & Co., samt i Libau Marriott & Seligmann. Forøvrigt skibes ikke ubetydelige Kvantiteter gjennem Speditører paa Stederne.

Udførselen af Smør er i Stigende. I 1898 udførtes fra hele Rusland 601 000 Pud mod 520 000 Pud det foregaaende Aar. Deraf udførtes fra Riga 37 537 Pud og fra Libau 17 361 Pud.

Af Trælast udførtes forrige Aar fra Riga 45.4 Millioner engelske Kubikfod mod 49.4 Millioner i 1897 og fra Libau 2 252 000 mod 1 414 000 Kubikfod.

Vinteren 1897—1898 var for Arbeidet i Skovene i Almindelighed meget gunstig; den egentlige Vinter indtraadte først i Slutningen af Januar, men den varede saa længe, at Virket uden Vanskelighed kunde bringes ud af Skovene ned til Flødningsdragene. Om end det forløbne Aar, især deleshed hvad Riga angaar, har havt lavere Udførselstal at opvise end det foregaaende Aar, var dog Exporten ganske betydelig, men det finansielle Resultat af Aarets Trælasthandel

ansees ikke for at have været særdeles fordelagtigt. Priserne paa saget Trælast faldt stærkt, derimod udviste huggen Vare, især Sleepers af alle Dimensioner, en betydelig Prisstigning.

Fra Riga udførtes af kantede og runde Bjelker 392 939 St. mod 342 101 St. i 1897, af firkantede Bjelker 91 450 St. mod 85 069 St., af Asp og Oretræ 204 433 St. mod 220 585 St., af Sleepers 2 252 108 St. mod 2 746 095 St., af saget Virke (Planker, Battens og Bord) 17 098 049 St., hvoraf 30 027 St. over tre Tommer, 5 403 616 St. tre Toms og 11 664 406 St. under tre Tommer mod ialt 2 609 021 St. i 1897. Til Norge udførtes fra Riga omkring 2 300 St. Aspetræ og fra Libau 200 364 Kubikfod Gran- og Furubjelker.

De fornemste Exportører i Riga er: af Aspevirke E. Bolin, H. Høpker & Co., F. E. Meier & Co. og Paul Weltner; af Bord: Muckenholms Sagbrug, Ilgezeems Sagbrug, J. A. Schmidt & Co., E. Schulze, Ph. Schapiro, Th. Pychlau, Bredesen & Co., Sch. Berlin og W. Kleinberg; af Sparrer: R. Braun & Co., H. Kooy jun., E. Schulze og C. Ohss, af Sleepers: R. Braun & Co., A. Schepeler, A. Trampedach, Stolberg & Buerchard med flere, samt i Libau: af Aspevirke: J. C. Henckhusen og N. Schnobel; af Bord: N. Schapiro, Jos. P. Katzenelsohn, A. Weissbrem og J. C. Henckhusen; af Sleepers: N. Schnobel, N. Blumstein, J. C. Henckhusen og N. Schapiro.

Værdien af Ruslands Indførsel i 1898 oversteg det foregaaende Aars Indførselsværdi med omkring 51 Millioner Rubler og Middeltallet for de fem sidste Aar med omkring 38 Millioner Rubler. Den i høi Grad forøgede Fabrikvirksomhed, ikke blot i hele Riget, men ogsaa i Riga og Libau, har havt en stigende Indførsel af Raastoffe og Halvfabrikater samt af mineralsk Brændsel tilfølge. Saavidt hidtil kjendte, men ikke nærmere kontrollerede Tal udviser, opgik Rigas og Libaus Indførsel i 1898 til omtrent lignende Beløb som i 1897. Medens Storbritannien i Henseende til Indførselen til Riga tidligere indtog den første Plads, er dette Land bleven overfløiet af Tyskland, hvis Indførselsværdi udgjorde 35.8 pCt. af hele Indførselsværdien, hvorimod Indførselen fra Storbritannien opgik til 33 pCt. Den tredje Plads indtager Belgien med 18.8 pCt. af hele Indførselen. Fra Norge indførtes Varer til en Værdi af 650 000 Rub. og fra Sverige for 800 000 Rubler. Af Libaus Indførsel kommer 44.5 pCt. fra Storbritannien, 26.67 pCt fra Tyskland og 13.67 pCt fra Belgien. Fra Norge udførtes for 314 306 Rub. og fra Sverige for 302 420 Rubler.

Af Stenkul indførtes til Østersjøhavnene 118 743 000 Pud mod omkring 102 Millioner Pud Aaret forud. Disse Havnes Import udgjorde 76.9 pCt. af hele Rigets Indførsel, 154 469 000 Pud. Til Riga indførtes omkring 18 397 000 Pud og til Libau 6 656 000 Pud. Uagtet Udvindingen af Stenkul i Rusland i de senere Aar stadig er bleven forøget, tiltager Behovet vedvarende for Stenkul fra Udlandet i Landets nordvestre Del, idet indenlandske Stenkul paa Grund af de store Afstande fra Produktionsstederne i disse Dele af Landet stiller sig saa dyre, at de, uagtet betydelig reducerede Jernbanefragter, ikke kan konkurrere i Pris med de udenlandske, især da disse er de russiske overlegne i Kvalitet. Desuden forbruger det sydlige Ruslands stærkt opblomstrende Metalindustri for hvert Aar større Kvantiteter indenlandske Kul. De over Østersøhavnene importerede Stenkul kommer mestendels fra Storbritannien. Derimod henter Weichselguvernementerne sit Behov af Stenkul over Landgrænsen fra Schlesien, hvorfra Indførselen i 1898 opgik til omkring 27 Millioner Pud.

Af Rujern indførtes ialt 6 749 000 Pud, hvoraf 951 000 Pud til Riga og 122 000 Pud til Libau. Rigas Indførsel oversteg foregaaende Aars med 582 000 Pud. Af Stangjern indførtes ialt 18 635 000 Pud, hvoraf 2 424 000 Pud

til Riga og 1 309 000 Pud til Libau samt af Staal resp. 3 619 000, 1 203 000 og 12 000 Pud.

Indførselen af Maskiner, Redskaber og Værktøi, alle Slags, samt Dele deraf opgik til 9 439 000 Pud, hvoraf til Riga 1 186 000 Pud og til Libau 276 000 Pud. Fra Norge indførtes til Libau 736 Pud.

Forøvrigt indførtes fra Norge til Riga blandt andet 306 000 Pud Svovlkis og 115 554 Pud Træmasse samt til Libau 1 860 Pud Gadesten og 17 923 Pud raahuggen Sten m. m.

Riga den 1ste Juni 1899.

C. Aug. Titz.

Quebec.

Skibsfarten i 1898.

Norske Skibe.	Med Ladning		I Ballast.		Tilsammen.			
	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Deraf Dampskibe. Ant.	Deraf Dampskibe. Tons.
I. Ankomne.								
Fra Norge til Hovedstationen	-	-	3	2 928	3	2 928		
- Norge til Vicekonsulsstationerne	-	-	40	30 311	40	30 311		
- andre Lande til Hovedstationen	21	20 788	17	17 571	38	38 359		
- andre Lande til Vicekonsulsstationerne	121	120 147	347	264 667	468	384 814		
Ialt	142	140 935	407	315 477	549	456 412	169	195330
II. Afgaaede.								
Til fremmede Lande fra Hovedstationen	35	34 489	6	6 798	41	41 287		
- fremmede Lande fra Vicekonsulsstationerne	441	336145	65	78 820	506	414965		
Ialt	476	370 634	71	85 618	547	456 252	168	195309

For Ordre eller Reparation anløb 16 norske Fartøier dr. 15 373 Ton.

Af svenske Fartøier ankom 17 dr. 12 050 Ton.

Erlagte Konsulatafgifter af norske Skibe ved Hovedstationen $ 679.58, ved Vicekonsulsstationerne $ 5 745.08; heraf tilfaldt Konsulen $ 3 552.12; af svenske Skibe ved Hovedst. $ 32.48, ved Vicekonsulsst. $ 172.69; heraf tilfaldt Konsulen $ 118.82. Expeditionsafgifter norske $ 81.89, svenske ingen.

Aarsberetning dateret 8 Juni 1899.

Handel.

Den i tidligere Aarsberetninger omhandlede af Hr. Emanuel Ohlén i Montreal etablerede Forretning til Import af skandinaviske og Export til de skandinaviske Lande af kanadiske Produkter er fremdeles bestaaende og fortsætter sin Virksomhed uden dog saavidt bekjendt at have nydt Fremgang af Betydenhed, hvad angaar Samhandelen mellem begge Lande. Derimod medfølger hermed som Anhang Indberetning fra de forenede Rigers Vicekonsul i Montreal, hvoraf fremgaar, at der i Kalenderaaret ved Stedets Toldbod er indført norske og svenske Produkter til en Værdi af $ 30 483, hvoraf svensk Jern for $ 27 203 og Osteløbe for $ 1 125.

Ifølge de officielle Handelstabeller for Finantsaaret 1897 til 1898 udgjorde Vareudvexlingen mellem de forenede Riger og Distriktet:

Import til Værdi	$ 53 047
hvoraf Stangjern	$ 10 111
„ Jern til Fabrikation af Hesteskosøm	- 23 158
„ andre Jern- og Staalvarer . . .	- 2 762
„ Osteløbe	- 5 076
„ Flødeseparatorer og Apparater til saadanne	- 339
„ Kjønrøg	- 238
„ Hatte og Huer	- 265
„ Maskinerier	- 215
„ Torsketran	- 8 733

og Resten fordelt paa 29 forskjellige Poster til Beløb under $ 200.

Exporten androg til en Værdi af . .	$ 79 370
hvoraf ældre Skibe solgte	$ 37 169
„ Støbegods	- 15 410
„ nedlagt Hummer	- 8 120
„ Jern- og Staalvarer	- 4 295
„ Velocipeder	- 5 692
„ Læder og Skind	- 4 133
„ Agerbrugsredskaber	- 3 818
„ Hvede- og Havremel	- 615
„ andre Artikler	- 58

Ifølge ovenstaaende har saaledes Handelsomsætningen mellem de forenede Riger og Distriktet i Finantsaaret 1897—1898 andraget til $ 132 417

hvoraf som Export	$ 79 370
„ „ Import	- 53 047

Distriktets hele Handelsomsætning androg i Finantsaaret til

$ 304 475 736

hvoraf Import	$ 140 323 053
„ Export	- 164 152 683

og udviser saaledes en Handelsbalance i Distriktets Favør af $ 23 829 630.

Importen var fordelt paa Landets forskjellige Næringsveie som følger:

Frie Varer.	Total Værdi.	Fortoldet til indenlandsk Brug.
	$	$
Bjergværksdrift . . .	6 887 623	6 887 623
Fiskerierne . . .	499 013	499 013
Skovbrug	2 527 509	2 527 509
Dyreriget	6 996 202	6 762 591
Agerbrug	8 504 940	8 505 508
Manufakturvarer . . .	19 052 649	19 063 518
Forskjellige Artikler .	11 714 013	11 827 156
Ialt	56 181 949	56 072 918
Toldpligtige Varer . .	84 141 104	74 625 088
Tilsammen	140 323 053	130 698 006

Toldintraderne androg til $ 22 157 788.49.

Export.		Mod i Aaret 1897.
Bjergværksdrift .	$ 11 550 087	$ 14 694 054
Fiskerierne . . .	- 10 569 088	- 10 973 977
Skovbrug . . .	- 31 423 294	- 27 043 072
Dyreriget . . .	- 40 368 260	- 46 136 138
Agerbrug . . .	- 25 694 267	- 43 427 779
Manufakturvarer .	- 10 300 344	- 11 870 851
Forskjellige Artikler	- 596 233	- 455 944
	$ 130 510 573	$ 154 901 815
hvortil kommer Penge og ædle Metaller	- 3 492 550	- 4 623 138
og Værdi for lidet angivet ved indlands Toldsteder .	- 3 947 130	- 4 627 730
Tilsammen	$ 137 950 253	$ 164 152 683

Exportværdierne viser saaledes en Tilbagegang i Aaret af ca. 26.2 Millioner Dollars, hvoraf falder paa Bjergværksdriften ca. 3.1, Dyreriget ca. 5.8,

Agerbrug ca. 18, Manufakturvarer ca. 1.5, Penge og ædle Metaller ca. 1.1 og Værdier forlidet anmeldt fra indlands Toldsteder ca. 0.7 Millioner Dollars, hvorimod Exportværdierne af Produkter af Skovbrug har nydt en Fremgang af ca. 4.4 Millioner.

Exportværdierne af Landets egne Produkter androg til de forskjellige Markeder som følger:

Til Storbritannien ca. $ 92.1 Mill., britiske Besiddelser ca. 5.6, de Forenede Stater ca. 34.4, Tyskland ca. 1.4, spansk Vestindien ca. 1.1, Frankrige ca. 1.0, Belgien ca. 0.8, Brasilien ca. 0.5, China ca. 0.4, Holland ca. 0.3, Argentina ca. 0.3, St. Pierre ca. 0.2, Japan ca. 0.15, Havaji ca. 0.14 Mill.

Resten ca. 0.9 Million er fordelt over forskjellige andre Markeder, blandt hvilke de forenede Riger, som ovenfor, repræsenteres med $ 79 370, hvoraf $ 40 for fremmede Produkter. Træmasseindustrien viser fremdeles Fremgang og har kontribueret til Exportværdierne med et Beløb af $ 1 210 923 mod $ 741 959 i Aaret 1897 og $ 695 777 i Aaret 1896, hvoraf til:

Storbritannien en Værdi af $ 676 100, Nyfoundland $ 10, Frankrige $ 4, Tyskland $ 2, de Forenede Stater $ 534 807, tils. $ 1 210 923, hvoraf fra Provindsen Ontario $ 217 632, Quebec $ 332 461, Nova Scotia 216 402, New Brunswick 444 428.

Af Materiale for Tilvirkning af Træmasse exporteredes i Aaret til en Værdi af $ 912 041, hvoraf til Storbritannien $ 34 772, britisk Vestindien $ 579, de Forenede Stater $ 876 690.

Importværdierne var fordelt over de forskjellige Udskibningslande som følger:

De Forenede Stater	ca.	$ 86.9	Mill.,	hvoraf toldbare Varer	$ 46.1	Mill.
Storbritannien . .	„	- 32.9	—	„	—	- 23.0	—
Tyskland	„	- 5.8	—	„	—	- 5.3	—
Frankrig	„	- 4.1	—	„	—	- 3.4	—
Britiske Besiddelser	„	- 2.1	—	„	—	- 0.8	—
Japan	„	- 1.5	—	„	—	- 0.3	—
Belgien	„	- 1.5	—	„	—	- 1.3	—
China	„	- 0.9	—	„	—	- 0.4	—
Argentina . . .	„	- 0.6	—	„	—	- 0.07	—
Spanien	„	- 0.5	—	„	—	- 0.49	—
Spansk Vestindien .	„	- 0.45	—	„	—	- 0.42	—
Schweitz	„	- 0.35	—	„	—	- 0.35	—
Holland	„	- 0.4	—	„	—	- 0.32	—

Resten fordelt over forskjellige Lande, af hvilke de forenede Riger med, som oven nævnt, $ 53 407, hvoraf toldbare $ 43 801.

S k i b s f a r t. Som det fremgaar af de indsendte Skibslister, stiller de forenede Rigers Skibsfart paa Distriktet sig som følger:

Konsulsstationer:	Norske Skibe. Ant.	Tons.	Svenske Skibe. Ant.	Tons.	Deraf Dampskibe. Ant.	Tons.	Tilsammen. Ant.	Tons.
Hovedstationen.	41	41 287	1	1 908	10	12 595	42	43 195
Montreal . .	72	88 238	1	346	69	85 599	73	88 584
Three Rivers .	3	3 695	—	—	1	1 507	3	3 695
St. Thomas de Montmagny .	14	9 220	2	797	—	—	16	10 017
Chicoutimi . .	8	7 844	2	1 141	—	—	10	8 985
St. Etienne . .	6	6 436	—	—	—	—	6	6 436
Metis . . .	12	10 007	1	903	—	—	13	10 910
Matane . . .	8	7 340	—	—	—	—	8	7 340
St. Anne des Monts . .	4	3 435	—	—	—	—	4	3 435
Campbellton .	18	14 370	—	—	—	—	18	14 370
Dalhousie . .	36	25 390	2	1 826	—	—	38	27 216
Bathurst . . .	2	1 586	—	—	—	—	2	1 586
Chatham . . } Newcastle . . }	51	40 716	2	1 415	4	8 080	53	42 131
Richibucto . .	12	3 742	—	—	—	—	12	3 742
Buctouche . .	1	338	—	—	—	—	1	338
Shediac . . .	22	10 547	—	—	—	—	22	10 547
Baie Verte . .	16	8 490	—	—	—	—	16	8 490
St. John . .	13	10 464	2	1 639	1	976	15	12 103
Northport . .	7	7 234	—	—	—	—	7	7 234
Pugwash . .	30	17 546	2	1 109	—	—	32	18 655
Pictou . . .	38	44 303	—	—	33	40 450	38	44 303
Parrsboro .	13	13 780	—	—	—	—	13	13 780
Halifax . . .	36	26 625	1	378	11	12 726	37	27 003
Bridgewater.	8	6 102	—	—	1	854	8	6 102
St. Margarets Bay	4	2 423	1	588	—	—	5	3 011
Sheet Harbour	12	6 361	—	—	—	—	12	6 361
Sydney . . .	39	34 807	—	—	35	32 079	39	34 807
St. Johns N. F.	23	4 086	—	—	4	2 357	23	4 086
	549	456 402	17	12 050	168	195 315	566	468 462
mod i 1897	517	412 997	10	7 788	147	158 465	527	420 785

En Betragtning heraf vil vise en Forøgelse af de forenede Rigers Skibsfart paa Distriktets Konsulsstationer af 39 Fartøier og 47 677 Tons, hvoraf 7, drægtige tilsammen 4 262 T., svenske og 32, drægtige 43 415 T., norske Fartøier, og en Forøgelse af 17 Seil- og 22 Dampskibe. Videre vil der vise sig en vedvarende Nedgang saavel i Antal som Tonnage ved Hovedstationen og dennes Overflytning til Vicekonsulsstationerne, af hvilke Montreal nu beskjæftiger dobbelt Tonnage mod Quebec, saaledes at Montreal nu er Centret for Handels- og Skibsfartsanliggender. Tiden er derfor ogsaa nu vist inde for de forenede Riger til at tage under Overveielse Hovedstationens Flytning derhen, hvor ogsaa allerede for flere Aar tilbage samtlige europæiske Konsulskontorer ere etablerede med Undtagelse af det belgiske, hvis Hovedkontor for endel Aar tilbage flyttedes herfra til Ottawa.

Til ovenstaaende Tonnage kommer videre efter foreliggende Beretninger 118 Fartøier med Drægtighed 88 687 T. paa Steder, hvor der ikke findes Repræsentant for de forenede Rigers Interesser, og hvorefter Antal og Drægtighed af disses Skibsfart paa Distriktet tilsammen har andraget til 684 Fartøier dr. 577 149 Tons, hvoraf 183 Fartøier dr. 218 268 Tons har været Dampfartøier. De heri omhandlede 118 Fartøier dr. 88 687 Tons, der har besøgt Steder uden Konsulatbetjening, har efter de foreliggende Beretninger været fordelt paa 52 Havne og Lastepladse, hvoraf 37 inden de kanadiske Atlanterhavshavne og 15 i Newfoundland og Labrador, hvoraf nedennævnte med en Tonnage af 1 000 Tons og opover.

Grindstone Island med en Tonnage af 6 953 Tons, Hopewell Cape 5 843, Tidnish 5 570, Trois Pistoles 5 432, Pentecost 4 144, Paspebiac 4 065, Pabos 3 058, Avonport 2 955, New Richmond 2 937, Wabana 2 939, Ship Harbour 2 451, Liscombe 2 432, Rimouski 1 838, Gaspé 1 463, La Nouvelle 1 428, Batiscan 1 124, Bic 1 070, Tusket 1 000, Jordan River 1 029.

Resten fordelt over forskjellige Havne og Lastepladse med mindre Tonnage. I indeværende Aar har allerede flere større Dampskibe besøgt Louisburg i Kulfart derfra til Boston og Portland.

De for ankomne norske Fartøier optjente Bruttofragter andrage til £ 5 327 og for svenske til £ 585, og anmeldte udgaaende Fragter andrage henholdsvis til £ 305 405 og £ 15 727, hvortil kommer Maanedsfragter for den aldeles overveiende Del af Dampskibe.

De ved Distriktets forskjellige Konsulsstationer oppebaarne Afgifter andrager for norske Fartøier til $ 6 425.12 og for svenske til $ 207.17, hvortil kommer Afgifter indgaaende under Konsulatforordningens § 107 $ 81.89.

I den kanadiske Handelsrørelse har der i Finantsaaret 1897—1898 været anvendt en Tonnage af tilsammen for indgaaende 6 365 802 T. og for udgaaende 6 219 683 T. af nedennævnte Flag og Nationaliteter:

	For Indgaaende.		For Udgaaende.	
	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.
Britiske . . .	8 146	3 962 127	8 117	3 844 686
De Forenede Stater	5 300	1 733 967	4 703	1 707 483
Norske og svenske	495	415 010	494	400 510
Franske . . .	107	34 593	137	40 394
Tyske	31	73 750	35	80 927
Belgiske . . .	1	1 158	1	1 158
Danske . . .	14	16 682	13	16 160
Russiske . .	4	2 095	7	3 333
Havajiske . . .	29	57 674	29	57 675
Østerrigske . .	19	31 598	17	29 295
Italienske . .	23	17 120	27	19 170
Hollandske . .	3	3 761	3	3 761
Spanske . . .	7	9 912	7	9 399
Alle andre Flag	11	6 355	7	5 732
	14 190	6 365 802	13 597	6 219 683

Heraf vil sees, at de forenede Rigers Flag ligesom i en lang tidligere Aarrække indtager tredie Rang i Canadas Søfarts Vareførsel.

I Kystfarten blev i samme Finantsaar anvendt:

	Ankomne.		Afseilede.	
	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.
Britiske Skibe	72 973	15 419 319	69 417	14 069 599
Fremmede —	238	51 751	217	93 281
Tilsammen	73 211	15 471 070	69 634	14 162 880
Deraf Dampsk.	39 839	11 576 175	36 407	11 244 293
og Seilskibe	33 372	3 894 895	33 227	2 918 587

Fyrvæsen.

Om Forandringer i Aarets Løb henvises til de regelmæssig indsendte Bekjendtgjørelser. Antallet af de paa de kanadiske Kyster, ved Indsøer og Floder til 1ste April anbragte Fyre og Taagesignaler andrager til 1 517, hvoraf ved Atlanterhavets Kyster og Floder, der har sit Udløb i dette indtil Quebec 812, ved Floder og Indsøer ovenfor Quebec 646, ved Stillehavskysten og i britisk Columbia 59, tilsammen 1 517.

Lods- og Havnevæsen.

Heri er saavidt bekjendt ingen væsentlige Forandringer foretaget i Aarets Løb.

Indvandringsforholdene via Canada til de Forenede Stater.

Disse Forholde synes nu at være blevne ordnede paa en i det hele tilfredsstillende Maade og har ikke i Aarets Løb fremkaldt nogen nævneværdig Forvikling.

Fiskerierne.

Angaaende denne Bedrifts Afkastning foreligger endnu ingen Beretning for Aaret 1898. Derimod har Resultatet for Aaret 1897, som ei antoges at ville naa op til Afkastningen for 1896 med $ 20 427 424, vist sig endog at have overgaaet dette med over 2 Millioner Dollars og har efter foreliggende officielle Opgaver andraget til $ 22 783 546.

Afkastningen for Aarene 1896 og 1897 af de Fiskerier, som nærmest turde ansees for at være af Interesse for de forenede Riger, stillede sig som følger:

		1896		1897.	
			$		$
Torsk, tørsaltet	Cwt.	809 608	3 630 279	974 656	3 901 539
Sild, saltet	Brl.	490 171	2 183 359	404 639	1 618 556
— fersk	℔	22 289 796	504 893	24 662 612	329 682
— røget	„	10 980 430	221 292	7 335 360	150 839
Makrel, saltet	Brl.	37 765	528 710	19 220	288 300
— fersk	℔	2 427 972	199 033	2 575 058	309 006
Lax, nedlagt i Æsker	„	29 872 740	2 988 258	49 288 061	4 929 500
Hummer	„	10 906 638	1 526 928	11 130 554	2 226 111
Fisketran	Gall.	557 140	224 633	541 607	162 400

Hummerindustrien sees atter at have vundet en Fremgang af ca. 200 000 ℔ og Værdi ca. $ 700 000. Denne saavelsom Torske-, Sild- og Makrelfiskeriet hører udelukkende hjemme i Atlanterhavsprovinserne, hvilket, fraseet 95 500 Gallons Fisketran, ogsaa gjælder for denne Artikel, medens det modsatte gjælder, hvad angaar Industrien i nedlagt Lax, hvoraf 49 274 188 ℔ hører hjemme paa Stillehavskysten.

Trælasthandelen.

Hvad det forløbne Aars Resultat i denne Bedrift angaar, kan efter et hersteds udkommende Handelscirkulære, der omfatter Forretningen ved Hovedstationen og de ovenfor denne ved St. Lawrencefloden beliggende Steder, anføres, at Hovedstationens Trælastexport har andraget til 5 354 975 Fod Tømmer af alle Slags mod 6 231 360 Fod i Aaret 1897 og 3 785 163 Quebec Standard Planker mod 3 972 980 do. i det foregaaende Aar; denne viser saaledes en Nedgang af henved 900 000 Fod Tømmer og 180 000 Std. Planker i Modsætning til Exporten i Aaret 1897, og viser saaledes en fortvarende Tilbagegang i Stedets Trælastexport, der overgaar til Montreal, hvis Export af alle Slags Trævarer androg til en Værdi af $ 5 403 696 mod $ 4 263 637 i Aaret 1897. I samme Aar androg Exporten fra Three Rivers og Batiscan til en Værdi af $ 936 693 mod $ 532 813 i Aaret 1897, og fra Soret til $ 120 368 mod $ 133 018 i det foregaaende Aar.

Trælastpriserne stillede sig ved Aarets Udgang som følger:

White Pine	pr.	Fod	20	til	40	cent,	samme	Pris	som	i	Aaret 1897
Nancy	—	„	36	-	46	„	mod	i	1897	36	til 45
Red	—	„	22	-	34	„	„	-	—	22	- 34
Eg		„	46	-	50	„	„	-	—	46	- 51
Alm		„	28	-	35	„	„	-	—	30	- 32,

alt for firhugget Tømmer, og for Planker:

	1ste Sort.	2den Sort.	3die Sort.
Pine bright	$ 115 til 123	$ 78 til 83	$ 40 til 43
Spruce	- 41 - 44	- 28 - 30	- 25 - 27

alt samme Priser som ved Udgangen af Aaret 1897.

Et andet Handelscirkulære, der omfatter Exporten fra Provinserne New Brunswick og Nova Scotia, angiver en samlet Export af 560.6 Millioner superficielle Fod, hvoraf 412.4 do. fra New Brunswick og 148.2 do. fra Nova Scotia mod henholdsvis 494 og 185 i Aaret 1897 og viser saaledes en Nedgang af ca. 82 Millioner superficielle Fod fra førstnævnte og 37 Millioner do. fra sidstnævnte Provins.

Exporten fordelte sig saaledes paa de forskjellige Toldsteder:

New Brunswick:

St. John . . .	186 Mill.	Fod mod i Aaret	1897	244.4 do.
Miramichi . .	113.2	—„—		101.7 „
Bathurst . . .	12.2	—„—		13.9 „
Richibucto .	7.5	—„—		7.5 „
Dalhousie & Campbellton . .	44.5	—„—		39.1 „
Shediac . . .	11.7	—„—		15.0 „
Sacreville, Baie Verte og andre mindre Toldsteder . . .	38.5	—„—		72.6 „

Nova Scotia:

Halifax . . .	62 5	—„—	med Udhavn	94.9 „
Amhurst . . .	21.8	—„—		24.8 „
Parrsboro . . .	37.2	—„—		44.8 „
Pictou	6.4	—„—		10 7 „
Sherbrooke . .	0.3	—„—		0.1 „
Liscombe . . .	4.8	—„—		— „

Fragterne holdt sig paa samme lave Standpunkt som i foregaaende Aar siden Exportens hovedsagelige Overgang til Dampskibe.

W. A. Schwartz.

Montreal.

Indberetning ved Vicekonsul Gustaf Gylling.

I. Skibsfart.

I Sommerens Løb har Montreal havt ialt 73 Besøg af svenske og norske Fartøier, hvorved dog er at mærke, at det største Antal at saadanne Besøg er gjort af norske Dampskibe, som var engagerede i Kulfragtfart mellem Montreal og Havne i Cap Breton. Sex norske Dampskibe var om Sommeren engagerede paa denne Maade til Fragter, som holdt sig omkring 9 sh. pr. Ton. De var i saakaldt Time-Charter, og deres Fragt opgik til følgende Beløb:

Et Dampskib	omkr.	980	Reg Tons	£ 700	pr. Maaned.
—	„	1 070	—	- 650	—
—	„	1 115	—	- 840	—
—	„	1 260	—	- 990	—
—	„	1 500	—	- 1 035	—
—	„	1 300	—	- 1 050	—

Disse Fartøier gjorde gjentagne Reiser i Saisonen.

Videre besøgtes Montreal af 6 andre norske Dampskibe, som hidkom med Stykgods og herfra tog Trælast eller Kornladninger. Jeg tillader mig her at paapege, at svenske og norske Dampskibe af ovenangivne Tonnage kan finde lønnende Fragter i Kulfarten, og hjemmeværende Redere turde finde sin Fordel i desangaaende at sætte sig i Forbindelse med et paalideligt Skibsmæglerfirma hersteds. Montreal er endvidere blevet besøgt af 1 svensk og 3 norske Seilfartøier. Jeg vil her paapege, at dette var første Gang paa i det mindste 10 Aar, at det svenske Flag saaes i den herværende Havn.

Disse Seilfartøier hidkom, to med Sirupsladning fra Barbadoes, et i Ballast fra Rotterdam og et i Ballast fra London. De afgik alle med Trælast, to til Lissabon og to til La Platafloden.

I denne Forbindelse turde det være paakrævet at paapege, at hid ankommende Seilfartøier har betydelige Bugseringsafgifter at erlægge, hvilket ikke bør tabes af Sigte ved Fragtslutninger. Videre bør Redernes Opmærksomhed henledes paa en Sag, som er af stor Vigtighed for dem, og som er indbragt for Domstolen hersteds:

De fra Barbadoes med Sirup hid ankomne to Fartøier havde begge tegnet Certepartier, hvori følgende Passus fandtes:

> „Fartøiet skal paa egen Risiko og Bekostning betjene sig af „Kjøbmandens Stevedor."

Jeg er blevet underrettet om, at disse Vilkaar er de sædvanlige ved Sirupsfragt, og jeg vil nu paavise, hvilke Følger der opstod i et Tilfælde.

Det ene Fartøi norsk Barkentine „Grei", Capt. Arntsen, fik paa Reisen fra Barbadoes meget haardt Veir, og en Del af Ladningen skadedes. Ved Ankomsten hid afgaves behørig Sjøforklaring, og Besigtigelse af Ladningen foretoges paa Begjæring af det Firma, til hvilket Ladningen var adresseret; Kapteinen blev ikke underrettet om denne Besigtigelse. Det er videre at bemærke, at det Firma, til hvilket Sirupen var adresseret, var Afsenderens Agent her paa Pladsen og atter havde solgt Ladningen til et herværende Sukkerraffinaderi.

Ved Udlosningen befandtes det, at en betydelig Del af Ladningen var gaaet tabt, opgaaende til en Værdi af mellem 900 og 1 000 Dollars. Betalingen af Fragten udsattes Gang paa Gang. Kapteinen opholdtes med fagre Løfter og Antydninger om, at alt nok skulde arrangeres, saasnart man havde Svar fra New York, Barbadoes etc. etc.

Da saa Sirupsladningen var udlosset, og Fartøiet ikke havde noget at holde sig til, refuseredes Betaling af den gjenstaaende Del af Fragten paa Grund

af, at Fartøiet efter Certepartiet var ansvarligt for den tabte Sirup. Kapteinen begjærede nu min officielle Bistand, og det befandtes da, at Ladningen blot var forsikret mod totalt Tab, og at Afsenderen og hans herværende Agent havde forsøgt at skaffe sig Fordel ved at tilbageholde en Del af Fragten.

Da vi havde tydeligt Bevis for, at Ladningen havde været omsorgsfuldt stuvet, og at Fartøiet havde forsynet Stevedoren med mere Stuvningsved, end han havde anvendt, samt at Fartøiets Befal i alt havde rettet sig efter Stevedorens Ønsker, samt endvidere, at Fartøiet havde havt meget haardt Veir paa Reisen, besluttedes det efter Telegramvexling med Rederen og Konsultation med en Advokat at lade Sagen prøve for Domstol. For at Fartøiet ikke skulde beslaglægges og for ikke at nødsages til at optræde som Sagsøger, lod vi Fragten indestaa hos Sukkerraffinaderiet og Fartøiet afseile med Ladning, efterat først foreløbigt Forhør var afholdt i Overvær af Fartøiets Befal og Mandskab. Vi undgik saaledes at maatte stille Garanti for Fartøiet.

Da Sagen derpaa kom fore, forlangte Advokaten, at Citanten efter Loven skulde paalægges at stille Garanti for alle Omkostninger. Dette nægtede saavel den virkelige Citant i Barbadoes som hans Agent her, som havde solgt Ladningen og gjort Krav paa Erstatning for den tabte Sirup, at gjøre inden given Tid.

Vi forlangte nu en Afgjørelse i Sagen, og Dommen lød paa, at Sukkerraffinaderiet erholdt Tilladelse til at udbetale mig som Repræsentant for Fartøiet hele den beslaglagte Fragt, og vi tilkjendtes ogsaa visse taxerede Omkostninger.

Jeg har omtalt Sagen saa omstændelig, for at Rederne for Fremtiden kan søge at faa en saadan Bestemmelse om Stevedor strøgen af Certepartiet, eller, om dette ikke lader sig gjøre, se til, at Ladningen er ordentlig forsikret for derved at forebygge en Gjentagelse af saadanne Vanskeligheder.

II. Vareomsætning mellem Canada og Hjemlandene.

Det turde vel neppe være muligt at tilveiebringe nogen udstrakt Forbindelse med Canada, da dette Lands Stapelprodukter paa det nærmeste er de samme som Hjemlandenes, nemlig Trælast, Korn, Meieriprodukter og lignende; men ret meget kunde dog gjøres for Indførsel af adskillige skandinaviske Industriprodukter. Hertil udkræves dog, at vedkommende svenske og norske Firmaer skaffer sig paalidelige og her vel anseede Agenter.

Jeg tillader mig at lægge særlig Vægt herpaa; thi uden en energisk Agent, som tager sig Sagen kraftig an, kan et Firma ikke vente at faa sine Varer indførte paa det herværende Marked, og derhos er det til Undgaaelse af Tab nødvendigt, at Agenten er paalidelig og paa Stedet vel anseet.

Med Iagttagelse af disse Forsigtighedsregler kan det ikke være vanskeligt at finde passende Agenter, men det turde ikke være upaakrævet at advare hjemmeværende Firmaer mod at give sig Personer ivold, som uden Ansvar og med Forespeilen af vakre Resultater søger at formaa hjemmeværende Firmaer til at sende ud store Partier i Konsignation.

*

Der findes nu meget bedre Bankforbindelser, saa at Sverige og Norge kan erholde direkte Remisse til og fra Canada. Begyndelsen her gjordes af Bank of British North America, som satte sig i Forbindelse med adskillige hjemmeværende Banker.

Jeg hidsætter Opgaver fra det herværende Toldkammer over de Varer, som indførtes til Canada fra Sverige og Norge i Aaret 1898. Jeg har ikke kunnet skaffe Opgaver over de Varer, som i samme Tidsrum er exporteret herfra til Sverige og Norge, idet Tabellerne herom endnu ikke er afsluttede; jeg har dog bragt i Erfaring, at Totalværdien heraf er ganske liden.

Resumé af Import.

1898.

Kvartalet Januar—Marts.

Totalværdi		$ 2 750.00
hvoraf svensk Jern	$ 1 173.00	
Osteløbe	1 125.00	

Kvartalet April—Juni.

Totalværdi	$ 3 251.00
hvoraf den største Del svensk Jern.	

Kvartalet Juli—September.

Totalværdi		$ 19 186.00
hvoraf Jern	$ 17 894.00	

Kvartalet Oktober—December.

Totalværdi		$ 5 296.00
hvoraf Jern	$ 4 885.00	

Emigration.

Jeg kan ikke undlade at paapege, at hjemmeværende Myndigheders Opmærksomhed burde henledes paa Ønskeligheden af, saavidt ske kan, at forhindre, at for haardt Arbeide aldeles uskikkede Personer af hensynsløse Emigrantagenter lokkes til at forlade Hjemlandet for her, som de tror, paa kort Tid og uden Vanskelighed at komme i en uafhængig Stilling.

Dette maa dog ikke ansees som et Angreb paa Canada som Emigrationssted; dette er en Sag, hvormed jeg ikke har noget at gjøre. Øiemedet med mine Bemærkninger i denne Sag er blot at paapege, at lysende Løfter og Skildringer angaaende Letheden af her at finde lønnende Arbeide maa optages med meget stor Forsigtighed.

St. John N. B.

Indberetning ved Vicekonsulen.

I Aaret 1898 har Trælasthandelen ikke været indbringende, da Markederne i Storbritannien har været overfyldte paa Grund af de særdeles store Skibninger fra Canada i 1897. Priserne i England har været lave, og vore Kjøbmænd klager over Tab paa Ladninger udskibede i 1898. Exporten af Trælast fra St. John og andre Bay of Fundy-Havne er mindre end i 1897. Derimod har Skibningerne til Argentina og Australien tiltaget. Lageret af overvintrede Planker er ikke stort.

Damp- og Seilskibsredere har havt meget bedre Indtægt af sin Eiendom i dette Aar, da Fragtraterne har været mere lønnende.

St. John er nu at betragte som Canadas Vinterhavn.

Den canadiske Regjering vedbliver fremdeles at yde Understøttelse til Dampskibe, der ankommer i Vintermaanederne.

Sidste Vinter skibedes der af Korn til Storbritannien og Irland 3 603 694 bushels og desuden 201 256 Pakker Mel, derhos Ost, Smør, Hø etc. til en samlet Værdi af $ 4 100 000. Der udskibedes endvidere 13 708 Stkr. Kvæg, Faar og Heste til en Værdi af $ 477 000.

Fragterne for Planker til Storbritannien var om Vaaren 41 sh. 3 d, gik i Mai op til 55 sh. 9 d, faldt saa til 41 sh. 3 d, og var i Slutningen af Aaret 42 sh. 6 d—45 sh.

Der har været rigelig Tilgang paa Penge i Bankerne, og Renten for Laan har været 4—6 %. Forretningernes Gang har i hele Provinsen New Brunswick været tilfredsstillende. Landmanden har faaet en god Avling af Korn og Hø etc.

Ingen Seil- eller Dampskibe bygges her. Den i St. John hjemmehørende Flaade har i Aarets Løb gaaet ned ca. 11 278 Tons. Den samlede Tonnage af alle her ved Toldstedet registrerede Skibe er 71 945 Tons (392 Skibe).

Exporten af Granplanker fra St. John til Storbritannien og Irland var som følger:

1898	160	Skibe	dr.	261 299	Tons,	182 413 918	superf.	Fod
1897	192	—	„	290 640	—	244 169 459	—	
1896	147	—	„	221 034	—	169 530 695	—	
1895	126	—	„	160 136	—	130 166 805	—	
1894	148	—	„	170 246	—	151 723 545	—	

Værdien af Granplanker har varieret mellem $ 8 og $ 10 efter Kvaliteten.

Af Furutømmer exporteredes 95 Tons mod 92 Tons i 1897. Af Birketømmer 6 637 Tons mod 8 215 Tons i 1897.

**

Exporten af Lumber til den argentinske Republik var 10 213 085 superf. Fod mod 6 492 959 i 1897.

Prisen for Stuvning af Skibe (Seil- og Damp) er omkring 75 cents pr. Std.

Havneudgifterne er uforandrede bortseet fra, at Arbeidsprisen er reduceret en Dollar pr. Dag, saaledes at St. John nu er en af de billigste Havne i Canada.

Hyrerne har i Aarets Løb udgjort $ 15—18 pr. Maaned.

Lissabon.

Aarsberetning dateret 23 August 1899.

Skibsfarten i 1898.

Norske Fartøier.	Med Ladning		I Ballast.		Tilsammen.				Brutto-fragter.
	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Deraf Dampskibe.		£
							Ant.	Tons.	
I. Ankomne.									
Fra Norge til Hovedstationen	24	11 047	-	-	24	11 047	24	11 047	2 632
- Norge til Vicekonsulsstationerne . .	23	10 089	-	-	23	10 089	23	10 089	3 151
- Sverige til Hovedstationen	-	-	-	-	-	-	-	-	-
- Sverige til Vicekonsulsstationerne . .	-	-	-	-	-	-	-	-	-
- andre Lande til Hovedstationen . .	59	30 777	17	7 465	76	38 242	65	34 750	16 845
- andre Lande til Vicekonsulsstationerne	33	15 642	47	20 341	80	35 983	59	30 711	10 148
Ialt	139	67 555	64	27 806	203	95 361	171	86 597	32 776
II. Afgaaede.									
Til Norge fra Hovedstationen	14	5 275	-	-	14	5 275	6	2 592	4 057
- Norge fra Vicekonsulsstationerne . .	23	9 512	-	-	23	9 512	13	7 189	4 301
- Sverige fra Hovedstationen	-	-	-	-	-	-	-	-	
- Sverige fra Vicekonsulsstationerne .	6	2 873	-	-	6	2 873	3	1 274	2 160
- andre Lande fra Hovedstationen . .	11	4 300	78	40 975	89	45 275	85	43 961	2 826
- andre Lande fra Vicekonsulsstationerne	34	14 112	41	19 747	75	33 859	66	32 278	12 116
Ialt	88	36 072	119	60 722	207	96 794	173	87 394	25 460

Af svenske Skibe ankom 79 dr. 43 367 Tons, hvoraf Dampskibe 34 dr. 26 523 Tons.

Erlagte Konsulatafgifter af norske Skibe ved Hovedstationen Reis 617 720, ved Vicekonsulsstationerne Reis 542 930; heraf tilfaldt Konsulskassen Reis 889 185; af svenske Skibe ved Hovedstationen Reis 290 475, ved Vicekonsulsstationerne Reis 283 005; heraf tilfaldt Konsulskassen Reis 431 975; i alt tilfaldt Konsulskassen Reis 1 321 160. Expeditionsafgifter ved Hovedstationen, norske Reis 5 050, svenske 7 400.

Hvad angaar ovennævnte Antal Fartøier, som er afgaaet i Ballast fra Distriktet, maa bemærkes, at en Del deraf har kompletteret sin Ladning i anden Havn i Distriktet, følgelig er disse Fartøier, som blot har gjort én Reise i Portugal, blevet optaget tvende Gange, først i Ballast og siden med Ladning.

Hele Antallet af med Ladning ankomne Fartøier udgjorde:

Norske.		Svenske.		Tilsammen.	
Antal.	Tons.	Antal.	Tons.	Antal.	Tons.
139	67 555	35	21 519	174	89 074

Hele Antallet af med Ladning afgaaede Fartøier udgjorde:

Norske.		Svenske.		Tilsammen.	
Antal.	Tons.	Antal.	Tons.	Antal.	Tons.
88	36 072	52	25 998	140	62 070

Fragtfortjenesten i Aaret 1898 udgjorde for med norske Fartøier indførte Varer:

£ 28 832 af Dampskibe
- 3 944 - Seilskibe

£ 32 776 mod £ 30 634 i 1897

og for udførte Varer:

£ 20 002 af Dampskibe
- 5 458 - Seilskibe

£ 25 460 mod £ 33 105 i 1897.

For med svenske Fartøier indførte Varer:

£ 7 710 af Dampskibe
- 5 705 - Seilskibe

£ 13 415 mod £ 9 432 i 1897

og for udførte Varer:

£ 8 447 af Dampskibe
- 8 130 - Seilskibe

£ 16 577 mod £ 22 789 i 1897.

De forenede Rigers Skibsfart paa Distriktet i de seneste fire Aar udgjorde:

	1895.		1896.	
	Antal.	Tons.	Antal.	Tons.
Norske Fartøier .	235	83 293	201	81 841
Svenske — .	82	37 185	62	31 260
Sum	317	120 478	263	113 101

	1897.		1898.	
	Antal.	Tons.	Antal.	Tons.
Norske Fartøier .	250	101 120	203	95 361
Svenske — . .	98	54 163	79	43 367
Sum	348	155 283	282	138 728

I de samme Aar udgjorde de inden Distriktet af norske og svenske Fartøier oppebaarne Konsulatafgifter, som tilkommer Konsulskassen:

	1895.	1896.	1897.	1898.
	Reis.	Reis.	Reis.	Reis.
Af norske Fartøier	821 755	796 655	938 665	889 185
- svenske —	387 690	289 290	474 650	431 975
Sum	1 209 445	1 085 940	1 413 315	1 321 160

Handel.

Skibsfarten paa Portugal har helt siden Aaret 1864 været i stadigt Tiltagende.

I Aaret 1864 ankom til portugisiske Havne:

Dampskibe 4 101 Stkr. dr. 5 655 969 Tons
Seilskibe 1 970 „ - 291 600 „

Sum 6 071 Stkr. dr. 5 947 569 Tons

og i 1898:

Dampskibe	4 702	Stkr. dr.	8 618 333 Tons
Seilskibe	1 823	„	304 796 „
Sum	6 525	Stkr. dr.	8 923 129 Tons

Derimod var de forenede Rigers Skibsfart, om ogsaa ubetydeligt, saa dog noget mindre end foregaaende Aars, saaledes som det af de anførte Sammenligninger fremgaar.

Den i foregaaende Beretninger omhandlede finansielle Krise, hvorunder Portugal i en Række af Aar har lidt, har i Aaret 1898 ikke i nogen Henseende bedret sig. Landets sammenlagte Toldindtægter opgik i 1898 blot til 15 962 Contos de Reis mod 17 331 i Aaret 1897 og 19 301 i Aaret 1896.

Kursen paa London var i Aaret høist variabel; den svingede mellem 29 og 36 Pence pr. Milreis, et Forhold, som virkede forstyrrende saavel paa Handelen som paa Landets Industri.

Den alle udenlandske Fartøier i 1890 paalagte Afgift af „Lastepenge" er forøget med en temporær Tillægsafgift af 5 pCt. og beregnes paa følgende Maade:

For hver Ton à 1 000 Kilo losset Vare erlægges Reis 250, dog med Undtagelse af Stenkul, Cokes og Svovl, for hvilke erlægges blot Reis 100 pr. Ton.

NB. Minimumsafgiften for losset Vare er Reis 5,000.

Fartøier, som erlægger Afgift for losset Vare, er befriet fra Afgift for indtagen Ladning.

Fartøi, som ankommer i Ballast eller ikke losser nogen Del af sin Ladning, erlægger Reis 5,000 for hvilken som helst Kvantitet af indtagen Ladning.

Fartøi, som udgaar fra Oporto, erlægger 20 pCt. udover oven omhandlede Afgifter.

Befriede fra Erlæggelse af her anførte Afgifter er Fartøier, som ikke foretager nogen Handelsoperation, som anløber Havn for Ordre, i Havari eller for at indtage Kul, saavelsom Fartøi, som uden at have losset, afgaar blot med Ladning af Salt.

For at fremme Skibsfarten paa Portugal har den portugisiske Regjering ophævet den hidtil gjældende Oppebørsel af Konsulatafgifter af 10 Reis pr. Registerton for Fartøi, som anløber Havn i Portugal, hvorimod Lasteafsendere ifølge Art. 48 af den nye Konsulattarif er forpligtet til at overlevere vedkommende portugisiske Konsul til Visering og Legalisation en Fortegnelse (i fire ligelydende Exemplarer) over Ladningens Indhold.

For Fortegnelse over Fartøiets hele Ladning erlægges:

a. hvis Ladningen indeholder Svovl, Stenkul, Kalk eller Cement Reis 15 000.

b. hvis Ladningen indeholder andre Varer Reis 20 000.

For Fortegnelse over blot en Del af Fartøiets Ladning erlægges:

c. for hvert 1 000 Kilo — 100 Reis (denne Afgift maa dog ikke overstige 20 000 Reis).

§ 1. Disse Afgifter bestrides af Lasteafsenderen.

§ 2. De heromhandlede Fortegnelser skal indeholde:

Fartøiets Navn, Varernes Kvantitet, Mærker, Nummer og Bruttovægt tilligemed deres Indhold, Nettovægt, Værdi og Bestemmelsessted.

For Certifikat angaaende et Fartøis Ballast, dens Kvantitet og Beskaffenhed erlægges Reis 4,000.

Som det af den her anførte Forandring fremgaar, er Fartøi bestemt til portugisisk Havn befriet for alle Konsulatafgifter undtagen for Sundhedspas, hvorfor erlægges Reis 1,000.

Klipfisk.

Importen af Klipfisk til Portugal fra alle Lande var i Aaret 1898 i Forhold til foregaaende Aar ubetydelig ogsaa fra Norge.

Fra Norge importeredes	Kg.	6 427 396
„ Danmark —	„	3 703
„ Newfoundland	„	11 072 348
Sum	Kg.	17 503 447
hertil kommer den indenlandske Tilvirkning	„	1 614 775
	Kg.	19 118 222

Skjønt Priserne saavel i Oporto som i Lissabon var temmelig høie — de varierede mellem 10 og 14 Milreis pr. Kvintal à 60 Kilo, fortoldet Vare — blev dog Importen fra alle Lande tilsammen meget under foregaaende Aars, omkring 7 à 8 Tusen Tons mindre. Aarsagen hertil turde man kunne tilskrive dels de i Aaret 1898 raadende Kursforhold (1,000 Reis faldt lige ned til 29 pence), dels ogsaa de høie Priser, som i Aaret raadede i Norge.

Desuagtet har den norske Fisk ligeoverfor andre Lande, som har exporteret Klipfisk til Portugal, bibeholdt den samme Stilling som i foregaaende Aar.

I Oporto solgtes norsk Fisk af ringere Kvalitet til 9,000 Reis pr. Kvintal af 60 Kg. fortoldet Vare, medens bedre Kvalitet saavel her i Lissabon som i Oporto betingede 12,000 til 14,000 Reis pr. Kvintal.

Trævarer.

Importen af denne Vare var i Aaret betydelig større end i foregaaende Aar, saaledes som det fremgaar af nedenstaaende Sammenligning:

Til Portugal indførtes fra alle Lande tilsammen i Aarene

		1897.	1898.
Bjelker	Kbm.	13 399	16 969
deraf fra Sverige og Norge	„	2 839	7 777
Planker	„	8 630	9 825
deraf fra Sverige og Norge	„	4 893	6 701
Bord	„	30 280	34 101
deraf fra Sverige og Norge	„	20 037	23 261

Træmasse.

Importen af Træmasse var i Aaret 1898 betydelig større end i de seneste Aar; den udgjorde fra alle Lande tilsammen 2 300 Tons, hvoraf fra de forenede Riger indførtes 630 Tons mod 380 Tons i Aaret 1897.

Is.

Importen af Is er helt siden Aaret 1896 helt og holdent ophørt.

Salt.

1898 Aars Salthøst blev endnu rigeligere end foregaaende Aars, saavel med Hensyn til Kvantitet som til Kvalitet. Exporten var derfor ogsaa større end sædvanligt. Den udgjorde i 1898 ialt 143 000 Tons mod 130 000 Tons i 1897, og til de forenede Riger 47 000 Tons mod 51 000 i 1897.

Prisen paa 1 moy Salt (= 828 Liter), som ved Slutningen af 1897 noteredes med 1,350 Reis, forblev den samme i Begyndelsen af Aaret 1898, men faldt i Aarets Løb helt ned til 1,100 Reis.

Vin.

Skjønt Vinexporten i Aaret 1898 var noget større end foregaaende Aars, blev den dog ikke saa betydelig, som man paa Grund af de gunstige Kursforhold for den portugisiske Export havde ventet sig.

Udførselen i Aaret var:

Af hvide og røde lettere Vine:		
Til alle Lande tilsammen	Dekaliter	5 240 263
deraf til Sverige og Norge	—	1 046
Af Madeira:		
Til alle Lande tilsammen	—	243 015
deraf til Sverige og Norge . . .	—	72
Af Portvine:		
Til alle Lande tilsammen	—	3 132 841
deraf til Sverige og Norge	—	138 429

Kork.

Helt siden Aaret 1895 har den portugisiske Korkexport tiltaget. Medens den i Aaret 1897 udgjorde 32 120 Tons, steg den i Aaret 1898 til 38 868 Tons, hvoraf til Sverige og Norge blot 1884 Tons mod 2117 Tons i Aaret 1897.

Fragter.

Fragterne i Aaret var noget bedre end i foregaaende Aar.

Saltfragter til Sverige varierede mellem 60 à 80 Øre pr. Hektoliter.

Til	Norge	mellem	Kr. 0.70	og	Kr. 1.35	pr. 140	Liter
„	Finland	„	„ 1.20	-	„ 1.40	-	dansk Tønde
„	Tyskland	„	10 sh.	-	13 sh.	-	Ton
„	Holland	„	7 sh.	-	9 sh.	-	„
„	Skotland	„	8 sh.	-	9 sh.	-	„

Af norske Fartøiers Besætninger er ved Hovedstationen i Aaret 1898:

paamønstrede	4
afmønstrede	31
rømte	ingen.

Foruden de ved Slutningen af Aaret paa Grændsen mellem Nord-Portugal og Spanien forekomne Tilfælde af Mule- og Klovesyge er der ikke optraadt nogen anden epidemisk Sygdom.

Generalkonsulatets Kontorlokale er fremdeles ved Campo das Sebolas 43 og holdes aabent fra Kl. 9 Fm. til 3 Em.

A. Cronhielm.

Breslau.

Aarsberetning for 1898.

Den i Beretningen for 1897 udtalte Forventning om en gunstig Videreudvikling af Næringsveiene er i fuld Udstrækning indtruffet i 1898. Alle Grene af Handel og Industri, ligesom ogsaa Landbruget, udviser et Aar af høi Blomstring.

I ganske særlig Grad kom de gunstige Konjunkturer tilsyne i Bankforretningerne, idet disse under uhørt store Omsætninger i Industriværdier kunde udfolde en Virksomhed, der samtidig med høie Rentesatser gav en rigelig Indtægt og bød en mere end fuldstændig Erstatning for den nedadgaaende Forretning i Fonds.

For Bergværksindustrien var Aaret et af de mest glimrende, den nogensinde har havt. Hytte- og Valseværkerne var ikke alene stadig fuldt sysselsatte med Arbeide, men ogsaa, ligesom fremdeles, for mange Maaneder forud optaget af Bestillinger. Kulgruberne kunde under stigende Priser hurtig afsætte sin Produktion, og for Zinkhytterne gjælder det samme. Det synes, som om disse Forhold lover at blive af lang Varighed. En Betænkelighed er der dog med Hensyn til denne Industri, nemlig den sandsynlige Virkeliggjørelse af den saakaldte „Mittelland-Kanal", der, idet den vilde forbinde Rhinen og Bergværksdistriktet dersteds med Elben, vilde skaffe den schlesiske Industri en farlig Konkurrent paa dens hidtil havte Afsætningsgebeter i Øst. Den ualmindelig store Virksomhed har naturligvis været Anledning til, at næsten alle Værker betydelig har udvidet sine Anlæg eller ogsaa endnu er beskjæftiget dermed.

Textil- og Spinderiindustrien havde i Almindelighed et normalt Aar. I Særdeleshed var Væveriernes Fortjeneste god.

Ogsaa Porcelænsfabrikerne arbeidede under meget gunstige Forhold, forsaavidt man kan dømme derom af Aktieforetagenderne i denne Branche.

Betræffende Glasindustrien kan den i forrige Aars Indberetning nævnte regelmæssige og tilfredsstillende Videreudvikling af Forretningen fremdeles meldes.

I Uldvareforretningerne synes der at ville foregaa et vist Omslag. Vel mærkes der i Produktionen endnu ingen stigende Retning, men der er imidlertid for fin Uld, saadan som den hersteds produceres, en Efterspørgsel saa stor, at den næppe kan tilfredsstilles, noget som forøvrigt ifjor har gjort sig gjældende for alle Kvaliteter og navnlig iaar er mærkbart ved de forhøiede Priser paa Uldmarkedet.

Klædefabrikernes Stilling var, forsaavidt de fabrikerer fint Klæde, meget gunstig. Producenter af ringere Kvaliteter formaaede dog kun med Møie og Opofrelse at opretholde Bedriften.

Rederiforretningen udvikler sig stadig mere og mere. Vandstanden i Oderen var gunstig, ligesom ogsaa Skibsfartens sildige Slutning og tidlige Begyndelse paa Grund af den milde Vinter muliggjorde en længere Virksomhed.

Maskinindustrien. Under de forhaandenværende gunstige Forhold maatte der tilflyde denne Bedrift rigelige og lønnende Bestillinger. Leverancefristen var og er fremdeles stillet paa meget lange Terminer.

Det samme kan siges om Jernbanevognfabrikerne. Statsbanernes enorme Behov sikrer endnu for meget lang Tid disse lønnende Bestillinger.

Cementindustriens Udbytte er høist tilfredsstillende og turde sandsynligvis endnu i lang Tid blive det.

De chemiske Industrier arbeidede normalt og tilfredsstillende.

I Papir- og Cellulose-Industrien er at mærke Udløbet af den hidtidige Overenskomst mellem Papirfabrikerne. Udviklingen af Priserne paa Papir var derfor ligesom paa Cellulose ikke tilfredsstillende; imidlertid arbeider rationelt ledede og indrettede Fabriker endnu stedse med godt Udbytte.

Urfabrikationen led vistnok under trykkede Priser, men afgav dog, forsaavidt den dreves paa rationel Basis, tilfredsstillende Resultater.

Forholdene for Bryggerierne stillede sig ikke just gunstige. Høie Priser paa Raamateriale og en i Almindelighed kjølig Sommer maatte komme til at vise sine Virkninger i ringere Resultater.

Spritfabrikerne kunde arbeide under gunstige Forhold. Poteteshøsten var rigelig og Spirituskonsumen rask stigende, saa at gode Priser formaaede at holde sig. Imidlertid har Spritfabrikerne med de Raaspiritus producerende Jordbrugere dannet en Forening, som omfatter næsten alle større Spritfabriker i det østlige Tyskland og en ganske betydelig Del af de potetesdyrkende Grundeiere. Handelens Monopolisering vil, som Interessenterne ikke uden Grund haaber, skaffe dem gode og faste Priser.

Sukkerfabrikerne var noget gunstigere stillet end i forrige Aar. Om end Roehøsten i Kvantitet viste en stærk Nedgang og med Hensyn til Kvalitet lod adskilligt tilbage at ønske, saa bedrede Sukkerpriserne sig dog efterhaanden saa meget, at de Fabriker, som ikke havde overilet sig med Salg af sine Produkter, afsluttede Aaret med Fordel. De store Beholdninger, der i aarevis har trykket Markedet, skal være stærkt reducerede.

Angaaende Landbruget kan der efter en Række af magre Aar endelig berettes om et Opsving. Den gode Høst af Kornsorter maatte vise sig saameget mere gunstig, som alle konkurrerende Lande kun havde et slet eller dog kun maadeligt Høstudbytte at opvise. For første Gang i flere Aar optraadte Tyskland atter i stor Maalestok som Exportør af Kornvarer, der fra herværende Egne navnlig gik til Østerrige-Ungarn.

v. Wallenberg-Pachaly.

Santo Domingo.

I Aaret 1898 ankom til Santo Domingo 6 norske Skibe dr. 1 978 Tons, 2 med Stykgodsladning, 4 i Ballast.

Af svenske Skibe ankom et dr. 244 Tons.

Aarsberetning for 1898.

Værdien af Importen udgjorde i

1897	$ 1 702 567	Guld,	Tolden derpaa	$ 1 175 978
1898	$ 1 696 280	„	— „	$ 1 246 561

Værdien af Exporten udgjorde i

1897	$ 4 661 159,	Tolden derpaa	$ 378 876
1898	$ 5 770 489,	— „	$ 458 405

Heraf sees, at om end Importværdien i 1898 viser en Nedgang af $ 6 287, overstiger dog Indførselstolden i 1898 foregaaende Aars med $ 70 583, og hvad Exporten angaar, overstiger baade dennes Værdi og Tolden deraf foregaaende Aars med de betydelige Beløb af henholdsvis $ 1 109 330 og 79 529.

Skibsfarten. I Aaret 1898 ankom til Havnen 81 Dampskibe og 50 Seilskibe og blandt disse et norsk Dampskib, 5 norske Seilskibe og et svensk Fartøi.

Importen sker hovedsagelig fra de forenede Stater, Tyskland, Frankrig og Storbritannien.

Det er beklageligt, at norske og svenske Handlende ikke har forsøgt at skaffe sine Produkter Indpas her paa Øen, da der ingen Tvivl er om, at mange Artikler saasom Tømmer af White Pine, Klipfisk, Sild, Smør etc. vilde kunne finde et godt Marked her. Dette vilde bevirke en forøget Export og skaffe Beskjæftigelse for norske og svenske Skibe, der naar de kom ud med Ladning, altid vilde kunne faa Fragt tilbage til Europa og saaledes finde lønnende Sysselsættelse.

Finanserne. Regjeringen staar i Underhandling om Optagelse af et Laan i Europa for at blive istand til at inddrage de nu cirkulerende Papirpenge. Dette Laan venter man at skulle faa, saa at alle Papirpenge kan blive indløst i Juli Maaned næstkommende og Guldmyntfod blive indført her. I saa Fald vil alle Transaktioner foregaa paa Basis af denne og alle Afgifter saasom Ind- og Udførselstold, Havneafgifter, kommunale og Statsskatter blive betalbare i amerikansk Guld.

Der hersker Fred i Landet og Forholdet til alle fremmede Nationer er godt.

Sundhedstilstanden paa Øen har været og er meget god.

L. Pardo.

Adelaide.

Af norske Skibe ankom i 1898 fra Norge til Hovedstationen med Ladning et dr. 1 498 Tons og fra andre Lande til Hovedstationen 5 dr. 4 328 Tons og til Vicekonsulsstationen i Port Pirie 2 dr. 3 765 Tons, ialt 8 Skibe dr. 9 591 Tons. I Ballast ankom til Hovedstationeu ingen, til Vicekonsulsstationen 2 dr. 3 467 Tons. Ialt ankomne norske Skibe 10 dr. 13 058 Tons. Med Ladning afgik fra Vicekonsulsstationen 3 norske Skibe dr. 4 578 Tons og i Ballast fra Hovedstationen 5 dr. 4 699 Tons og fra Vicekonsulsstationen 1 dr. 2 654 Tons, ialt 9 dr. 11 931 Tons. Bruttofragter for ankomne Skibe £ 16 040, for afgaaede Skibe £ 4 300. Af de ankomne Skibe var 1 dr. 2 114 Tons Dampskib.

Af svenske Skibe ankom til Distriktet 3 dr. 2 624 Tons.

Erlagte Konsulatafgifter af norske Skibe ved Hovedstationen £ 16. 0. 7, ved Vicekonsulsstationen i Port Pirie £ 17. 18. 10; af svenske Skibe ved Hovedstationen £ 0. 16. 2. Expeditionsafgifter, norske ved Hovedstationen £ 0. 14. 4, ved Vicekonsulsstationen £ 1. 5. 2; svenske ved Hovedstationen £ 0. 8. 2.

Aarsberetning for 1898.

Indførsel.

I Løbet af Aaret 1898 blev der af Tømmer indført:

Fra Sverige: 8 247 loads Planker (à 40 Kub.fod) til en Værdi af £ 27 555 imod 9 619 loads til en Værdi af £ 23 494 i 1897.

Fra Norge: 4 682 500 superficial feet Bord til en Værdi af £ 27 609 imod 4 798 150 Fod til en Værdi af £ 24 973 i 1897. Markedet var godt, og Ladninger af Østersøplanker „mixed“ og „thirds,“ af Mærker som W. S. W., S. A. B., S. B S, D. D. D., opnaaede fra $4^3/_4$ d til $4^7/_8$ d pr. løbende Fod (9×3) efter Betaling af alle Omkostninger. Tolden udgjør 2 sh. 6 d, Bryggepenge 1 sh. 6 d, og Opstabling 1 sh. 0 d, ialt 5 sh. 0 d pr. load.

Der er for Aaret 1899 ikke lovende Udsigter for nogen stærk Efterspørgsel efter Tømmer, da Bygningen af nye Huse i Adelaide og dets Omegn er gaaet meget hurtigere fremad end Folkemængden og ikke kan forventes at ville fortsætte efter den samme Maalestok. M. H. t. „flooring“ er Markedet

allerede overfyldt. Fra Vestaustralien er svære Skibsladninger Jarrah og Karritræ bleven sendt hid og har fyldt Markedet her. I „Canadian Spruce" er Markedet ligeledes overfyldt; tre Skibsladninger er bleven indført i Løbet af 1898, medens en vilde have været tilstrækkelig. Forbruget af Oregontømmer var omtrent det samme som i 1897.

Udførselen

viser Indflydelsen af den rigeligere Nedbør i 1898, nemlig 20,754 Tommer ved Adelaides Observatorium mod 15,424 Tommer i 1897, medens Gjennemsnittet for 42 Aar er 20,232 Tommer. Jordbruget lægger Sydaustralierne stor Vind paa, idet 7,38 Acres pr. Hoved af Befolkningen er under Dyrkning i denne Provins, mod 2,26 Acres pr. Hoved for hele Australien. For to Maaneder siden gav et omhyggeligt Overslag over Hvedehøsten, anstillet af Bladet „Register," følgende Resultater: Hvede var høstet paa et Areal af 1 550 000 Acres med en Afkastning af 9 816 666 bushels (á 60 Pund) eller $6^1/_3$ bushels pr. Acre. Den af Regjeringen offentliggjorte Statistik gav følgende Resultat.

Hvede høstet som Korn:

	Areal Acres.	Produktion Bushels.	Gjennemsnitlig pr. Acre.	Approximativ Nedbørmængde for Kolonien i Tommer.
1897—98	1 522 668	4 014 852	2,64	11,191
1898—99	1 788 770	8 778 900	4,91	14,327

Hvede høstet som Hø:

	Acres.	Tons.	Gjennemsnit.
1897—98	449 167	298 184	0,66
1898—99	316 413	258 518	0,82

Det er en almindelig Mening, at Farmernes Opgaver, hvorpaa den officielle Statistik blev bygget, i mange Tilfælde har indeholdt for smaa Tal. I ethvert Fald skulde der være 6 Millioner Bushels Hvede, som kunde exporteres, eller ca. 160 700 Tons. I de mindre fjerntliggende agerdyrkende Distrikter venter man som Følge af, at Anvendelsen af Fosfat og andre kunstige Gjødningsmidler bliver almindeligere, at der vil blive en rigere Kornhøst.

Uldexporten har i de to sidste Aar udgjort 107 118 Baller for Sæsonen 1897/98 og 106 616 Baller for Sæsonen 1898/99, idet den naturlige Forøgelse af Faarebestanden er bleven hindret ved den Tørke, som har gjort sig mere eller mindre gjældende i de faareavlende Distrikter. Af det i sidste Sæson exporterede Kvantum kom 99 000 Baller fra Sydaustralien, idet Resten var kommet i Transit fra de tilstødende Kolonier, hovedsalig New South Wales.

Fragterne til Europa for Hvedeladninger varierede fra 26 sh. 3 d til 30 sh. pr. Ton à 2 240 lbs. Kun faa Skibe blev sluttede fra Port Pirie for Ertser og Metaller i uemballeret Tilstand; Raterne varierede fra 24 sh. 6 d til 26 sh. 6 d pr. Ton til den engelske Kanal for Ordre med et Afslag af fra

6 d til 1 sh. pr. Ton for direkte Afgang til vedkommende Havn. I enkelte Tilfælde har Rederiet betalt Omkostningerne ved Brug af Lasterende, ligeledes Lægterpenge, hvis det har været fornødent. Træskibe falder ikke i Smag, med mindre de er forholdsvis nye, og Jernskibe placeres kun med Vanskelighed for Ertslast, naar de er mere end 20 Aar gamle, og for Hvede, naar de er over 25 Aar. Til sydafrikanske Havne har bekvemme Skibe paa 300 til 700 Registertons opnaaet fra 25 sh. til 32 sh. 6 d pr. Ton af 2 240 lbs. for Mel eller Korn.

Telegrammeddelelser fra Europa til alle de australiske Kolonier med Undtagelse af Vestaustralien gaar sædvanligvis gjennem Port Darwins og Adelaides Telegrafstationer. En Nedgang i Bergværksdriften er antagelig Skyld i den formindskede Telegramveksel, som følgende Talopgave tilkjendegiver:

	1897.	1898.
Samlet Antal Depecher	150 945	125 026
— Værdi af samme . . .	£ 495 063	£ 463 884

Den sydaustralske Sparebank, hvis Bestyrelse ansættes af Regjeringen, men som dog ikke egentlig er fuldt ud Statsinstitution, feirede i Marts 1898 sit Femtiaarsjubilæum.

Andrew S. Neill.

Indhold: **Adelaide** S. 858. — **Breslau** S. 855. — **Lissabon** S. 848. — **Quebec** S. 835. — **Riga II** S. 828. — **Santo Domingo** S. 857. — **Shanghai** S. 813.

Johannes Bjørnstads Bogtrykkeri.

Beretninger om Handel og Skibsfart.

Uddrag af Aarsberetninger fra de norske og svenske Konsuler for 1898 m. M.,

No. 18. udgivet ved Departementet for det Indre. **1899.**

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

Port au Prince, Haiti.

Af norske Skibe ankom i 1898 til Konsulatdistriktet med Ladning 23 dr. 13 921 Tons og i Ballast 59 dr. 29 857 Tons, ialt 82 dr. 43 778 Tons, hvoraf Dampskibe 25 dr. 15 366 Tons. Til Hovedstationen ankom kun to norske Skibe dr. 1 139 Tons, begge med Ladning. Der afgik med Ladning 55 norske Skibe dr. 27 931 Tons og i Ballast 26 dr. 15 414 Tons, 4 Skibe dr. 1 878 Tons gjenlaa til 1899.

Erlagte Konsulatafgifter af norske Skibe ved Hovedstationen $ 26.56, ved Vicekonsulsstationerne $ 552.28; heraf tilfaldt Konsulen $ 302.70; af svenske Skibe ved Vicekonsulsstationerne $ 73.55, hvoraf tilfaldt Konsulen $ 36.78; ialt tilfaldt Konsulen $ 339.48.

Aarsberetning for 1898.

Handel. Aaret 1898 har ikke vist nogen Forbedring i Handelen i Almindelighed; tvertimod har den slette kommercielle Situation, hvorom blev indberettet forrige Aar, ikke rettet paa sig.

Den fornemste Grund til denne Tingenes Tilstand er den vedblivende Nedgang i Kaffepriserne paa de europæiske og amerikanske Markeder, der er saa lave, at de har gjort en lønnende Udførsel af dette Produkt næsten umulig. Da Kaffe udgjør den vigtigste Udførselsartikel her i Landet, er det øiensynligt, at det Tab, Landet har lidt ved Værdiforringelsen af dette Produkt, maatte influere stærkt paa dets kommercielle Stilling, saa meget mere som Høsten ikke har vist nogen Forøgelse af Kaffeproduktionen, hvilket vilde have været en Erstatning for de erholdte lave Priser.

Det er, i Betragtning af Kaffeens sørgelige Stilling, meget uheldigt, at Regjeringen ikke er istand til at reducere den høie Exporttold, der er paalagt denne Artikel, og som er næsten prohibitiv. Faktisk overstiger Beløbet af Exporttolden den Pris, som betales til Producenten.

Den ordinære haitiske Kaffe opnaar paa de fremmede Markeder en Gjennemsnitspris af francs 40,00 = Guld $ 7.50 pr. 100 lbs., hvorfra maa trækkes Guld $ 3.86$^2/_3$ pr. 100 lbs. i Told og desuden Guld $ 1.20 for Curtage, Fragt, Indpakning og andre Omkostninger, saa at der bliver omtrent Guld $ 2.50 pr. 100 lbs. tilbage til Producenten.

Følgelig kjøber han kun det absolut nødvendige til sit Livsophold og til Dyrkning af Jorden og er meget afhængig af dennes Produktion, som dog har været rigelig over hele Øen.

Medens Landbefolkningen har formaaet at kunne existere uden store Savn, har de smaa Importører, hvis Afsætning naturligvis har været stærkt reduceret, og af hvilke mange har været nødt til at indstille sine Betalinger, været de væsentligst lidende.

Finanser. Paa Grund af Importens vedvarende Nedgang er Statsindtægterne betydelig formindskede. Disse beløb sig til:

Guld $ 3 212 238.67 Udførselstold
og Hait. P. 2 640 574.11 Indførselstold mod i 1897:
Guld $ 2 993 337.92 Udførselstold
og Hait. P. 3 957 857.31 Indførselstold.

Totalbeløbet af Udførsels- og Indførselstold beløb sig

i 1898 til P. 5 852 812.78
- 1897 „ - 6 951 235.23

Nedgang i 1898 P. 1 098 422.45

Da næsten hele Udførselstolden er anvendt til Betaling af Renter og Tilbagebetaling af de forskjellige inden- og udenlandske Laan, disponerer Regjeringen for Tiden kun over Ingtægterne af Indførselstolden.

Republikens Gjæld viser en liden Forøgelse i Sammenligning med foregaaende Aar, nemlig:

til 31te December 1898 . . .	Guld $ 17 548 806.45		
	Hait. P. 9 227 713.28		
		P.	26 776 519.73
„ 31te December 1897 . . .	Guld $ 16 779 094.35		
	Hait. P. 9 789 867.61		
		„	26 568 961.96
	Forøgelse i 1898	P.	207 557.77

Det i Omløb værende Pengebeløb er følgende:

Papirpenge	P. 3 749 153
Sølvmynt	„ 3 500 000
Broncemynt	„ 225 000
Amerikansk Guld	„ 1 200 000
	P. 8 674 153

hvilket for en Befolkning af omtrent 1 270 000 udgjør gjennemsnitlig P. 6.84 for hver Person mod P. 8.41 for Aaret 1897. Denne Formindskelse hidrører fornemmelig fra den store Export herfra af amerikansk Guld og haitisk Sølv.

I Aarets Løb gjordes atter forskjellige Bestræbelser for at kontrahere et udenlandsk Laan uden noget Resultat.

For at give Pengemarkedet lidt mere Stabilitet, er der udgivet en Lov, hvorved al Indførselstold er bleven forhøiet med 25 pCt.

Denne Tillægstold vil blive anvendt til partiel Inddragning af Papirpenge, indtil et udenlandsk Laan kan blive kontraheret.

Henimod Aarets Slutning gjorde Haitis Nationalbank Regjeringen Forslag om at overtage Kontrollen med alle Toldindtægter, af hvilke den hele Udførselstold for Tiden er stillet som Garanti for de forskjellige Laan, og at konsolidere disse Laan ved med Laangivernes Samtykke at reducere Renterne og Amortisationsfondet og garantere dette. Laangiverne var villige til at give sit Samtykke hertil, da de derved vilde erholde en sikrere Garanti, og Regjeringen vilde paa denne Maade frigjøre de Beløb, som nu er satte fast og derved være istand til at dække sine budgetmæssige Udgifter.

Den politiske Situation. Almindelig Misfornøielse hersker blandt alle Klasser paa Grund af Regjeringens og Befolkningens finansielle Stilling, men desuagtet har ingen Uroligheder fundet Sted.

Udførselen.

Kaffe. Høsten viser en liden Nedgang i Sammenligning med forrige Aars. Omtrent 66 000 000 lbs. er bleven udført fra 1ste Oktober 1897 til 30te September 1898. Prisen varierede mellem P. 6 og P. 14½ pr. 100 lbs.

Logwood. Udførselen beløb sig til omtrent 164 000 000 lbs. fra 1ste Oktober 1897 til 30te September 1898, hvoraf omtrent 97 Millioner var Rødder. De betalte Priser var:

P. 4	til	P. 6	pr.	1 000	lbs.	for	ringere Kvalitet
- 6	„	- 8	„	1 000	„	-	bedre —
- 4½	„	- 7	„	1 000	„	-	Rødder

Kakao. Udbyttet af denne Artikel er tiltaget en hel Del, og omtrent 4 Millioner lbs. er blevet udskibet. Priserne var fra P. 18 til P. 24 pr. 100 lbs.

Bomuld. Ogsaa denne Artikel viser en Forøgelse i Sammenligning med forrige Aar, idet der er afskibet omtrent 1 200 000 lbs., som blev betalt med P. 10 til P. 12 pr. 100 lbs.

Mahogny, Honning, Vox, Gaiacgummi, Huder, Orangeskal, Gjedeskind. Udførselen viser kun liden Forskjel mod tidligere Aars.

Varepriserne er i nærværende Rapport anførte i haitisk Mynt.

Den slette Situation paa europæiske og amerikanske Markeder for Kaffe og Logwood, Haitis fornemste Exportartikler, har henledet foretagsomme Mænds Opmærksomhed paa Dyrkning af andre Produkter. Der er saaledes dannet et Selskab for Tobaksavl, og hvis Resultatet svarer til Forventningerne, vil Exemplet blive efterfulgt.

Indførselen har, som ovenfor anført, aftaget betydelig. Kun de billigste Sorter af Manufaktur- og Galanterivarer er bleven indført, da man ikke har Raad til at kjøbe dyre Varer.

Tomme Sække til Udførsel af de indenlandske Produkter bliver fremdeles indførte fra Europa.

Tømmer, Fyrstikker og Jernvarer. Indførselen af disse Artikler er betydelig aftaget.

Levnetsmidler, Mel, salt Flesk, salt Oksekjød, saltet Fisk og Smør indføres fremdeles fra de Forenede Stater, men i mindre Kvantiteter.

Ris. Paa Grund af den mislige Stilling har Landbefolkningen begyndt at dyrke denne Artikel, og det indenlandske Produkt vinder Fremgang og konkurrerer med Held med den indførte Ris.

Af Vin, Sprit, Porter og Øl indføres kun de billige og daarlige Kvaliteter.

Sundhedstilstanden har i Aarets Løb været god, og Øen har været fri for smitsomme Sygdomme.

Georg Keitel.

Papeete (Tahiti).

I Aaret 1898 ankom til Papeete 2 norske Skibe dr. 1 072 Tons, begge med Ladning af Coprah.

Intet svensk Skib ankom i Aaret til Papeete.

Hamilton (Bermuda).

I Aarets Løb ankom kun 4 norske Skibe, deraf 2 dr. 1 311 Tons for at losse eller lade; 2 dr. 848 Tons for Ordre eller for at reparere; et gjenlaa fra Aaret 1897. Bruttofragter £ 1 616. 0. 0..

Erlagte Konsulatafgifter af norske Skibe £ 4. 11. 8.

Kun et svensk Skib dr. 697 Tons anløb Havnen.

Aden.

16 norske Skibe dr. 23 428 Tons anløb i Aaret 1898 Havnen, deraf 11 kun for at indtage Kul; et lossede sin Ladning, 4 kun en Del af samme.

Et svensk Skib dr. 246 T. ankom i Ballast.

Erlagte Konsulatafgifter, af norske Fartøier £ 34. 3. 7, af det svenske £ 0. 9. 4.

Belize (Britisk Honduras).

I Aaret 1898 ankom ialt 58 norske Skibe drægtige 24 947 Tons og afgik 57 norske Skibe dr. 24 313 Tons. Skibene ankom i Ballast og afgik med Ladning af Frugt, Mahogny eller Blaatræ (logwood) til New Orleans, Mobile eller Havne i Nord- og Vesteuropa.

Af svenske Skibe ankom 3 dr. 1 018 Tons.

Erlagte Konsulatafgifter, af norske Skibe $ 336.73, af svenske Skibe $ 17.33.

Guayaquil.

Aarsberetning dateret 14de September 1899.

Kun et norsk Barkskib anløb Havnen i hele Aaret, medens intet svensk Skib saaes her.

Forretningslivet led stor Forstyrrelse som Følge af Revolutionen, der brød ud i det indre af Landet i Slutningen af Aaret. I den sidste Del af Aaret var der derfor intetsomhelst Liv i Forretningerne. Indførselen var dog noksaa betydelig og kunde have været endnu bedre, hvis ikke Revolutionen havde trykket Markedet. Den beløb sig i alt til Sucres 9 870 795. Skjønt Importstatistiken ikke nævner Varer fra Norge og Sverige, har der dog været adskillig Indførsel af svenske Fyrstikker og Jern samt Stokfisk, og det er at beklage, at der ingen Forretninger gjøres med Norge og Sverige i Tømmer. Fra de forenede Stater ankom i Aaret 7 617 817 Kg. Tømmer, hvis Værdi beløber sig til Sucres 437 861 eller £ 43 786.

Exporten har gaaet fremad i Aaret. Opgaverne for 1897 udviser et Totalbeløb af S. 8 746 897 og for 1898 S. 15 094 137.

Skibsfarten paa Guayaquil gaar fremad Aar for Aar som Følge af den tiltagende Import af Varer. Særlig i Dampskibstraden er der Fremgang, medens Seilskibstonnagen aftager. Mellem New York og denne Havn er der aabnet en ny Linje via Magelhans-Strædet, saa at der for Tiden er to regelmæssige Linjer mellem New York og Havnen.

Til Havnen ankom	ialt	189	Dampskibe	dr.	288 417	T.	med	33 696	T.	Ladning
	og	79	Seilskibe	-	14 819	-	„	9 603	-	—
fra Havnen afgik	ialt	187	Dampskibe	-	261 079	-	„	34 416	-	indenl. Produkter
	og	79	Seilskibe	-	15 356	-	„	4 589	-	—

Republiken Ecuador's samlede Ind- og Udførsel sees af følgende Opgave:

Ankomne Skibe:	472	Dampskibe	dr.	498 661	Tons	med	813 416	Varecolly
	496	Seilskibe	-	35 132	„	„	616 744	—
Afgaaede Skibe:	470	Dampskibe	-	470 781	„	„	3 373 179	Colly Produkter
	760	Seilskibe	-	39 211	„	„	67 888	—

Den vigtigste Lov, der blev given af sidste Kongres, vedrører Myntvæsenet; efter denne vil Guldmyntfod blive indført her i 1901. I Industrien er der ingen Fremgang at mærke. Trods alle Anstrengelser er det ikke lykkedes at vinde Immigranter for Ecuador. Muligens vil det gaa bedre senere, naar Guldmyntfoden er indført og Religionsfrihed sikret ved Lov.

Handelstraktaten med Chile blev godkjendt af sidste Kongres, men Chiles Regjering vilde ikke gaa ind paa Ecuadors Forslag; det er saaledes at antage, at denne Traktat ikke vil komme til at træde i Kraft.

De to indenlandske Brandassuranceselskaber har indstillet sine Betalinger i 1896 som Følge af den store Brand i Oktober Maaned nævnte Aar. For Tiden er 14 fremmede Selskaber repræsenterede her, 10 engelske, 3 tyske og 1 hollandsk, som alle gjør gode Forretninger paa Grund af den enorme aarlige Præmie af 4—7 pCt.

Efternævnte Banker og Selskaber uddelte i 1898 følgende Dividender: Banco del Ecuador 15 pCt., Banco Commercial y Agricola 14 pCt., Banco Territorial $9^1/_2$ pCt., Banco Crédito Hipotecario $10^1/_2$ pCt., Tramway Company $15^1/_2$ pCt., Gas Company $12^1/_2$ pCt.

Kursen for 90 Dages Sigtvexler var: paa London £ 20 = Sucres 200, paa Paris Frcs. 500 = Sucres 198, paa Tyskland M. 400 = Sucres 196.

Kakao. Afkastningen af dette Produkt er steget i en Grad som aldrig før, og derhos har Priserne været høie hele Aaret gjennem nemlig Sucres 24—30 pr. spansk Quintal à 46 Kg. netto. Høsten i de forskellige Distrikter er opgaaet til følgende Kvanta: i Arriba 309.039 Qtls., i Naranjal og Balao

48.431 Qtls., i Machala 64.323 Qtls., ialt 421.793 Qtls. til en Værdi af £ 1.150.000.

Beløbet af Indførselstolden har udgjort Sucres 4.825.000 og af Udførselstolden Sucres 925.168, altsaa tilsammen Sucres 5.750.168.

Ed. Rickert.

Galatz.

Af norske Skibe ankom i 1898 til Konsulatdistriktet med Ladning 1 dr. 1 086 Tons og i Ballast 4 dr. 4 250 Tons, deraf intet til Hovedstationen. Der afgik med Ladning 4 dr. 4 250 Tons og i Ballast 1 dr. 1 086 Tons. Af svenske Skibe ankom 2 dr. 3 144 Tons.

Erlagte Konsulatafgifter af norske Skibe fr. 472.15, deraf ved Hovedstationen intet, af svenske Skibe fr. 208.05, deraf ved Hovedstationen fr. 138.70. Expeditionsafgifter ingen.

Aarsberetning ved Emile Sulzer dateret 20de September 1899.

Rumæniens økonomiske Stilling under Aaret 1898 var gunstig. Uagtet Høsten ikke ganske svarede til de Forhaabninger, Foraaret gav, blev dog Udbyttet et godt Middelsaars, og Produkterne opnaaede i Almindelighed lønnende Priser.

Skibsfarten

paa Donaumundingen (Soulina) i 1898 var større end i 1897, ihvorvel den var mindre end Middeltallet for de sidste 10 Aar, nemlig:

Fartøier afgaaede fra Soulina

i 1898	315 Seilskibe	dr. 66 817	Registertons
-	— 1 104 Dampskibe	- 1 409 302	—
tilsammen	1 419 Fartøier	dr. 1 476 119	Tons

1897 Aars Tonnage udgjorde 1 397 917 Tons. Middeltallet for de sidste 10 Aar 1 568 878 Tons.

I Skibsfarten i 1898 optræder:

Norge	med 4	Dampskibe,	5 145 Tons
og Sverige	„ 1	—	1 495 —

Det rumænske Flag, som i 1889 kun repræsenteredes ved 264 Tons, viste sig i 1898 at være steget til 50 070 Tons.

En betydelig Forøgelse har gjort sig bemærket for det østerrigsk-ungarske og det italienske Flags Vedkommende, idet førstnævnte er steget fra 77 062 Tons i 1889 til 181 099 Tons i 1898 og sidstnævnte fra 66 322 Tons i 1889 til 105 486 Tons i 1898.

Den italienske Skibsfart synes at ville udvikle sig end yderligere i vore Farvande ved de Bestræbelser, som gjøres af Selskabet „Navigazione Generale Italiana", som sætter i Fart et Antal i dette Øiemed nybyggede Dampskibe.

Derimod har den engelske Skibsfart i betydelig Grad tabt Terræn her. I 1889 repræsenteredes det engelske Flag endnu ved en Tonnage af 1 000 773 Tons eller 67.9 pCt. af Aarets samlede Tonnage i Soulina, men denne Andel er nu sukcessive gaaet ned til 694 773 Tons eller 47 pCt. af Aarets samlede Tonnage.

Skibsfarten paa Rumæniens Havne foregaar nu væsentlig med Ruteskibe tilhørende rumænske, østerrigske, italienske, franske og tyske m fl. Selskaber, og disse Fartøier driver en mere og mere følelig Konkurrance med de engelske og græske Rederier, som tidligere dominerede Skibsfarten paa nedre Donau.

Soulinas Havn. Dybden over Bar'en har i 1898 holdt sig konstant paa 24½ engelske Fod. Paa Strækningen Galatz—Soulina har Dybden paa Grundene været i Gjennemsnit 19 Fod og lavest 17½ Fod den 7de Oktober.

Nedre-Donau har ikke været belagt med Is Vinteren 1897—1898, saa at Skibsfarten har været fri saagodtsom hele Vinteren, hvilket tidligere kun er indtruffet 11 Gange i Løbet af 62 Aar, eller siden 1837.

Planer om Oprettelse i Soulina af en Stapelplads for Varer og Anlæg af en Flydedok er under Overveielse.

Udførselen over Soulina af Kornvarer i 1898 oversteg foregaaende Aars med 2 656 200 Hektoliter og beløb sig til 30 837 200 Hl., nemlig:

Hvede 7 008 100 Hl., Rug 2 051 300 Hl., Mais 12 851 000 Hl., Byg 6 175 000 Hl., Havre 1 566 100 Hl., Bønner 710 700 Hl., Hirse 125 200 Hl., Oljefrø 339 800 Hl.

Blandt de forskjellige Exportvarer optræder Artiklerne Mel med 22 350 Tønder mod 13 005 T. i 1897, Planker og Bord 1 913 580 Stkr. mod 2 368 113 Stkr. i 1897, Bygningstømmer 214 026 m.³ mod 223 878 m.³ i 1897.

Indførselen over Soulina.

Herover haves kun Statistik for Stenkuls og Petroleums Vedkommende, nemlig:

		1898.	1897.
Stenkul, engelske . .	Tons	197 831	288 200
— tyske . . .	„	48 085	8 620
— russiske . .	„	4 948	—
— tyrkiske . .	„	3 747	286
	Tons	254 611	297 106

Petroleum. Indførsel 12 338 Tønder, alt af russisk Oprindelse (fra Batum), og for den største Del ankommen i Transit for Bulgarien.

Havnen Constantza.

De Forbedringsarbeider, for hvilke denne Havn er Gjenstand, har lidt noget Afbræk derved, at Entreprenøren har opgivet de paabegyndte Arbeider og det dertil hørende Materiel. Nu drives der derimod paa med fuld Kraft med dette Arbeide, idet Regjeringen agter at gjøre Constantza til et Centrum for den maritime Handel i Rumænien.

Constantza vil blive forsynet med vældige Pakhuse, Kaier, Flydedok etc. af Hensyn til Exporten af den indenlandske Petroleum. Der er derhos sluttet Kontrakt med et tysk Selskab om Leverance af elektriske Motorer og Anlæg af elektrisk Lys til et Kostende af 4 Millioner. Det er sandsynligt, at Constantzas Havn er kaldet til i en mere eller mindre nær Fremtid at spille en meget vigtig Rolle i Rumæniens Handel, særlig paa den Tid af Aaret, da Skibsfarten paa Donau er stængt.

Til Constantzas Havn er i 1898 ankommet:

109	Seilskibe	dr. 11 859	Tons
528	Dampskibe	- 579 830	„
637	Fartøier	dr. 591 689	Tons,

hvoraf norske 1 Dampskib dr. 1 086 Tons, rumænske 149 Dampsk. dr. 110 700 Tons, østerrigsk-ungarske 182 Dampsk. dr. 235 365 Tons, engelske 73 Dampsk. dr. 89 770 Tons, græske 28 Dampsk. dr. 20 953 Tons, tyske 15 Dampsk. dr. 22 507 Tons, italienske 71 Dampsk. dr. 88 476 Tons, andre Nationer 9 Dampskibe dr. 10 973 Tons og 109 Seilskibe dr. 11 859 Tons. Tilsammen 637 Fartøier dr. 591 689 Tons, hvilket, sammenlignet med Aaret 1897, giver et Overskud for 1898 af 134 819 Tons.

Indførselen har beløbet sig til 139 300 Tons mod 78 184 Tons i 1897.

Udførselen af Kornvarer udgjorde 617 000 Quarters.

To Fyre er blevet anbragt her paa Kysten, det ene ved Mangalia og det andet paa Cap Tusla.

Jernbaner. De rumænske Jernbaner eies af Staten, der administrerer disse sammen med Dokkerne og den maritime Skibsfart udenfor det ordinære Budget. For Aaret 1899 er for nævnte Administration budgetteret en samlet Indtægt af 62 700 900 og en Udgift af 45 647 300, saaledes at der bliver et antageligt Overskud af 17 053 600.

Det rumænske Jernbanenets hele Udstrækning beløb sig i 1898 til 3 051 Kilometer og vil ved Udgangen af 1899 udgjøre 3 132 Kilometer.

Rumæniens Udenrigshandel i Aaret 1897.

		1897.	1896.
Indførsel . .	Tons	693 819	656 077
	Værdi frcs.	355 783 000	337 923 000
Udførsel	Tons	2 082 245	2 660 467
	Værdi „	224 178 000	324 057 000

Den enorme Forskjel af næsten 100 Millioner francs mellem 1897 og 1896 Aars Værdier hidrører fra det daarlige Udbytte af Høsten i 1897; Indførselen oversteg derfor Udførselen med 131.6 Millioner.

Blandt Indførselsartikler i 1897 kan anføres:

Textilvarer	frcs.	150 032 000
Metaller etc.	„	74 871 000
Kolonialvarer og Sydfrugter . . .	„	21 165 000
Huder, Skind, Skotøi etc.	„	16 022 000

Norge og Sverige repræsenteres heri med et lidet Beløb af omtrent frcs. 41 000, hvoriblandt 14 016 Kg. Tran og lign. til Værdi frcs. 11 213, 16 455 Kg. Metaller til Værdi frcs. 16 072 og 8 731 Kg. Fødemidler af Dyreriget til Værdi frcs. 8 792 etc.

Udførselen i 1897 bestod af:

	1897.	1896.
Kornvarer og Produkter deraf . . .	frcs. 179 767 000	frcs. 276 521 000
Frugt og Grønsager	- 14 751 000	- 14 649 000
Dyr og Produkter deraf.	- 6 418 000	- 7 442 000
Spirituosa	- 2 636 000	- 2 354 000
Andre Artikler	- 20 606 000	- —
Tilsammen	frcs. 224 178 000	

Fragtmarkedet.

Fragterne til Storbritannien og Kontinentet varierede mellem 7 sh. pr. unit i Juni og 17 sh. 6 d i September. Aarets Middeltal var 12 sh.

Blandt Rumæniens Ressurser synes Petroleum at være bestemt til at spille en mere og mere betydelig Rolle. Talrige hollandske og andre Kompagnier har etableret sig i Landet, særlig i Distriktet Prahova, hvor Kilderne synes at give et meget fordelagtigt Udbytte.

Alvorlige Forsøg gjøres fremdeles paa at transportere fersk og levende Fisk fra Rumænien til Wien baade pr. Jernbane og pr. Flodbaad.

Høsten i Rumænien.

Høsten i Aaret 1898 var sammenlignet med et godt Middelsaars:

Af Hvede 90 pCt., Rug 85 pCt., Mais 100 pCt., Byg 100 pCt., Havre 90 pCt., Oljefrø mangler fuldstændig.

Høsten i 1899 er daarlig paa Grund af den hele Sommeren igjennem herskende Tørke. Situationen syntes i Midten af Juli Maaned saa kritisk, at Regjeringen bestemte sig til at kjøbe Hø for 7 Millioner francs fra Udlandet, hvilket aldrig tidligere er hændt i dette frugtbare Land. Det i August Maaned indtrufne Regnveir har dog rettet lidt paa Maisen og været til Gavn for Fodervæksterne og Hirsen.

Kornpriserne.

Middelspriserne i Aaret 1898 udgjorde frit ombord pr. 100 Kg. for Hvede frcs. 15, for Rug frcs. 10.50, Mais frcs. 8.50, Byg frcs. 8.50, Havre frcs. 10.50.

Vexelkurserne er paa Grund af den ringe Udførsel meget høie; der noteres paa London 3 Md. Dato 25.35, Cheques 25.65, paa Paris Cheques 101.75.

Sundhedstilstanden lader intet tilbage at ønske, og der hersker ingen Epidemier eller Kreatursygdomme.

Valparaiso.

Af norske Skibe ankom i 1898 til Konsulatdistriktet: til Hovedstationen med Ladning 4 dr. 4 956 Tons, til Iquique med Ladning 5 dr. 7 425 Tons, i Ballast 2 dr. 2 393 Tons, til Antofagasta med Ladning 4 dr. 5 329 Tons og til Coronel 1 dr. 1 444 Tons. Fartøierne medbragte Ladning af Stykgods, Kul og Copra og afgik med Ladning af Stykgods eller Salpeter.

Erlagte Konsulatafgifter i Valparaiso £ 12. 17. 10, i Iquique £ 31. 15 8, i Antofagasta £ 9. 6. 1, i Coronel $ 80.50, tilsammen £ 53. 19. 7 og $ 80.50.

For Havari eller Ordre ankom af norske Skibe til Valparaiso 3, til Coronel 4, tilsammen 7 dr. 10 033 Tons.

Ingen svenske Skibe ankom i Aaret til Konsulatdistriktet.

San Juan, Puerto Rico.

Fra fremmede Lande ankom i 1898 til Distriktet af norske Skibe med Ladning 20 dr. 7 987 Tons (deraf til Hovedstationen 7 dr. 2 881 Tons) og i Ballast 3 dr. 2 384 Tons. Der afgik med Ladning 17 norske Skibe dr. 7 993 Tons og i Ballast 6 dr. 2 378 Tons. Erlagte Konsulatafgifter £ 30. 8. 1.

Kun et svensk Skib dr. 1 595 Tons, ankom i Aarets Løb til Distriktet.

Barbados.

Af norske Skibe ankom i 1898 til Barbados med Ladning 20 dr. 12 656 Tons og i Ballast 160 dr. 93 408 Tons. Der afgik med Ladning 13 dr. 12 960 Tons og i Ballast 164 dr. 88 925 Tons.

Af svenske Skibe ankom 19 dr. 8 623 Tons, deraf med Ladning et dr. 298 Tons.

Nürnberg.

Aarsberetning for 1898.

Det forløbne Aar kan i Almindelighed betegnes som særdeles godt. Handelen og Industrien kunde glæde sig ved en overordentlig Livlighed; vistnok fremkaldte Krigen mellem de Forenede Stater og Spanien Rivninger, som dog ikke udøvede nogen større Indflydelse paa Pengemarkederne.

Bankforretningerne udmærkede sig ved stor Livlighed, og Diskontosatsen for Vexler gik lige op til 6 pCt., hvilket ikke har været Tilfældet siden 1882; en Tilbagegang turde neppe være at forvente, saalænge de gunstige Konjunkturer vedvarer for Jern, Kul og de elektriske Industrier, som i flere Aar har lagt Beslag paa overordentlig store Summer. Som Følge heraf gik Kurserne for Værdipapirer ganske betydelig ned.

3	pCt.	tyske Rigslaan	noteredes til	94 1/4	mod tidligere	97.10
3	„	bayerske Statsobligationer	—	„	93 3/4	„	—	97
3 1/2	„	do.	do.	—	„	101	„	—	102 1/4
3 1/2	„	do.	Pfandbriefe	—	„	97 3/4	„	—	99

Derimod var Industripapirer, Aktier etc. meget efterspurgte, og denne Tendens turde ogsaa fremdeles holde sig.

For Jernbranchen var Aaret fordelagtigt, i Særdeleshed da Priserne henimod Høsten viste en mærkbar Stigning. Paa Grund af forhøiede Kulpriser og Arbeidsløn og af Hensyn til større Efterspørgsel for Nybygninger samt Anskaffelse for Jernbane- og Marinebehov for Statens Regning, forhøiede Jernværkerne sine Noteringer, og disse Forhold indvirkede gunstig paa Forretningens Gang.

Trælasthandelen. Afsætningen i sagede Trævarer var som Følge af den overordentlige Byggelyst ligesom i det foregaaende Aar temmelig stor, men Salgspriserne stod ikke i passende Forhold til Indkjøbsprisen, som, allerede ved Aarets Begyndelse høi, mod Slutningen gik end videre op. Fra Cellulose- og Træmassefabrikerne berettes om en gunstig Forretningsgang. Priserne for Træuld er steget noget i Aaret paa Grund af knap Tilgang paa Træ. Distrikterne Oberfranken og Oberpfalz kunde ikke levere det fornødne Kvantum.

Humlehandelen. Udsigterne for Høsten var til medio August ganske gode, men Maanedens anden Halvdel bragte desværre stærk Hede og Tørke, saa at en stor Del af Humlen ikke kom til Modenhed, hvorved Afkastningen betydelig reduceredes. Allerede ved Indhøstningen herskede en meget stærk Kjøbelyst, som i Løbet af Oktober Maaned viste sig saa livlig, at flere Produktionsgebeter næsten totalt udsolgtes, hvoraf Følgen blev, at Priserne rykkevis gik op. Exportforretningerne kunde under disse Omstændigheder vanskelig udvikle sig, og selv den indenlandske Handel led derunder. Paa Grund af denne Stilstand indtraadte et langsomt Prisfald indtil Februar—Marts 1899, under hvilken Tid Exporten og Indlandet absorberede den største Del af de forhaandenværende Lagerbeholdninger saavel paa Markederne som paa Produktionsstederne. Høsten var for det meste af udmærket Beskaffenhed og Kvalitet, mindre god i kvantitativ Henseende, idet Bayerns Afkastning opgik til 240 000 Ctr. mod 268 000 Ctr. i 1897. Exporten til de forenede Riger udgjorde 8 186 Centner.

Betræffende Vinhandelen har Forholdene ikke væsentlig forandret sig. Konsumtionen af lettere, billige Vine har tiltaget anseelig; derimod raader mindre Efterspørgsel efter dyre og finere Mærker. Høstudbyttet var noget ringere end Fjoraarets — Pfalz, Rheingau og Mosel $^1/_5$ mindre — og som Følge deraf steg Priserne for ældre Vine 30—50 pCt.

Nürnberger Kortevare- og Legetøiexport holdt sig paa omtrent samme Niveau som forrige Aar; over Afsætningen kunde ikke klages, men Fortjenesten blev ringe.

Ølbryggerierne kunde glæde sig ved gode Konjunkturer, og Maltforbruget steg med 10 226 Hl. Exporten befinder sig ligeledes i Stigende og beløb sig til 260 000 Hl. mod 243 000 Hl. i 1897. Indkjøbspriserne for Malt var normale, medens Humleprisen stillede sig væsentlig dyrere end foregaaende Aar. Maltfabrikerne arbeidede under gode Konjunkturer. Kornhøsten faldt overalt udmærket heldig ud saavel hvad Kvantitet som Kvalitet angaar. Henimod Høsten gik Maltnoteringerne noget op. Kulmbachs Maltfabriker exporterede 105 600 Dobbeltctr. Malt.

Fabrikationen af Blyanter og Patentstifter. Stillingen i denne Branche forværres Aar for Aar. Vistnok kunde de renommerede Faberske Fabriker uddele 15 à 16 pCt. som hidtil, men disse Undtagelser giver intet nøiagtigt Billede af denne Industrigren i det hele. Forretningerne paa Nordamerika vanskeliggjøres i høi Grad ved den høie Told, og det samme gjælder for Frankrige, Østerrige, Italien og Rusland, i hvilket sidstnævnte Land Tolden er 14 Gange høiere end i Tyskland; man bestræber sig derfor paa at forhøie den tyske Toldsats for denne Artikel til Mk. 20 pr. 100 Kg., da specielt amerikanske Fabriker i massevis oversvømmer tyske Markeder med billig, men underlegen Vare.

Cementvare- og Betonfabrikerne havde en tilfredsstillende Afsætning, og der indflød rigelige Bestillinger for inden- og udenlandsk Regning.

Den elektrotekniske Branche er i Forbindelse med de øvrige Industriers Opsving bleven udviklet paa en fremtrædende Maade. Det store elektriske Aktieselskab, forhen Schuckert & Co., hersteds, var saa overlæsset med Bestillinger paa alle denne Bedrifts Omraader, at Personalet maatte forøges med 1 200 Mand. For nærværende sysselsætter Fabriken omkring 7 000 Personer. Aktiekapitalen er ved Aarets Slutning bleven forøget til 60 Millioner Mark. Nye Belysningsanlæg indrettes nu i 15 Byer, og i 24 Byer vil større elektriske Baner komme til at udføres. Lønningerne steg 10—15 pCt.; ligeledes steg de for Fabrikationen nødvendige Metaller og Raamaterialer høit i Pris. Specielt rammede denne Stigning med ca. 40 pCt. Kobber, hvoraf Fabriken aarlig forbruger for omkring 2 Millioner Mark.

Afsætningen af Velocipeder led ud paa Vaaren af det ugunstige Veirlig. Paa Grund af stor Import af udenlandsk Fabrikat, især amerikanske Cykler, har den tyske Velocipedindustri ikke opnaaet forønsket Omsætning; blot de ældre Værker kunde modstaa de daarlige Konjunkturer; endel mindre Firmaer maatte indskrænke Tilvirkningen og afskedige Arbeidere, og en Del indstillede sine Betalinger. En Beskyttelsestold paa Velocipeder af M. 25 pr. Stk. har Regjeringen lovet, og den er fornøden, hvis denne Branche skal holdes i Live. Raamaterialierne stod meget høit i Pris.

Maskinfabrikerne for Glasindustri, Granit og Marmorbygning, Træforædling, Brobygning og Jernbanemateriel havde fuld Sysselsættelse og opnaaede tilfredsstillende Resultater. Betræffende Forretningerne med Landbrugsmaskiner meddeles, at 1898 Aars gunstige Høstudbytte fremkaldte større Kjøbelyst hos Landbrugerne; god Efterspørgsel nød ogsaa andre Redskaber, saasom Ploger, Hakker, Hesteriver, Spader etc. Priserne for Raavarerne Valse- og Stangjern er bleven forhøiet med 5—15 pCt. Kul- og Cokespriserne steg 5 à 10 pCt.

Exporten af Pensler og Børster var tilfredsstillende, men alene ringere Kvaliteter kunde afsættes til Udlandet, medens virkelig godt Fabrikat mest finder Kjøbere inden Landet.

Tinfolio- og Stanniolforretningerne vanskeliggjordes især ved Raamaterialets Prisstigning fra £ 60. 0. 0 til henved det dobbelte. Desuden

kunde Tinfoliofabrikationen blot drives i ringe Omfang, da næsten udelukkende sølvbelagte Glas anvendes.

I Læder- og Skovarebranchen indtraadte en Overproduktion, der foraarsagedes af den paa Grund af den særdeles milde Vinter matte og slæbende Afsætning. Sommerforretningen viste sig dog ret livlig.

Bomuldsvæverierne var i Aarets Løb stadig sysselsatte. Paa Grund af Prisnedgang for raa Bomuld samt nyanlagte Spinderier og Væverier stillede Forretningerne sig vanskelige, og der udfordredes store Anstrængelser for Produkternes Afsætning til nogenlunde lønnende Priser.

I Bladmetaller raadede livlig Virksomhed, og Efterspørgselen var stor for Bladguld; derimod er Afsætningen af Bladsølv meget formindsket, især til de Forenede Stater, paa Grund af den enormt høie Toldtarif (ca. 150 pCt. af Værdien). Bladaluminium, hidtil af mindre Betydning, kommer mere og mere i Brug.

I Broncefarver kunde en forøget Omsætning opnaaes, men desuagtet var Forretningen ikke lønnende formedelst Raavarens Fordyrelse. Saaledes kostede f. Ex. Kobber 50 à 60 pCt. mere end forrige Aar, og en Forhøielse af Salgspriserne efter samme Maalestok lod sig ikke gjennemføre.

Forretningerne i Speilglas var ligesom i 1897 ikke lønnende og Priserne overordentlig trykkede. Exporten til de fleste europæiske Stater er som Følge af høiere Indførselstold gaaet næsten totalt tilbage, hvorimod Raavarerne befinder sig i stadigt Stigende. Efter Solnhofer Lithografistene var der stærk Efterspørgsel, og Fabrikerne havde megen Møie med at tilfredsstille denne. Ligeledes havde Gulvfliser god Afsætning.

Granit- og Syenitindustrien kan se tilbage paa et godt Forretningsaar, og Priserne har hævet sig noget. Større Efterspørgsel end forrige Aar var forhaanden efter Gadematerialer, Trappetrin og Sokler. Poleringsværkerne i Fichtelgebirge var mindre fornøiede med Forretningsgangen, hvortil en i Mai udbrudt Streik bidrog. De paa kort Leverancetid optagne Ordres kunde ikke udføres, men maatte overlades til de sachsiske Lausitzværker. Først i August efter Streikens Slutning var det muligt atter at optage Driften i dens fulde Omfang. Som Følge af disse forstyrrende Indvirkninger er Konsumtionen af svensk og indenlandsk Syenit gaaet 30 à 40 pCt. tilbage mod Fjoraaret. I Almindelighed synes man nu mere at rette sin Opmærksomhed paa monumentale Arbeider.

Brændevin-, Sprit- og Eddikstilvirkningen led under særdeles høie Priser paa Raaprodukterne. Gjennem Spekulanter, specielt Berliner Spritsyndikatet, opdreves Spritnoteringen voldsomt og holdt sig, understøttet af Børsmanøvrer, til November, da større Mængder af Sprit var kommet i Markedet. I tysk Cognac er Afsætningen bleven væsentlig forøget.

Forretningerne i Margarin stillede sig normalt og tilfredsstillende.

*

Ved Indlemmelse i Byen af flere af Nürnbergs Forstæder er Folkemængden bleven betydelig forøget og udgjorde den 31te December 1898 230 000 Personer mod 183 397 i 1897.

For Expeditioner indflød i Aaret M. 375.10, deraf M. 262.10 for svenske og M. 113.00 for norske.

Konsulatets Adresse er fremdeles Marienplatz 11.

Bernhard Lang.

Düsseldorf.

Aarsberetning ved Konsul S. V. Helander, dateret 26de Oktober 1899.

Siden min sidste Aarsberetning har det økonomiske Opsving, som i 1897 gjorde sig gjældende paa næsten alle Omraader, yderligere udviklet og befæstet sig, og de gode Tider synes at ville blive af Varighed. Priserne saavel paa Raavarer som paa færdige Artikler og Livsfornødenheder er i Stigende, og hele Forretningslivet bærer Præget af almen Velstand. Knapheden paa Arbeidskræfter er bleven større, og Tilstrømningen af fremmede Arbeidere er betydelig forøget.

Jernindustrien har i det forløbne Aar vist en Livlighed, som har overtruffet de dristigste Forhaabninger. Det indenlandske Behov, der i uventet Grad er forhøiet ved den elektriske Industris Fremgang og i Forbindelse hermed ved Bygningen af elektriske Sporvogne, turde i høi Grad have været Aarsagen hertil. Efterspørgselen for Indlandet har tiltaget i den Grad, at de tyske Jern- og Staalfabrikanter har seet sig nødsaget til ikke alene at maatte tilbagevise endel Exportordres, men ogsaa for indenlandske Bestillinger at fordre meget lange Leveringsfrister.

Priserne paa de med Jernindustrien nøie forbundne Artikler Malm og Kul holdt sig i Løbet af Aaret faste med stigende Tendens.

Jernvarefabrikerne. Næsten alle forskjellige Grene af denne Branche har havt rigeligt Arbeide, om end til mindre lønnende Priser, da man ei vovede pludselig at forhøie Priserne paa den færdige Vare, men kun efterhaanden maatte søge at tilkjæmpe sig en Ekvivalent for de forhøiede Materialpriser. Velocipedfabrikerne danner en sørgelig Undtagelse herfra, og det er at befrygte, at en Krise her forestaar, hvis ikke en afgjort Bedring snart indtræder. Maskinfabrikerne havde fuldt op af Bestillinger til lønnende Priser. Lokomotiv- og Vognfabriker var anstrængt sysselsatte, og den livlige Virksomhed, der raader i Tysklands Arsenaler og Skibsværfter, har havt en betydelig Tilbagevirkning paa Jernindustrien.

Textil- og anden Industri. Tilstanden heri er omtrent uforandret som i 1897; Efterspørgselen har vistnok været noget livligere, navnlig fordi

Tysklands egen Kjøbeevne er bleven større paa Grund af Industriens Opblomstren, men Priserne har fremdeles holdt sig paa et altfor lavt Niveau paa Grund af Konkurrancen, og dette har været saa meget mere mærkbart, som den forhøiede Løn i Jernindustrien har lokket en hel Del Arbeidskraft bort fra Textilindustrien.

De kemiske Fabriker har hævdet sin dominerende Stilling paa Verdensmarkedet, om end Konkurrancen er bleven vanskeliggjort ved de stigende Priser paa Raavarerne.

Singapore.

Aarsberetning dateret 20de Oktober 1899).*

Skibsfarten. Som det fremgaar af de tidligere indsendte Skibslister, ankom der i 1898 63 norske Skibe til Singapore, hvoraf 30 udlossede sin Ladning og 33 indtog fuld eller delvis Ladning for andre Havne.

Handelen med Norge. Handelen med norske Produkter i denne Havn har desværre ikke gjort noget Fremskridt i Aarets Løb. De fortsatte Bestræbelser, der er gjort af endel norske Bryggerieiere for at introducere sit Øl paa dette Marked, har havt lidet Held paa Grund af de forskjellige Kvaliteters høie Pris, idet den billigste norske Artikel, der er bleven frembudt her, har været 5 à 6 pCt. dyrere end det vel bekjendte tyske Øl af Mærket „Key", der finder en let Afsætning til $ 12$^1/_2$ pr. Kasse à 4 Dusin.

Den forrettende Vicekonsul i Penang meddeler ligeledes, at der endnu ikke kan berettes om nogen Handel mellem denne Havn og Norge.

Fragtsatser. De gjældende Fragter ved Slutningen af 1898 udgjorde:

Til London for dead weight pr. Dampskib:

Gambir 37 sh. 6 d, Sagomel 35 sh.	pr.	20	Cwt.
Sago og Perle Tapioca 42 sh. 6 d	„	18	—
Afskallet Tapioca 42 sh. 6 d	„	14	—

for light weight:

Copra 35 sh., sort Peber	42 sh. 6 d	pr.	12	Cwt.
Bøffelhuder	45 sh.	„	10	—
Garvede Huder	42 sh. 6 d	„	12	—
Guttaperka	47 sh. 6 d	„	12	—
Rotang	37 sh. 6 d	„	7	—

*) Se Hefte 13, Side 670.

*

Til Liverpool var Fragten 5 sh. og til Glasgow 7 sh. 6 d pr. Ton høiere end ovenfor noteret. Uagtet Dampskibstonnage var knap i den første Del af Aaret, var der dog kun liden Fluktuation i Fragtmarkedet.

Seilskibe. Ingen Seilskibe befragtedes i 1898 hverken til London eller Liverpool; derimod udklareredes til Marseille og de forenede Stater 5, for hvilke Fragterne var omkring 22 sh. 6 d pr. Ton til Marseille og 25 sh. til de forenede Stater.

Koloniens Handel. Hvad angaar Handelen paa Singapore, Penang og Malacca, kan følgende Detaljer være af Interesse:

Skibsfarten.

1898.

	Ankomne Skibe.		Afgaaede Skibe.	
	Antal.	Tons.	Antal.	Tons.
Singapore	5 009	4 546 837	5 004	4 539 719
Penang	2 559	1 880 454	2 555	1 880 644
Malacca	1 538	314 650	1 538	314 650
Tilsammen	9 106	6 741 941	9 097	6 735 013

1897.

	Ankomne Skibe.		Afgaaede Skibe.	
	Antal.	Tons.	Antal.	Tons.
Singapore	4 861	4 116 947	4 916	4 028 431
Penang	2 436	1 738 328	2 441	1 738 328
Malacca	1 611	306 595	1 611	306 595
Tilsammen	8 908	6 161 870	8 968	6 073 354

hvilket viser en Forøgelse baade i Antal og Tonnage af Skibe, ankomne og udklarerede i 1898.

Indførsel.

	1898.	1897.
Singapore	$ 170 733 470	$ 153 151 049
Penang	„ 50 374 858	„ 43 176 367
Malacca	„ 1 895 350	„ 2 021 817
	$ 223 003 678	$ 198 349 233

Udførsel.

	1898.	1897.
Singapore	$ 141 209 338	$ 127 914 626
Penang	„ 50 824 676	„ 42 143 225
Malacca	„ 2 106 666	„ 2 303 783
	$ 194 140 680	$ 172 361 634

Disse Tal viser ligeledes en meget tilfredsstillende Forøgelse baade af Indførselens og Udførselens Værdi i 1898. Forholdet ved de vigtigste Artikler stiller sig som følger:

Indførsel.

	1898.	1897.
Bomuldsvarer	5 719 552 Colly	4 713 243 Colly
Silke	Kvantiteten ikke opg.	270 053 —
Opium	14 444 Kasser	12 776 Kasser
Kul	508 000 Tons	551 161 Tons
Petroleum	898 000 Fade	973 341 Fade
Ris	7 301 466 piculs	7 675 844 piculs

Kulhandelen. Indførselen i Aarene 1893—1898 stiller sig i Sammenligning saaledes:

	Storbritannien.	Japan.	Australien.	Borneo.	Bengalen.	Andre Steder.
	Tons.	Tons.	Tons.	Tons.	Tons.	Tons.
1893:	151 003	118 379	38 403	11 273	14 928	150
1894:	187 025	192 409	30 431	22 917	4 652	1 303
1895:	157 170	194 053	42 279	47 844	18 744	8 085
1896:	99 885	239 613	31 648	52 044	17 479	2 096
1897:	97 040	279 869	55 842	37 040	72 243	9 127
1898:	46 118	266 814	77 655	23 592	80 040	12 519

Cardiff-Kul viser en Nedgang af omtrent 50 pCt. paa Grund af Grubearbeiderstreiken i Wales, der varede næsten 8 Maaneder; men den forøgede Indførsel fra Australien og Bengalen bevirkede, at 1898 Aars samlede Kulindførsel kun blev ca. 10 pCt. mindre end det foregaaende Aars. Priserne varierede fra $ 18 til $ 30 leveret paa Bryggen for Cardiff-Kul, 19 sh. til 25 sh. fra Skib for australske, $ $8\frac{1}{2}$ til 10 fra Skib for bengalske, $ 9 til $ 11 fra Skib for japanske og $ $7\frac{1}{2}$ til $ 8 for labuanske Kul.

Udførselen. Den sædvanlige komparative Opgave for 1898 er endnu ikke bleven offentliggjort, hvorfor Detaljer herom ikke kan meddeles.

Fyre. Der blev ikke foretaget Forandringer ved nogen af disse i Aarets Løb, og de berettedes alle at funktionere godt.

Vexelkurser. Følgende Tal viser Fluktuationerne i Aaret:

	Høiest.	Lavest.	Sidste Notering.
Bankvexler paa London			
4 Mdr. Sigt . . .	2 sh.	1 sh. $10\frac{3}{16}$ d	1 sh. $11\frac{7}{8}$ d
Sovereigns i Kjøb . .	10.20	10.82	10.40
Bankvexler paa Paris .	Frcs. 2.49	2.30	$2.47\frac{1}{2}$
Calcutta Rupees . . .	„ 151	$139\frac{1}{2}$	147
Java Gulden	„ 118	110	$117\frac{1}{2}$

H. P. Waddell.

Moskwa.

Aarsberetning for 1898 ved Konsul N. Winkel dateret 1/13 November 1899.

Totalbeløbet af Ruslands Indførsel og Udførsel over den europæiske Grændse udgjorde i Aaret 1898 ifølge Meddelelse fra Tolddepartementets statistiske Bureau R. 1 271 997 000 mod R. 1 212 878 000 i 1897. Deraf falder paa Eksporten R. 709 984 000 mod R. 704 347 000 i det foregaaende Aar, paa Importen R. 562 013 000 mod R. 508 531 000 i Aaret 1897. Forskjellen i Favør af Udførselen beløber sig saaledes i Aaret 1897 til R. 195 816 000 eller $38^1/_2$ pCt., i Aaret 1898 derimod blot til R. 147 971 000 eller $26^1/_3$ pCt. Stigningen i Udførselen i Aaret 1898 mod foregaaende Aar gjælder dog kun Værdien, thi kvantitativt har Eksporten været ringere end i 1897, hvad der finder sin Forklaring deri, at Prisen paa Hovedudførselsartikelen Korn gjennemsnitlig stod ca. $12^1/_2$ pCt. høiere end forrige Aar. Udførselen af Æg har taget stort Opsving, idet den kvantitativt er steget med ca. 6.7 pCt. eller 117 Mill. Stkr., men i Værdi med 22 pCt. eller 5.8 Mill. Rubel.

Udførselen af Korn udgjorde i 1897 488 783 000 Pud til en Værdi af R. 353 513 000 mod i 1898 458 792 000 Pud til en Værdi af R. 370 453 000. Gjennemsnitsprisen pr. Pud var i 1897 72 Kop., i 1898 81 Kop.

Udførselen af de vigtigste Kornsorter i de to sidste Aar fremgaar af følgende Tabel:

	1897.		1898.		Forøgelse eller Formindskelse i 1898 i pCt.	
	Mill. Pud.	Mill. Rub.	Mill. Pud.	Mill. Rub.		
Hvede	213.3	197	177.5	193.5	÷ 16.8	÷ 1.8
Rug	73.5	41.8	67.1	47.9	÷ 8.7	+ 14.6
Byg	89.4	45	106.1	58	+ 18.7	+ 28.9
Havre	43.6	26.3	25.2	17.9	÷ 42.2	÷ 31.9
Mais	21.2	10.2	46.3	23.4	+ 118.4	+ 129.4

Foruden Æg viser følgende Artikler en forøget Udførsel i 1898: Smør 17 pCt. i Kvantitet og 22.2 pCt. i Værdi, Bygningstræmateriale 4.9 pCt., Naphtaprodukter 6.7 pCt. i Kvantitet og 4 pCt. i Værdi, Hamp 11.4 pCt. i Kvantitet og 1.8 pCt. i Værdi.

Den betydeligste Nedgang i Exporten i Aaret 1898 viser følgende Artikler: Oljefrø, særlig Hampefrø med 15.3 Mill. Pud mod 33.1 Mill i 1897 og 24 Mill. i Gjennemsnit i 1893—97; Sukker viser en Nedgang af 11 pCt. i Kvantitet og 12.6 pCt. i Værdi, Børster og Haar 0.9 pCt. i Kvantitet og 14.9 pCt. i Værdi, raa Uld henholdsvis 22 pCt. og 24.7 pCt.

Importen oversteg foregaaende Aars med 10.5 pCt. og det temmelig ligelig for alle Artiklers Vedkommende. En væsentlig Forhøielse udviser kun Maskiner og Metalvarer, hvoraf Importen steg med 39.4 pCt. i Kvantitet og 25.5 Mill. Rubel (= 46.3 pCt.) i Værdi for førstnævnte og med 575 000 Pud (15.6 pCt.) og 4.6 Mill. Rubel (16.3 pCt.) for sidstnævnte Artikel.

Af de Stater, hvortil Udførselen gik, indtager Tyskland første Plads; Exporten did i 1898 repræsenterede en Værdi af 179 254 000 Rubel mod 175 257 000 Rubel foregaaende Aar. Til England udførtes for 140 447 000 Rubel mod 150 908 000 Rubel i 1897. Kun Værdien af den did udførte Naphta og Hamp er steget, alle andre Artikler viser Nedgang. Udførselen til Holland og Belgien var betydelig mindre, hovedsagelig for Hvedes Vedkommende, derimod udviste Udførselen til Frankrige og Østerrige en Forhøielse navnlig af Hvede og Mais. Desuden udviste Exporten Forhøielse for Italien, Tyrkiet, Danmark, Rumænien, Ægypten og de forenede Staters Vedkommende.

Importen i 1898 udviste Forøgelse for alle Stater med Undtagelse af Belgien, Italien, Ægypten og Ostindien.

Handelen med Finland udviste Forøgelse, saavel hvad Import som Export angaar. Der udførtes Varer for 33 400 000 Rubel i 1898 mod 30 432 000 Rubel i 1897, indførtes for 19 109 000 Rubel i 1898 mod 17 409 000 Rubel i 1897.

Antallet af de i Aaret 1898 i Trafiken paa det hvide, baltiske, sorte og azowske Have deltagende Handelsskibe udgjorde i det hele 10 947 med en Drægtighed af 8 774 000 Reg. Ton mod 11 005 dr. 9 062 000 Reg. Ton i 1897. Deraf var:

udenlandske	i 1898:	9 368 dr.	7 876 000	Reg. Ton
—	- 1897:	9 513 „	8 264 000	—
russiske	- 1898:	1 579 „	898 000	—
—	- 1897:	1 492 „	798 000	—

Toldindtægterne udgjorde i 1898 228 940 167 Rubel, deraf paa den europæiske Grændse (inclusive Finland) 204 238 720 Rubel, paa den asiatiske 24 701 447 Rubel. Totalsummen oversteg 1897 Aars med 93 986 000 Rubel eller 69.65 pCt., Gjennemsnitsbeløbet for Femaaret 1888—92 med 41 604 000 Rubel eller 22.20 pCt., for 1893—97 med 26 294 000 Rubel eller 12.97 pCt.

Exporten af de vigtigste Udførselsartikler i 1898 sammenlignet med 1897 stillede sig som følger:

		1897.		1898.
Levnetsmidler	Rub.	413 635 000	Rub.	433 496 000
heraf Hvede	„	196 934 000	„	193 467 000
Rug	„	41 765 000	„	47 936 000
Byg	„	45 025 000	„	57 980 000
Raamateriale og Halvfabrikater	„	254 594 000	„	238 397 000
heraf Træmaterialer	„	54 781 000	„	57 427 000
Hør	„	50 841 000	„	51 803 000
Frø, alle Slags	„	45 309 000	„	27 158 000
Dyr	„	17 092 000	„	16 848 000
Fabrikater	„	19 026 000	„	21 243 000
Importerede Varer:				
Levnetsmidler	„	64 058 000	„	69 803 000
deraf The	„	17 867 000	„	20 123 000
Raamaterialer og Halvfabrikater	„	291 622 000	„	302 134 000
Fabrikater	„	151 231 000	„	188 565 000

Det samlede Udbytte af Kornhøsten i 1898 udgjorde 3 249 884 000 Pud og var 35 886 000 Pud eller 1.4 pCt. mindre end gjennemsnitlig for de sidste 5 Aar, derimod betydelig høiere end i 1897, nemlig 472 741 000 Pud eller 17 pCt.

Det gjennemsnitlige Overskud af Korn pr. Individ udgjorde i 1898 25,18 Pud og overstiger Gjennemsnittet af den til Brødfødning nødvendige Kornmængde 13 Pud med 12.18 Pud. Det sees saaledes, at Høstudbyttet for 1898 dækker Behovet og endnu afgiver et betydeligt Overskud til Export m. m.

I de forskjellige Distrikter var Udfaldet af Høsten meget forskjelligt; den østlige Del af det europæiske Rusland, navnlig Okagebetet og de nedre Wolga- og Kamaegne fik en maadelig Høst; særlig i Guvernementerne Wjatka, Simbirsk, Ufa, Samara og Kasan var Resultatet daarligt. I disse Guvernementer har kun faa Distrikter noget Overskud. De vestlige Guvernementer i europæisk Rusland havde en bedre Høst; men heldigst var Forholdene i Guvernementerne Besarabien, Taurien, Cherson og Ekaterinoslaw, hvor Overskuddet androg til 55.04 til 74.35 Pud pr. Individ af Landbefolkningen.

Nishnij-Markedet i Aaret 1898 stod, saavel hvad Varetilførsel som Omsætning angaar, tilbage for foregaaende Aar, idet Tilførselen beløb sig til en Værdi af 156 050 000 Rubel mod 165 337 000 i 1897 og Salget til 128 580 000 Rubel mod 142 664 000 i 1897.

Colombo, Ceylon.

Fra fremmede Lande ankom i 1898 til Colombo 13 norske Skibe dr. 19 578 Tons. 4 Fartøier indehavde Ladning af Stykgods, 5 Ris, 2 Sukker, 1 Kul og 1 Sleepers; samtlige afgik uden at losse undtagen sidstnævnte, der afgik i Ballast. Erlagte Konsulatafgifter £ 1. 15. 0.

Til Point de Galle ankom 5 norske Fartøier dr. 8 491 Tons. Erlagte Konsulatafgifter ingen.

Ingen svenske Skibe ankom i Aarets Løb til Konsulatdistriktet.

Alexandria.

Af norske Skibe ankom i Aaret 1898 til Alexandria 21 dr. 29 203 Tons, alle Dampskibe, deraf 15 dr. 21 213 Tons med Ladning. Optjente Bruttofragter £ 23 040. 0. 0.

Til Port Said ankom 6 norske Dampskibe dr. 6 899 Tons, alle med Ladning. Bruttofragter £ 4 140. 0. 0. Ialt ankom saaledes til Distriktet 27 norske Dampskibe dr. 36 102 Tons. Af disse afgik fra Hovedstationen 11 dr. 15 236 Tons med Ladning og 9 dr. 12 859 Tons i Ballast og fra Port Said 2 dr. 2 406 Tons med Ladning og 4 dr. 4 493 Tons i Ballast. 47 norske Skibe dr. 81 264 Tons passerede i Aarets Løb gjennem Suezkanalen.

Af svenske Fartøier ankom 17 dr. 29 680 Tons. Erlagte Konsulatafgifter: af norske Skibe, ved Hovedstationen £ 97. 0. 1, ved Vicekonsulatet i Port Said Fr. 555.45; af svenske Fartøier £ 85. 3. 10.

Aarsberetning for 1898 ved Vicekonsul H. Barker.

I finansiel Henseende er Ægyptens Stilling meget blomstrende, og Budgettet viser nu et smukt Overskud af omkring £ 484 000. Alexandrias Befolkning har næsten fordoblet sig i det sidste Tiaar, og Byen vokser mægtig i alle Retninger.

Bomuldshøsten i 1898—99 er ca. 1 000 000 Kantar mindre end forrige Aars, hvilket betyder et Tab for Landet af omkring £ 2 000 000; dette skyldes til en vis Grad usædvanlig kjøligt Veir i de sidste Sommermaaneder i 1898, der forsinkede Modningen og senere efterfulgtes af Taage, efterat Planterne allerede var svækkede af Tørke, og den usædvanlige Hede i Begyndelsen af Oktober frembragte Marker, der var rige paa Trær og Blade, men ikke paa Bomuldskapsler. I September holdt Priserne sig temmelig faste med svagt stigende Tendens til Midten af November, da lokale Spekulanter drev Priserne op til høit over Noteringerne for amerikansk Bomuld, hvilket reducerede Forbruget af ægyptisk Vare i Rusland og Amerika med fulde 50 pCt. mod foregaaende Aar. Gjennemsnitsprisen for „good fair"-Kvalitet naaede ved Udgangen af December 1898 $4^{15}/_{16}$ d pr. lb. frit ombord. Det samlede Udbytte anslaaes til omkring 5 500 000 Kantar mod 6 500 000 i 1897—98, men Lageret af dette Aars Høst staar betydelig over forrige Aars, og det maa beklages, at Brugen af ægyptisk Bomuld ikke synes at tiltage i Norge og Sverige i samme Forhold som i andre Lande.

Den samlede Udførsel af Bomuldsfrø i 1898 beløb sig til 412 620 Tons mod 448 560 Tons i foregaaende Aar; heraf gik til Storbritannien og Irland 357 160 Tons mod 395 050 Tons i 1897 og til Kontinentet 55 460 Tons mod 53 510 Tons i 1897.

Udførselen af Kornvarer synes at gaa tilbage. Paa Grund af den sterke Efterspørgsel i Europa som Følge af den spansk-amerikanske Krig foregik der atter Udførsel af Hvede, dog kun i ringe Udstrækning, da Nedgangen

i Priserne paa de vigtigste europæiske Salgsmarkeder snart standsede al yderligere Udførsel.

Bønner. Totalbeløbet af, hvad der kunde afsees til Export, er igjen gaaet ned paa Grund af Stigning i det lokale Forbrug; til England gik kun Halvdelen af, hvad der skibedes forrige Aar.

Sukker. Sukkerrørhøsten i 1898 led af Frost, og som Følge heraf kunde kun et mindre Kvantum afsees til Export end i foregaaende Aar, hvorhos Forbruget af Raasukker i Raffinaderierne tiltager; der produceres saaledes mere Sukker, end hele Ægypten tiltrænger, og i Løbet af de sidste 3 eller 4 Aar har Amerika lagt Beslag paa Hovedmassen af krystalliseret Sukker, saa at der kun bliver lidet eller intet tilbage for de europæiske Markeder.

Indførselen af Jern, Staal, Tin etc. gaar fremad; det lille, som kommer fra Sverige, maa omlades i Ruteskibene fra Antwerpen, Hamburg og Hull.

Tømmer. Indførselen af Tømmer i 1898 fra Norge og Sverige tiltog betydelig; Totalbeløbet udgjør omtrent 24 000 Standards, der afsattes til £ 11—12 pr. Standard for Planker leveret her, inclusive Fragt og alle andre Omkostninger; Bjelker afsættes til £ 3. 15. 0 pr. Standard. Mængden af, hvad der er importeret, kan ikke fuldt nøiagtig opgives paa Grund af manglende Opgaver fra Toldvæsenet.

Det er glædeligt at kunne notere, at norske og svenske Exportartikler saasom Bord, Papir, Fyrstikker, Klipfisk, Sild o. s. v. bliver mere paaskjønnet, og at der synes at være Udsigt til en øget Import, hvis der blot kunde istandbringes en direkte Forbindelse.

Kulhandelen. Det mest fremtrædende Træk i denne Forretningsgren, hvilket viste sig meget skjæbnesvangert for alle interesserede, var den store Cardiffstreike forrige Aar, som varede fra Marts til 31te August og bragte Priserne paa Kul til at stige betydelig og holde sig paa dette høie Standpunkt Resten af Aaret. Forbruget stiger fremdeles, og i sidste Aar importeredes ikke mindre end 1 747 934 Tons Kul, Kokes og „patent fuel;“ der betaltes herfor følgende Gjennemsnitspriser: Cardiff 25—30 sh. pr. Ton cif, Newcastle 19 sh. 6 d—25 sh., Lancashire 17 sh. 6 d—21 sh. 6 d, skotske 20—25 sh.

Paa Fragtmarkedet har i det forløbne Aar baade for udgaaende og indgaaende Raterne været lønnende for Rederne. Der noteredes saaledes følgende Fragter: for Bomuld til Liverpool pr. Ton à 40 Kubikfod: Januar 9 sh. 6 d—11 sh., April 8 sh.—11 sh., Juni 11—14 sh., Juli og August 9 sh. 6 d—11 sh., Oktober 14 sh.—15 sh. 6 d, December 9 sh. 6 d—11 sh.; Korn til Liverpool pr. quarter à 480 lbs. 2 sh. hele Aaret igjennem; Bomuldsfrø til London, Hull og Østkysten pr. Ton à 20 cwt.: Januar 8 sh.—10 sh. 6 d, April 6 sh.—12 sh., Juli 7 sh.—10 sh., Oktober 11 sh.—14 sh., December 8 sh.—12 sh.; Korn til London, Hull og Østkysten pr. quarter à 480 lbs. 1 sh. 3 d—2 sh. 3 d; høiest stod Fragterne for denne Artikel i Mai—Juni og Oktober—December.

Det er en Tilfredsstillelse at kunne berette, at Arbeidet med at udvide den nuværende Kulmolo og give den en samlet Bredde af omkring 100 Meter

drives paa med fuld Kraft. Herved vil dens Areal vokse med 30 000 Kvadratmeter og afgive Oplagsrum for 100 000 Tons Kul samt de nødvendige Maskiner til Lettelse af Losning af Dampskibe; dette vil blive et stort Gode for Skibsfarten, da det vil hindre Forsinkelse, medens det nu ofte hænder, at Dampskibe maa vente i dagevis, før der kan skaffes dem Leilighed til at losse langs nogen af Kulkaierne. Man beregner, at det vil kræve en Bekostning af over £ 900 000 at udføre denne meget paakrævede Forbedring, saa at der kan skaffes tilstrækkelig Laste- og Losseplads for alle Slags Varer, særlig Kul.

Indberetning

fra Generalkonsulatet i Kjøbenhavn af 7de November 1899.

Af en af Danmarks statistiske Bureau udgiven Beretning om Danmarks Handelsflaade og Skibsfart i 1898 fremgaar det bl. a., at ved Udgangen af Aaret 1898 bestod det egentlige Danmarks (altsaa ikke medregnet Færøerne, Island og Dansk Vestindien) Handelsflaade af 3 496 Fartøier over 4 Tons dr. tilsammen 381 289 netto Tons*). Heraf opgik Seilfartøierne til 3 020 dr. 158 155 Tons og Dampskibene til 476 dr. 223 134 Tons. Desuden fandtes 11 724 Baade dr. 4 Tons eller mindre.

Af Dampskibene anvendtes 365 til Fragt og Passagerfart.

Dampskibsflaaden tiltog i Aaret med 42 425 Tons, modsvarende 23½ pCt. Hvor relativt stor denne Tilvækst er, mærkes bedst, naar man betænker, at hele den danske Dampskibsflaade ikke før i 1878 havde opnaaet denne Drægtighed.

Seilflaaden formindskedes i Aaret med 4 776 Tons. Dens Nedgang i den sidste Femaarsperiode har udgjort 36 500 Tons (efter Donauregelen, som gjaldt før 1895). I samme Periode er Dampskibsflaaden forøget med 114 Fartøier dr. 116 722 Tons (D.r.) eller omtrent 91 pCt. Dampskibenes Antal og Tonnage har været i uafbrudt Tilvækst i Perioden.

I 1898 byggedes inden Danmark 79 Seilskibe dr. 3 082 Tons samt 9 Dampskibe dr. 3 916 Tons med en beregnet Omkostning for de første af Kr. 770 000.00 og for de sidste af Kr. 2 800 000.00. I Udlandet byggedes 4 Seilskibe dr. 324 Tons og 30 Dampskibe dr. 31 966 Tons til en Bekostning, iberegnet Indførselstolden, af resp. Kr. 329 800.00 og Kr. 13 554 300.00.

Fiskeriflaaden bestod ved Udgangen af 1898 af 946 Seilskibe dr. 10 795 Tons og 5 Dampskibe dr. 284 Tons.

Af Salgssummen for de til Udlandet solgte danske Fartøier Kr. 959 500.00 faldt Kr. 470 300.00 paa Sverige og Kr. 242 400.00 paa Norge.

*) Den engelske Regel, naar ikke Donauregelen særskilt opgives.

Af Fartøier fra 4 til 50 Tons fandtes 2 400 Seilskibe dr. 34 793 Tons og 146 Dampskibe dr. 2 321 Tons, fra 50—300 Tons 539 Seilskibe dr. 73 061 Tons og 114 Dampskibe dr. 17 598 Tons, samt over 300 Tons 81 Seilskibe dr. 50 301 Tons og 216 Dampskibe dr. 203 215 Tons.

Af meget store Fartøier, d. v. s. over 1 000 Tons, fandtes ved Udgangen af Aaret 1898 13 Seilskibe dr. 16 742 Tons og 78 Dampskibe dr. 116 950 Tons.

Af Byen Kjøbenhavns Dampskibsflaade eiede et eneste Selskab „Det Forenede Dampskibsselskab" 82 Fartøier dr. 56 142 Tons og 13 018 nom. Hestekræfter. Dette Selskabs hele Dampskibsflaade opgik til 120 Fartøier dr. 65 029 Tons og 17 716 Hestekræfter.

Den samlede Kvantitet af Varer, som ind- og udførtes til og fra Danmark, (Frihavnea fra og med 1897 betragtet som dansk Territorium) udgjorde 3 570 000 Tons, eller 144 000 Tons mere end i 1897. I den sidste 30-Aarsperiode har den indgaaende Godsmængde firedoblet sig, den udgaaende blot fordoblet sig. Den med Seilskibe befordrede Godsmængde holder sig ved samme Tal som ved den nævnte Periodes Begyndelse eller omkring 900 000 Tons. Forøgelsen falder paa Dampskibsflaaden, som nu besørger $^3/_4$ af Vareomsætningen.

Af hele Vareomsætningen med Udlandet falder $^2/_5$ paa England, $^1/_6$ paa Sverige, $^1/_7$ paa Tyskland, $^1/_{40}$ paa Norge o. s. v.

Den samlede Tonnage for ind- og udklarerede Fartøier udgjorde omkring 11 200 000 Tons.

Skibsfarten paa Sverige udviser en samlet Fartøisdrægtighed af 3,6 Mill. Tons. Heraf kommer 1,6 Mill. Tons paa Dampfærgefarten paa Helsingborg og Malmø.

Paa Norge kommer en Fartøistonnage af 620 000 Tons.

Fordelt paa hvert Lands Flag er Danmarks totale Vareomsætning med Udlandet for 51 pCt.'s Vedk. besørget af danske Fartøier, 14.5 pCt. af engelske, 13,7 pCt. af svenske, 9,4 pCt. af norske o. s. v.

Af fremmede Fartøier er det især svenske Seilskibe og engelske Dampskibe, som deltager i Danmarks Vareomsætning med Udlandet.

Af hele den med Seilskibe foregaaende Vareomsætning kommer omkr. $^1/_3$ paa svenske Fartøier og omkr. $^1/_7$ paa norske.

Af Omsætningen med Dampskibe kommer omtrent $^3/_5$ paa Danmarks egne Fartøier og omkr. $^1/_{13}$ paa hver af Sveriges og Norges Dampskibsflaader.

Tager man blot Hensyn til de fremmede Fartøiers Andel i Varetransporten, finder man, at af den med Seilskibe foregaaede Omsætning kommer 48,7 pCt. paa svenske Fartøier og 22,1 pCt. paa norske Fartøier. For de fremmede Dampskibe bliver de tilsvarende Zifre 16,9 pCt. og 17,4 pCt.

Guatemala.

Aarsberetning for 1898 ved Generalkonsul H. Payens dateret 21de Oktober 1899.

Har Aaret 1897 for Fristaten Guatemala i økonomisk Henseende vist sig som et ret sørgeligt, saa har Forholdene i Aaret 1898 trods den almindelige Forventning om Bedring desværre betydelig forværret sig.

Indførselen er i en forbausende Grad gaaet tilbage. I Aaret 1897 beløb den samlede Værdi af de importerede Artikler sig til $ 6 867 857 (Gulddollars), medens Importens Værdi for 1898 kun beløb sig til $ 3 880 668 (Gulddollars), hvilket altsaa viser den ikke ubetydelige Difference af $ 2 987 200 (Gulddollars) mindre.

Blandt de exporterende Lande, der har lidt herunder, kan anføres følgende, med Opgave over Forskjellen mellem Indførselens Værdi i Aarene 1897 og 1898:

	1897	1898
Storbritannien	$ 1 484 246	$ 648 445
Frankrige	„ 878 873	„ 217 337
Tyskland	„ 1 483 710	„ 937 839
De forenede Stater N. A.	„ 2 296 790	„ 1 549 146

Af de vigtigere Indførselsartikler kan nævnes følgende med Angivelse af Forskjellen mellem Værdien af disse i 1897 og 1898:

	1898	1897
Bomuldsvarer	$ 588 608	$ 1 716 984
Konserver	„ 117 126	„ 350 444
Droger og Medicinvarer	„ 110 340	„ 72 816
Poteter, Mais etc.	„ 162 661	„ 65 208
Kobber	„ 9 129	„ 69 523
Læder og Lædervarer	„ 102 227	„ 97 467
Maskiner	„ 169 888	„ 128 950
Mel	„ 422 833	„ 340 126
Øl	„ 48 579	„ 172 169
Trælast	„ 30 019	„ 160 885

Beløbet af Indførselstolden udgjorde i 1897 . . . $ 4 430 148,10 Sølv
1898 . . . „ 3 107 963,00 „

altsaa for 1898 en Formindskelse af . . . . . $ 1 322 185,10 Sølv

Udførsel. Den samlede Værdi af de exporterede Produkter beløb sig for Aaret 1897 til . . . . . $ 19 775,800
1898 - . . . . . „ 15 377 460

hvilket viser den betydelige Nedgang i 1898 af . . . . . $ 4 398 340

Kaffe. Kvantiteten af den exporterede Kaffe var vistnok en Ubetydelighed større end i 1897, men de derfor betalte Priser stiller sig ganske betydelig lavere end tidligere.

Der blev udført:

1897: 824 755 quintales (Centner) til Værdi $ 18 875 700
1898: 826 033 — — „ — „ 14 062 600,

hvilket Resultat viser den ikke uvæsentlige Mindreværdi af næsten 5 Millioner Sølvdollars. Aarsagen til Kaffeens Synken i Værdi er vel at søge i Høstens større Afkastning i Brasilien, Afrika etc.

Af de forannævnte Kvantiteter blev afskibet til:

	1898	1897
Tyskland	499 270 qtls.	543 807 qtls.
England	180 000 „	123 277 „
Forenede Stater N. A. . .	128 373 „	137 055 „
Andre Lande	18 390 „	20 616 „
	826 033 qtls.	824 755 qtls.

hvorfor erlagdes en Exporttold af $ 2 070 428
mod „ 2 340 236 i 1897.

Sukker. Exporten af Sukker udgjorde i 1898 2 834 167 Kilogr. til en Værdi af $ 843 400.

Dette Produkts tiltagende Udførsel er forbausende, naar man betænker, at Værdien af den hele Export af Sukker i Aaret 1897 repræsenterede det forsvindende Beløb af $ 1 200.

Kautschuk. Ogsaa i Udførselen af denne Artikel er der indtraadt en glædelig Forandring. Medens Exportværdien i 1897 naaede en Høide af $ 46 800, saa beløb Værdien for 1898 sig til $ 169 450, og det er at vente, at Udførselen i de kommende Aar vil tiltage betydelig. Den her indvundne Kautschuk er af fortrinlig Kvalitet.

Kjøbere af dette Produkt var Amerikas forenede Stater, England og Tyskland, til hvilke Lande der afskibedes omtrent lige meget til hvert.

Bananer, Huder og Raadyrskind udgjør vistnok ogsaa en Exportartikel, men dog ikke af nogen Betydning, og man maa forundres over, at der ikke vises disse Landets Produkter større Opmærksomhed.

Finanser.

Statsindtægterne for 1898 beløb sig ialt til $ 9 738 661 Sølv (omtrent £ 695 000) imod $ 12 479 742 i Aaret 1897, hvilket saaledes viser en Mindreindtægt af $ 2 741 081 Sølv.

Statslaan. Regjeringen beskjæftiger sig nu med Optagelse af et Laan paa 3 Millioner £-Sterling, der skulde kontraheres med tyske, engelske og nordamerikanske Bankinstituter. Laanet skulde tjene til at konvertere den samlede Statsgjæld til én udenlandsk, deri indbefattet 6 Millioner i Papirpenge, hvis Udstedelse i 1899 er bestemt. Som Garantier vilde fra den herværende Regjerings Side eventuelt blive stillet Landets Toldsteder, hvis Forvaltning da skulde overdrages et fremmed Syndikat.

De deraf flydende Indtægter vilde blive anvendte til Forrentning af det omhandlede Laan og dets successive Amortisation.

Jernbaner.

Endnu er ikke Projektet om den fortsatte Bygning af Nordjernbanen, der skal forbinde Hovedstaden Guatemala med det atlantiske Ocean (Port Barrios), kommen til Udførelse.

Dampskibslinjer.

Uagtet „Pacific Mail Steamship Co." i Ruten mellem San Francisco og Panama endnu stedse er den Dampskibslinje, som tager Løvens Part af Trafiken paa Centralamerikas Pacifikkyst, saa har denne Linje dog for nærværende en skarp Konkurrance at bestaa saavel med „Kosmoslinjen" (direkte Fart via Magellan Strædet til Hamburg) som med „Pacific Steam Navigation Co. and Chilian Line" (Gjennemgangsfragter til Europa via Valparaiso).

Lima (Callao).

Fra fremmede Lande ankom i 1898 6 norske Skibe dr. 6 194 Tons. Af Fartøierne, hvoraf 2 var Dampskibe, medbragte 3 Stykgodsladning, 1 Stykgods og Kul, 1 Stykgods og Dynamit, 1 Kul. Bruttofragter for 4 Skibe £ 4 906, for et (1 442 Tons) £ 800 pr. Maaned. Samtlige afgik i Ballast. Erlagte Konsulatafgifter Kr. 395.95.

Ingen svenske Skibe ankom i 1898 til Callao.

Paa norske Skibe paamønstredes 4, afmønstredes 3 Sømænd; ingen rømte.

Buenos Aires.

Opgave over det samlede Beløb af de ved Generalkonsulatet i Buenos Aires i Aaret 1898 oppebaarne Afgifter.

	Erlagte Konsulatafgifter.			
	Ved Hoved-stationen.	Ved Vicekonsulsstationerne. Ialt erlagt.	Heraf tilfaldt Generalkonsulen.	Ialt tilfaldt Generalkonsulen.
Af norske Fartøier	Kr. 3 987.42	Kr. 2 131.20	Kr. 1 065.60	Kr. 5 053.02
Af svenske Fartøier	„ —	„ 36.51	„ 18.25	„ 18.25
	Kr. 3 987.42	Kr. 2 167.71	Kr. 1 083.85	Kr. 5 071.27

Expeditionsgebyrer ved Hovedstationen.

Af norske	Expeditioner	Kr. 1 012.00
„ svenske	—	„ 98.00
		Kr. 1 110.00

S. A. Christophersen.

*) Se Hefte 8, Side 324.

Nassau, Bahama.

Til Hovedstationen ankom i 1898 et norsk Dampskib dr. 895 Tons. Fartøiet anløb tvende Gange for Post ifølge Kontrakt med Ward Line S. S. Co. Derhos anløb et norsk Dampskib dr. 302 Tons i Ballast for Ordre.

Erlagte Konsulatafgifter £ 6. 11. 8, Expeditionsafgifter ingen.

Ingen svenske Skibe ankom i Aaret til Hovedstationen.

Fra Vicekonsulatet i Turks Islands mangler Opgave.

Indberetning

fra kommerciel Stipendiat for Vestaustralien Geo. Bonnevie

dateret Fremantle November 1899.

Jeg giver mig herved den Ære at indberette som følger:

Vestaustraliens Befolkning.

Koloniens Befolkning udgjorde ved Udgangen af 1898 168 129 Indbyggere; heraf var 112 054 af Mandkjøn og 56 075 af Kvindekjøn.

Følgende Tabel viser den aarlige Øgning siden 1890

1890	46 290	Indbyggere
1891	53 285	—
1892	58 674	—
1893	65 064	—
1894	82 072	—
1895	101 235	—
1896	137 946	—
1897	161 924	—
1898	168 129	—

For de øvrige australske Koloniers samt New Zealands Vedkommende var Folketallet $^{31}/_{12}$ 97:

New South Wales	1 323 460	Indbyggere
Victoria . . .	1 176 248	—
Queensland . .	484 700	—
South Australia .	363 044	—
Tasmania . . .	171 719	—
New Zealand .	729 056	—

Vestaustraliens Fladeindhold udgjør 975 920 engelske □ Mile, hvilket giver gjennemsnitlig ca. 1 Indbygger paa hver 6 □ Mile.

Import og Export.

Værdien af Vestaustraliens Import for hvert af de sidst forløbne 5 Aar var følgende:

1894 . . .	£ 2 114 414
1895	„ 3 774 951
1896	„ 6 493 557
1897	„ 6 418 565
1898	„ 5 241 965

For 1898 var Værdien af Importen fordelt saaledes paa de forskjellige Lande:

Fra Storbritannien		£	2 051 872
„ de australske Kolonier:			
Victoria	£ 1 431 525		
South Australia	„ 651 224		
N. S. Wales	„ 637 292		
Queensland	„ 7 205		
New Zealand	„ 9 101		
Tasmania	„ 7 414		
		„	2 743 761
Fra andre brit. Besiddelser		„	165 123
„ Amerika		„	91 268
„ Tyskland		„	130 832
„ Frankrige		„	12 717
„ Belgien		„	15 767
„ Italien		„	3 251
„ Norge		„	4 921
„ Sverige		„	20 654
„ Andre Lande		„	1 799
		£	5 241 965

De vigtigste Importgjenstande var:

	1897 £	1898 £
Agerbrugsmaskiner	26 788	31 863
Ammunition & Explosiver	86 209	85 684
Apothekervarer	66 158	51 992
Affald	46 894	36 719
Bicykler	73 158	34 702
Biscuits	11 182	10 780
Blankets & Tepper	11 876	11 411
Beklædningsartikler & Manufactur	619 282	499 867
Bøger, trykte	18 914	28 520
Byg, Havre og Mais	118 000	90 000
Blæk	6 000	4 000
Cement	16 261	19 378
Cigarer	31 611	18 278
Cigaretter	19 221	19 048
Cyanide	7 531	36 773
Dampkjedler	20 594	13 604
Døre	13 786	4 299
Dampmaskiner og Dele deraf	17 346	11 517
Elektriske Klokker, Ledninger etc.	8 570	7 625
Fisk, preserveret	33 877	24 402
Frugt do.	32 049	30 474
Do. frisk og tørret	38 000	30 000
Flasker, tomme	11 290	8 570
Fyrstikker (Træ og Vox)	10 764	8 221
Glasvarer	12 840	9 766
Do. Vinduesglas	14 624	7 455

	1897 £	1898 £
Gulvklæder, Matter etc.	26 945	16 174
Gjødningsstoffe	10 926	16 000
Grønsager, preserverede	18 473	15 361
Hvede	51 282	56 906
Hvedemel	197 519	156 411
Havre	109 719	81 878
Havremel	11 092	11 747
Hatter & Damehatter	31 000	18 000
Humle	10 720	12 941
Hø og Hakkelse	59 020	9 650
Jern:		
Stangjern	24 033	25 377
Galvaniseret Bølgeblik	179 407	137 115
Slet galvaniseret Blik	4 403	10 495
Gas-, Vand- og Kloakrør	58 616	51 975
Ovne og Komfyrer	6 603	4 535
Jernbaand	1 262	1 174
Pigjern	2 819	4 124
Jernskabe	6 988	3 013
Jerntanker	16 138	12 915
Staaltraadnet	6 000	6 000
Isenkramvarer	77 724	47 938
Juvelerarbeider	15 407	23 926
Jernbanematerialier	647 588	383 719
Klokker og Uhre	19 830	17 583
Kul	94 938	84 246
Koks	2 165	8 867
Kaffe	4 600	5 000
Konfekturer	9 928	7 900
Knive, Gafler etc.	12 000	7 000
Kjød, ferskt	20 270	3 113
Do. preserveret og saltet	70 000	78 000
Kager og Puddinger	21 372	16 449
Cocoa	8 500	9 200
Levende Dyr:		
Kvæg (for Slagt)	119 078	170 059
Faar (- „)	113 998	59 898
Kameler	34 875	2 180
Heste	29 336	5 304
Svin	9 256	11 867
Fjærkræ	3 218	2 059
Læder af alle Slags	19 225	26 124
Legetøi	14 091	12 166
Løg	13 545	11 887
Mursten	2 000	2 500
Mynt (Guld, Sølv og Bronce)	66 000	135 300
Møbler	58 000	26 000
Maskinerier for Grubedrift	201 169	247 691
Do. „ andet Brug	70 000	103 000

	1897 £	1898 £
Malt	27 933	28 932
Melk preserveret	73 709	73 198
Maling	8 514	7 720
Ost	11 290	8 575
Porcelainsvarer	20 264	12 906
Pianoer	14 249	9 909
Parafin	32 000	33 000
Papir	18 319	17 525
Do. Avispapir	9 016	8 119
Do. Skrivpapir og Kontorrekvisita	45 302	33 754
Pletsager	13 113	8 248
Poteter	43 795	69 430
Ris	13 000	17 000
Stearin	7 974	6 449
Stearinlys	19 921	2 994
Sæbe	17 000	16 000
Sukker	105 366	111 085
Staal	16 068	12 839
Syltetøier, Geleer	52 324	47 026
Sæletøi etc.	11 000	4 000
Spiger	30 312	21 752
Seildug	17 254	7 993
Smør	188 478	195 467
Skotøi	101 040	79 764
Sække og Sækkelærred	29 816	24 316
Spirituosa:		
Whisky	85 020	68 200
Cognac	35 407	23 694
Genever	8 813	7 090
Rum	3 376	2 318
Likører	3 118	2 061
Træ og Trævarer:		
Høvlede Bord	89 366	24 490
Planker og Tømmer	61 870	23 366
Lister	853	44
Kassebord	2 093	1 400
The	56 174	65 417
Tobak	50 000	52 000
Tagsten	3 273	2 006
Tøndestaver og Baand	7 500	6 342
Værktøi	50 663	28 610
Vindmøller for Vandpumpning	16 456	13 818
Vogne og Vognmateriel	40 000	11 500
Vine	54 677	30 082
Æg	51 429	52 667
Øl paa Tønder	23 578	19 531
Do. „ Flasker	128 815	75 668

Følgende Tabel viser Værdien af Australasias Import og Export for 1897.

		Import.		Export.
New South Wales	£	21 744 350	£	23 751 072
Victoria	„	15 454 482	„	16 739 670
Queensland	„	5 429 191	„	9 091 557
South Australia	„	7 277 086	„	7 070 750
West Australia	„	6 418 565	„	3 940 098
Tasmania	„	1 367 608	„	1 744 461
New Zealand	„	8 055 223	„	10 016 993
	£	65 746 505	£	72 354 601

Værdien af Vestaustraliens Export har firedoblet sig i Løbet af de sidste 5 Aar, hvad følgende Tabel viser.

I 1894	udgjorde	den £	1 251 406
1895	—	„ „	1 332 554
1896	—	„ „	1 650 226
1897	—	„ „	3 940 098
1898	—	„ „	4 960 006

Den stærke Øgning skyldes væsentlig Guld og Hardwoods.

De vigtigste Udførselsartikler og deres Værdi for 1897 og 1898 var:

		1897		1898
Guld	£	2 564 977	£	3 990 698
Hardwoods (Jarrah og Karri)	„	192 451	„	326 195
Uld	„	295 646	„	287 731
Perleskjæl	„	40 253	„	78 784
Perler	„	20 000	„	20 000
Skind og Huder	„	37 996	„	60 226
Sandalwood	„	49 480	„	31 812
Guano	„	3 250	„	9 386
Tin- og Kobbermalm	„	4 300	„	7 000

Guldproduktionen.

Som det vil sees af ovenstaaende Tabel, er Guld Vestaustraliens betydeligste Udførselsartikel, og den Hurtighed, hvormed denne Industri har udviklet sig og fremdeles gaar fremad, er forbausende. Fra for nogle faa Aar tilbage at være en ukjendt og i enhver Henseende ubetydelig og nærmest værdiløs Koloni har Vestaustralien nu taget en Plads som en af Verdens første guldproducerende Lande.

Det var i 1892, at rige Guldleier opdagedes i ørkenagtigt Land, ca. 300 eng. Mile østenfor Perth, med den Følge, at en „rush“ satte ind her. Slag i Slag fulgte nye Opdagelser, der bragte de to nu betydelige Grubesteder, Coolgardie og Kalgoorlie, til at springe op paa disse Guldfelter. Før Opdagelserne her var der vistnok fundet Guld paa andre Kanter af Kolonien f. Ex. i

Kimberley og Pilbarra i det nordlige, men Produktionen herfra var ubetydelig. Øgningen siden 1892 kan sees af følgende Tabel:

1892	59 548	ounces	= £	226 283
1893	110 890	—	= „	421 385
1894	207 131	—	= „	787 098
1895	231 512	—	= „	879 748
1896	281 265	—	= „	1 068 808
1897	674 993	—	= „	2 564 976
1898	1 050 183	—	= „	3 990 697

Der existerer nu inden Kolonien 17 særskilte Guldfelter med hver sin Jurisdiktion, af hvilke East Coolgardie (Kalgoorlie) er det vigtigste. De 17 Felter er:

	Ounces for 1898
Kimberley	287
Pilbarra	11 662
West Pilbarra	2 028
Ashburton	449
Gascoyne	—
Murchison	93 667
East Murchison	39 563
Yalgoo	3 756
Dundas	32 031
Coolgardie	727 227
Peak Hill	13 736
Yilgarn	32 031
East Coolgardie	450 312
North Coolgardie	70 625
North East Coolgardie	125 240
Mount Margaret	43 266
Broad Arrow	24 631

Der skjelnes i Almindelighed mellem „alluvial" Guld og Kvartsguld, efter Maaden hvorpaa det forekommer. Det førstnævnte, der som Regel findes rent i de øvre Sandlag, i Klumper eller som Støv, er i Tidernes Løb bortvasket fra sit oprindelige Leie, og kan erholdes ved de simpleste Midler; det forekommer dog aldrig i større Mængder. Kvartsguld derimod kræver kostbare Maskinerier og derfor betydelig Driftskapital for at kunne udvindes. Der er givet forskjellige Love for Erhvervelsen af Guldet under disse to Former, Love, der imidlertid har vist sig saa ufuldkomne, at Kollisioner og Tvistigheder, ofte af alvorlig Natur, hyppig forekommer mellem de saakaldte „alluvial diggers" og „leaseholders" d. e. Grubekompagnierne.

Da Efterretningen om de rige Guldfund i Vestaustralien spredtes, kastede det britiske Publikum sig med glubsk Begjærlighed over disse Trakter, og Kompagnier, sædvanligvis med betydelig Kapital, dannedes i London til Erhvervelse og Drift af „claims" i eller omkring Coolgardie og Kalgoorlie. I sin blinde Iver for at komme i Besiddelse af saadanne, forbundet med Vanskeligheden ved at kunne udøve nogen Kontrol, idet der dengang ingen Kommunikationsmidler fandtes, faldt mange af disse Kompagnier i Hænderne paa samvittigheds-

løse Svindlere. Mange af de erhvervede „claims“ viste sig derfor sluttelig at være absolut værdiløse. Der opgives, at omkring 500 engelske Kompagnier dannedes, med en Kapital af £ 50 000 000. Neppe mere end 50 af disse har fundet Driften af sine Eiendomme lønnende, medens ca. 10 Gruber indeholder umaadelige Rigdomme.

Eftersom mere og forbedret Maskineri anskaffes ved Gruberne, vil Udbyttet stadig øge. En Vanskelighed, som flere af dem har at kjæmpe med, er Mangelen paa ferskt Vand. I en vis Dybde kommer man altid til Vand, men det er stærkt saltholdigt og maa først kondenseres.

Man skulde tro, at et Land som Vestaustralien, med sine store Ressurcer, og som nu kan udføre Guld alene til en Værdi af $^1/_2$ Million £ pr. Maaned, skulde være i en sund finansiel Stilling, og at der vilde være en gjennemgaaende individuel Velstand inden Kolonien. Dette er saa langt fra Tilfældet. Her findes ligesaa megen Fattigdom, mere Uvidenhed, Tyranni og Vanstyre, mere Uærlighed og begaaes flere Forbrydelser end maaske i noget andet civiliseret Land i Verden. Som nævnt tilhører alle Guldgruberne her, de gode som de daarlige, engelske Kompagnier. Disse betaler ingen direkte Skat til Kolonien, og naar undtages en ubetydelig aarlig Grundleie samt Grubearbeidernes Lønninger, gaar det hele i de britiske Aktieeieres Lommer.

Alle Nødvendighedsartikler paa Guldfelterne er dyre, Klimatet er svækkende og Livets Ensformighed trykkende. Arbeidslønningerne er derfor endnu høie. Grubearbeidere betales fra £ 3. 10. 0 til £ 4 pr. Uge.

Værdien af Guldproduktionen for de øvrige australiske Koloniers Vedkommende for 1898 var:

Victoria	£	3 349 032
Queensland	„	2 750 349
New South Wales	„	1 244 330
South Australia	„	95 053
Tasmania	„	291 496
New Zealand	„	1 080 691

Vestaustraliens vigtigste Grubesteder er Coolgardie med 11 000 Indbyggere, Kalgoorlie med 20 000 Indbyggere, Cue med 3 000 Indbyggere og Menzies med 1 500 Indbyggere.

Af andre Metaller i Vestaustralien findes K o b b e r og T i n.

Kobber omkring Northampton ca. 20 miles nord for Geraldton. Driften af Kobbergruberne her har hidtil ikke vist sig lønnende.

Tin har i den senere Tid været fundet i større Kvanta omkring Greenbushes, nær Bunbury, og ved Marble Bar i Pilbarra Distrikt. Denne Bedrift er endnu i sin Begyndelse, men det antages, at den med Tiden vil blive af Betydning.

S t e n k u l. Rige Stenkulleier existerer i Koloniens sydvestlige Distrikt, men systematisk Drift af Minerne har kun fundet Sted i de sidste Maaneder. Ca. 200 Tons udtages daglig fra det saakaldte Collie Coalfield, ikke langt fra

Bunbury. Kvaliteten af de Kul, der hidtil har været bragt paa Markedet, har imidlertid været daarlig, og de kan neppe ventes at finde nogen udbredt Anvendelse. De benyttes her paa Regjeringens Jernbaner samt af et eller to Dampskibsselskaber.

De øvrige australasiske Kolonier producerer følgende Kvanta Kul:

	Tons i 1896
New South Wales	3 909 517
Victoria	226 562
Queensland	371 390
New Zealand	792 851

Trælast-Industrien.

Exporten af de to Træsorter, der er eiendommelige for Vestaustralien, Jarrah og Karri, har tiltaget meget i Løbet af de sidste 12 Maaneder, og flere nye Exportkompagnier med engelsk Kapital er dannede.

Følgende 10 Exportkompagnier er nu i Virksomhed, samtlige med Kontorer i London:

1. Millars' Karri & Jarrah Forests, Limited. Kapital £ 350 000. 115 271 acres Skovland. 6 Sagbrug.
2. Mc. Davie's Karri & Jarrah Co., Limited. Kapital £ 250 000. 114 500 acres Skovland. 2 Sagbrug.
3. Jarrahdale Jarrah Forests & Railways, Limited. Kapital £ 300 000. 250 100 acres Skovland. 6 Sagbrug.
4. Janning Jarrah Timber Co., Limited. Kapital £ 250 000. 114 560 acres Skovland. 3 Sagbrug.
5. Jarrah Timber & Wood Paving Corporation, Limited. Kapita £ 250 000. 61 237 acres Skovland. 3 Sagbrug.
6. Australian Hardwood Co., Limited. Kapital £ 250 000. 47 680 acres Skovland.
7. Gill Mc. Dowell Jarrah Co., Limited. Kapital £ 250 000. 154 144 acres Skovland. 4 Sagbrug.
8. Westralian Jarrah Forests, Limited. Kapital £ 120 000. 50 000 acres Skovland. 1 Sagbrug.
9. Jarrahwood & Sawmills Co., Limited. Kapital £ 160 000. 58 240 acres Skovland. 2 Sagbrug.
10. Imperial Jarrah Timber Co., Limited. Kapital £ 175 000. 55 040 acres Skovland. 1 Sagbrug.

Samtlige disse Kompagnier skiber fra en eller flere af de følgende Havne: Fremantle, Rockingham, Bunbury, Busselton, Quindalup, Hamelin, Flinders Bay, Albany.

Exporten af Jarrah og Karri for de sidste 5 Aar har været:

	1894	1895	1896	1897	1898
Loads	21 274	25 106	30 912	47 866	81 739
Værdi . . . . £	74 804	88 146	116 420	192 451	326 195

Transporten af Tømmeret til Sagbrugene foregaar paa Jernbanevogne, og fem af Kompagnierne eier egne Linjer for dette Brug. Efterat Tømmeret er opskaaret, sendes det igjen paa Jernbanevogne til Kysten.

Paa samtlige Sagbrug er ca. 2 500 Arbeidere employerede, og 1 800 Heste og Okser benyttes til Arbeidet i Skovene. Arbeidslønningerne paa Brugene varierer efter Arbeidets Beskaffenhed fra 7 sh.—12 sh. pr. Dag.

Der er en Omstændighed i Forbindelse med denne Industri, der i Længden synes at maatte blive ruinerende, og det er den Masse Træ, der nu gaar tilspilde ved Opskjæringen af Tømmeret. Der exporteres nemlig omtrent udelukkende Planker af 9″×3″, for Gadebrolægning, samt Sleepers, alt af 1ste Kvalitet. Hvad der bliver igjen af Stokken, kan man ingen Anvendelse finde for, og det antages, at fra 50 pCt. til 60 pCt. af denne bliver vraget og ødelagt. Man kan ved hvert Sagbrug se store Baal brænde, hvorpaa alt kastes, der ikke kan benyttes for Export som ovenfor nævnt. Det lokale Behov for Jarrah og Karri er forsvindende, og de faa Ladninger Jarrahscantlings, der fra Tid til anden sendes til Adelaide, bliver heller ikke af nogen Betydning.

Dannelsen af saa mange nye Trælastkompagnier i Løbet af de sidste 18 Maaneder har givet Anledning til en stærk og meningsløs Konkurrence paa Londonmarkedet. Priserne der for Jarrah for Brolægning er gaaet ned fra £ 5. 10. 0 per load til £ 4. 10. 0, samtidigt som Fragterne steg med 30 pCt. Afskiberne paastaar, at de nuværende Priser i London giver dem et Tab af fra 20 sh. til 25 sh. per load. Vedvarer denne ruinerende Konkurrance, vil sikkerlig flere af Kompagnierne finde sig nødsaget til at standse sine Brug inden lang Tid.

Medens det engelske Marked i det sidste Aar har vist sig saa lidet lønnende for Trælastkompagnierne, har disse søgt andre Markeder for Jarrah og Karri. Af disse har Sydafrika været det bedste. Did gaar væsentlig Jernbanesleepers samt større Tømmer for Kaianlæg. Gode Priser har været opnaaede. Desforuden skibes der sleepers til Ceylon, Indien og Kina.

Sandalwood.

Dette Træ, der udmærker sig ved en kort kroget Stamme, har en Gjennemsnitslængde af 6 til 8 Fod og en Tykkelse af op til 6 Tommer i Diameter.

Det skibes udelukkende til Kina, hvor det, for sin Vellugts Skyld, anvendes ved de kinesiske Gudedyrkelser. Træet er let og stuver daarlig, saa et Fartøi ikke vil laste sin Registertonnage. Undertiden tillader Afskiberne Opsagning af Træet i kortere Længder for at gjøre Stuvningen bekvemmere. Dækslast tages altid. Sandalwood skibes fra Albany, Fremantle, Geraldton, Sharks Bay og Carnarvon. Exporten fluktuerer betydelig fra Aar til andet, men antages gjennemsnitlig at udgjøre ca. 5 000 Tons aarlig.

Uld.

Faareavl i Vestaustralien er ubetydelig sammenlignet med de øvrige australiske Kolonier. Faarestationer findes imidlertid i den nordvestlige Del af Kolonien. Der udførtes i 1898 10 126 306 ℔ Uld.

De vigtigste Exporthavne er Geraldton, Carnarvon, Cossack, Ashburton og Fremantle.

Exporten fra de andre Kolonier i 1897:

New South Wales	281	Millioner	℔
New Zealand	144	—	„
Queensland	86	—	„
Victoria	56	—	„
Sydaustralien	36	—	„
Tasmania	8	—	„

Perlemuslinger.

I en Række Aar har der været drevet et betydeligt Perlefiske paa Vestaustraliens Nordvestkyst, fra Sharks Bay og nordover. Fisket er fremdeles af Betydning, men vanskeliggjøres paa Grund af Bankernes Udtømning paa grundere Vand.

Fisket dreves i længere Tid udelukkende ved Hjelp af Svømmedykkere, mest indfødte Negere, Malayer og Japanesere; nu er denne Maade at optage Muslingen paa næsten ganske ophørt, og professionelle Dykkere i Dykkerdragt anvendes. Centret for Perlefisket er Broome, hvorfra Hovedexporten foregaar. De indsamlede Muslinger pakkes i Tønder og sendes til Singapore, derfra til London, hvor Perlemoderet anvendes. For store Muslinger erholdes fra £ 100 til £ 200 per Ton, medens den mindre Art, der fiskes i Sharks Bay, opnaar en Pris af fra £ 20 til £ 40 per Ton.

I 1896 udgjorde den samlede Fiskeflaade 115 Fartøier af 1 926 Tons Register. Besætningerne bestod af 43 Hvide, 83 Australnegere og 617 af asiatisk Race.

Guano.

Langs Koloniens nordvestlige Kyst, saavel paa Fastlandet som paa de udenfor liggende Øer, findes Leier af Fugleguano af større eller mindre Værdi. De betydeligste Leier er de paa Hautmans Abrolhos, en Øgruppe beliggende paa 28° 40′ S. B. og 103° 50′ Ø. L. og 40 miles vest af Champion Bay. Kun fra disse Øer foregaar der nogen Export. Værdien af denne beløb sig for 1898 til £ 9 386.

Exporten foregaar kun i Sommermaanederne, den tørre Aarstid, det er fra November til April, og sendes Guanoen væsentlig til Hamburg og Antwerpen.

Øerne, der er lave Koraløer, deles i 3 Grupper, Wallabi-Gruppen i Nord, Easter-Gruppen i Midten og Relsart-Gruppen i Syd. Ingen af Øerne i de to sidstnævnte Grupper overstiger 15 Fod, medens mange kun kommer nogle faa Fod over Vandet. En af Øerne i Wallabi-Gruppen er 50 Fod høi. Øerne er omgivne af Koralrev, sædvanligvis med Aabning mod Nord, og Fartøier, der kommer hid for at laste, har derfor god Beskyttelse mod sydlig Sø, der er fremherskende i Sommertiden.

Øerne er ubeboede undtagen i Skibningssaisonen, hvor 40 til 50 Arbeidere samles for at indhøste Guanoen, der, til for nogle Aar tilbage, ganske dækkede samtlige Øer med et Lag fra 6 til 30 Tommer i Tykkelse. Guanoen bestaar af en graabrun, tør Masse uden Lugt. Værdien beror paa Indholdet af Phosphater, der varierer fra 50 pCt. til 80 pCt. Efterat Guanoen er renset for Indblanding med Sten ved Harpning, fyldes den i Sække og bringes i Lægtere ud til Skibene, hvor den styrtes løs i Rummet. Der er siden 1884 udført 55 000 Tons fra disse Øer, og der antages at være ca. 100 000 Tons tilbage. I Løbet af sidste Sæson skibedes ca. 5 000 Tons.

Fartøier, der er bestemte til en af disse Øer, fra den sydligste til den nordligste er der en Distance af 49 miles, vil blive mødt og assisteret til Ankerplads af en af Afskibernes Funktionærer. Fartøierne har ingen andre Udgifter paa disse Øer end et Gebyr for Ind- og Udklarering (£ 3. 3. 0), der besørges udført af Afladerne i Geraldton. Det maa ogsaa bemærkes, at Vand og Proviant ikke kan erholdes paa Øerne.

Fragterne, der betaltes til Europa i sidste Saison, var 25 sh. til 30 sh. pr. Ton d. w. og fuld Dødvægt kan indtages.

De nuværende Forpagtere af Hautmans Abrolhos er Herrer Broadhurst, Mc. Neil & Co., med Kontor i Geraldton.

Agerbrug.

Af Naturen er Vestaustralien uskikket til Agerbrug. Hele det indre af Kolonien bestaar af Ørkenland og selv langs Kysten, hvor der falder Overflod af Regn, er Jordbunden af en sandholdig Beskaffenhed. Dyrkbare Flækker findes hist og her i den sydvestlige Del af Kolonien, omkring Northam og Bun-

bury. Koloniens samlede Fladeindhold udgjør 624 588 800 acres; heraf var i 1897 133 182 acres under Dyrkning, fordelt saaledes:

	Hvede.	Havre.	Byg.	Hø.	Poteter.	Vin og Frugt.
Acres	38 708	1 677	1 693	81 000	1 361	5 500
Udbytte i Bushels	408 000	29 000	23 000	75 000 Tons.	4 000 Tons.	120 000 Gal. Vin.

Store Anstrængelser har været gjorte fra Regjeringens Side, for at bevæge „Farmers" til at nedsætte sig i Kolonien. Der er høi Beskyttelsestold paa Landmandsprodukter, og Kronland kan erholdes paa overordentlig liberale Vilkaar. Landmænd viser imidlertid liden Lyst til at nedsætte sig her, dels paa Grund af Omkostningerne ved Rydning af nyt Land, dels paa Grund af det endnu ubetydelige lokale Marked. Skulde Vestaustralien slutte sig til det „Australske Forbund", vil en af Følgerne ogsaa være, at Tolden paa alle Produkter fra Nabokolonierne bliver ophævet.

Udbyttet af Agerbrugsprodukter fra de øvrige australske Kolonier for 1897 var:

	Hvede. Bushels.	Mais. Bushels.	Havre. Bushels.	Andre Kornsorter. Bushels.
N. S. Wales	10 560 000	6 713 000	543 900	138 725
Victoria	10 580 000	515 000	4 809 400	782 200
Queensland	1 009 000	2 803 000	31 000	71 159
S. Australia	4 014 000	—	204 400	162 000
Tasmania	1 668 000	—	1 102 000	78 231
New-Zealand	5 670 000	—	587 000	9 738 000

	Hø. Tons.	Poteter. Tons.	Sukkerrør. Tons.	Vin. Gallons.
N. S. Wales	405 353	55 332	269 068	864 514
Victoria	659 600	67 200	—	2 750 000
Queensland	94 339	35 900	804 815	207 945
S. Australia	298 000	9 308	—	1 283 000
Tasmania	78 800	49 124	—	—
New-Zealand	749 000	305 000	145 000	—

Kvægavl.

I den nordlige Del af Kolonien, specielt i Distrikterne Kimberley og Gascoyne, findes udmærkede Græsgange, hvor Kvægavl drives. Tørre Aar indtræffer, der ødelægger Græsset, men som Regel falder der tropisk Regn i Sommermaanederne. Mere ødelæggende for denne Næringsvei er en Sygdom blandt Kvæget, den saakaldte Tickpest, fremkaldt ved et Insekt, Tick (Ixodes bovis), der til sine Tider ødelægger 50 pCt. af Beholdet.

Kvæg exporteres fra denne Del af Kolonien ned til den sydlige, mere befolkede Part, med dertil specielt indrettede Dampskibe. De vigtigste Exporthavne er Wyndham, Derby og Cossack. Vestaustraliens Kvægbehold udgjorde i 1897:

Heste.	Kvæg.	Faar.	Svin.	Kameler.	Gjeder.
62 222	244 971	2 210 000	31 800	3 072	4 229

For de øvrige Koloniers Vedkommende samme Aar:

	Heste.	Kvæg.	Faar.
N. S. Wales . . .	498 000	2 100 000	44 000 000
Victoria	431 000	1 800 000	13 200 000
Queensland . . .	479 000	6 000 000	17 800 000
Sth. Australia . .	179 000	540 000	5 100 000
Tasmania	30 000	157 000	1 600 000
New Zealand . . .	253 000	1 200 000	19 700 000

Fiskeri.

Havet langs Vestaustraliens udstrakte Kyst vrimler med Fisk; der drives dog intet andet Fiskeri end det, som kræves for at forsyne det daglige Marked. Schnapper, Mullet, Kingfish, Jewfish, Whiting & Pike er de almindeligste Slags. Fersk Fisk føres til Guldfelterne i Jernbanevogne forsynede med Fryseapparater.

Skibsfarten.

Skibsfarten paa Vestaustralien er i de sidste 5 Aar bleven af stor Betydning. Dette skyldes dels den forøgede Import efter Opdagelsen af de nye Guldfelter, dels den tiltagende Export af vestaustralske Hardwoods.

Følgende Tabel viser Ind- og Udklarering af Seil- og Dampskibe for Vestaustralien i 1898.

Indklarerede.

Nationalitet.	Med Ladning.			I Ballast.			Sum.		
Seilsk.	Skibe.	Tonnage.	Mandskab.	Skibe.	Tonnage.	Mandskab.	Skibe.	Tonnage.	Mandskab.
Engelske	37	26 953	556	13	8 353	160	50	35 306	716
Norske	6	5 270	81	40	25 259	464	46	30 529	545
Tyske	7	6 842	105	8	7 006	114	15	13 848	219
Svenske	1	1 363	19	4	2 681	49	5	4 044	68
Danske	—	—	—	3	2 322	36	3	2 322	36
Franske	2	3 524	52	—	—	—	2	3 524	52
Italienske	1	1 188	18	—	—	—	1	1 188	18
	54	45 140	831	68	45 621	823	122	90 761	1 654

Nationalitet.	Med Ladning.			I Ballast.			Sum.		
Dampsk.	Skibe.	Tonnage.	Mandskab.	Skibe.	Tonnage.	Mandskab.	Skibe.	Tonnage.	Mandskab.
Engelske	441	884 513	37 373	5	4 773	121	446	889 286	37 494
Tyske	37	143 270	4 285	—	—	—	37	143 270	4 285
Franske	27	75 452	5 096	—	—	—	27	75 452	5 096
Norske	1	1 125	21	—	—	—	1	1 125	21
	506	1 104 360	46 775	5	4 773	121	511	1 109 133	46 896
Seil- og Dampsk.	560	1 149 500	47 606	73	50 394	944	633	1 199 894	48 550

Udklarerede.

Nationalitet.	Med Ladning.			I Ballast.			Sum.		
Seilsk.	Skibe.	Tonnage.	Mandskab.	Skibe.	Tonnage.	Mandskab.	Skibe.	Tonnage.	Mandskab.
Engelske	38	26 624	537	15	15 741	268	53	42 365	805
Norske	43	26 643	478	1	687	10	44	27 330	488
Tyske	16	12 705	206	2	1 326	25	16	14 031	231
Svenske	6	5 681	86	—	—	—	6	5 681	86
Danske	2	1 096	21	1	1 226	16	3	2 322	37
Russiske	2	1 428	26	—	—	—	2	1 428	26
Franske	—	—	—	2	3 745	51	2	3 745	51
	105	74 177	1 354	21	22 725	370	126	96 902	1 724
Dampsk.									
Engelske	380	791 835	35 336	60	81 148	1 821	440	872 983	37 157
Tyske	37	143 270	4 285	—	—	—	37	143 270	4 285
Franske	27	75 452	5 102	—	—	—	27	75 452	5 102
Norske	1	1 125	21	—	—	—	1	1 125	21
	445	1 011 682	44 744	60	81 148	1 821	505	1 092 830	46 565
Seil- og Dampsk.	550	1 085 859	46 098	81	103 873	2 191	631	1 189 732	48 289

Det vil sees, at norske Skibe har taget en væsentlig Andel i den vestaustralske Trade, specielt hvad Exporten angaar. Udklareringen af norske Skibe med Hardwood var fordelt saaledes paa følgende Havne i 1898:

Fremantle og Rockingham	17	9 452 R. T.
Albany	11	8 651 —
Hamelin	11	5 999 —
Bunbury	4	2 541 —

Arbeidet med Uddybningen af Havnebassinet i Fremantle har paagaaet i

det forløbne Aar, og der er Kaiplads for 10 til 11 Seilskibe, hvad der imidlertid fra Tid til anden har vist sig ikke at være tilstrækkeligt.

I Bunbury er Pieren bleven udvidet og forlænget, saa 3 à 4 Skibe samtidig kan gives Plads ved denne. Dette vil imidlertid paa langt nær være tilstrækkeligt, dersom det lykkes Trælastkompagnierne at bevæge Fartøierne at gaa did for at laste, istedetfor Fremantle. Fra Afskibernes Standpunkt er det førstnævnte Sted langt bekvemmere end det sidstnævnte, idet det ligger meget nærmere Sagbrugene og derfor vil spare Transportomkostninger. Lydelige Klager fra Fartøierne i Bunbury har været almindelige i den senere Tid, ikke alene over langt Ophold, men ogsaa over den aabne Havn.

Foruden de i tidligere Indberetninger nævnte Havne er følgende af Betydning som Exportsteder for Kvæg, Uld og Sandalwood:

Havne.	Beliggenhed og Karakter.	Pierer og Kaier.	Længde fra Kystlinien i Fod.	Pierhovedet.	
				Længde.	Bredde.
Wyndham.	I Bunden af Cambridge Gulf. Er ikke udsat for aabent Hav.	Gammel Træ-Pier med T-formet Hoved.	113	43	23
Derby.	I Bunden af Kings Sound. Ikke udsat for Havdønninger.	Gammel Træ-Pier med T-formet Hoved.	330	96	31
Broome.	Beskyttet af Land og Sandbanker, der er tørre ved Lavvande.	Træ-Pier med ret Hoved.	2 500	340	30
Port Hedland	Fuldstændig beskyttet.	Træ-Pier med L-formet Hoved.	480	257	32
Cossack.	Ved Butchers Inlet.	Stenkai. Pier.	262	30′ 6″	34

De følgende Steder ligger søndenfor N. W. Cape, hvor intet Tidvande

Carnarvon.	Delvis beskyttet mod Vest af Øer 25 miles fra Kysten og løbende parallel med denne.	Træ-Pier med ret Hoved.	4 290	240	30
Geraldton.	Beskyttet mod S. og V., men aaben mod N. V.	Træ-Pier med ret Hoved.	1 756	1 068	47½
Esperence.	Beskyttet mod N. V. af Dempster Head og af Øer i andre Retninger undtagen Syd.	Træ-Pier med ret Hoved.	2 810	330	30

Antal Pladse ved Pieren.		Vandets Dybde.			Bekvemmelighed.	Anmærkninger.
		Høivande.		Lavvande.		
Skibe op til 300'.	Smaa Fartøier.	Ordinære Springs.	Neaps.	Ordinære Springs.		
1		20' 9"	12' 0"	0	Sporvei paa Pieren. Indretninger for Indhegning og Skibning af Kvæg.	Tørt ved Lavvande. Fartøierne ligger paa Sølebund. Stigen og Falden af Vandet 23 Fod 9 Tommer. Pieren skal forlænges.
1		23' 6"	12' 6"	0	Do.	Do. Stigen og Falden 36 Fod 0 Tommer. Pieren vil blive forlænget 152 Fod.
2		22' 6"	12' 0"	0	Sporvei. Indrettet for Skibning af Kvæg.	Tørt ved Lavvande. Sølebund. Vandet falder og stiger 30 Fod.
1		39' 0"	29' 6"	16	Sporvei.	Vandet stiger og falder 23 Fod.
	2		13'	8'	Sporvei til Roeburne.	Lægtere flyder ved Pieren ved lavt Vande.
	1		18' 6"	13' 6"		

existerer; kun almindelig Høi- og Lavvande er derfor givne.

			H. V.	L. V.		
2			22'	16'	Sporvei.	
2			21	16	Jernbane.	
2			17	12		
2			22	17		
2			14	9		

Et Fartøis faste Udgifter i Fremantle er:

Sølods efter Dybgaaende f. Ex. 16' £ 6. 11. 0.
Havnelods, ind og ud, fast £ 4. 0. 0.
Slæbebaad ind og ud Havnen 6 d pr. Reg. Ton.
Losning af Ballast i Havnen 2 sh. pr. Ton d. w.
Steamwinch 27 sh. 6 d pr. Dag.
Tonnageafgift 3 d ind og 3 d ud (Ballast fri) pr. Reg. Ton.
Fyrafgift 4 d pr. Reg. Ton.
Berthingdues 2 d pr. Ton d. w.
Ind- og Udklarering ca. £ 3. 3. 0.
Konsulatafgift 6.35 pr. 100 Tons Reg.

De væsentligste Klager fra Fartøier, der besøger vestaustralske Havne, har været over langt Ophold, uden Godtgjørelse for tabt Tid. Saavel i Fremantle som i de øvrige Havne, hvorfra Hardwoods skibes, har der til visse Tider været flere Fartøier, end der har kunnet skaffes Kaiplads til, og det har hændt, at Skibe har maattet ligge ledige op til 6 Uger, efterat de har erklæret sig rede til at modtage Last eller Stuvning, af Mangel paa Plads. Skjønt Certepartierne som Regel kunde være tydeligere paa dette Punkt, betvivles det ikke, at Fartøierne i saadanne Tilfælde kunde have tiltvunget sig Godtgjørelse for Overliggedage, men Kapteinerne har altid vægret sig ved at søge Spørgsmaalet afgjort ved Dom.

Opmærksomheden henledes ogsaa paa Spørgsmaalet med Hensyn til Fragt paa Overskur paa Last. Dommen i Sagen Bark „Peri"s Rederi mod Conning Jarrah Timber Co., der nylig afgaves i London, er instruktiv. „Peri" bragte en Ladning 3"×9" Planker til London, og Rederiet indstevnede Befragterne til Betaling af en vis Sum i Fragt for Overskur paa Plankerne. Dommen ved Underretten, der stadfæstedes af Appelretten, gik ud paa, at en Overskur af $^1/_4$ Tomme i Tykkelse, $^1/_4$ Tomme i Bredde og $^1/_4$ Fod i Længde, ifølge Kutyme er tilladt, uden at Fragt derfor kan kræves. Benytter Afskiberne sig fuldt ud af dette Forhold, er det ensbetydende med, at ca. 10 pCt. af en Plankeladning føres fragtfrit, et Forhold, der vel bør erindres ved Slutning fra disse Havne.

Yderligere har Spørgsmaalet om Fremgangsmaaden ved Maaling af Pæletømmer givet Anledning til Ubehageligheder og Misforstaaelser. Afladerne vil, naar intet andet udtrykkelig er sagt, benytte Baandmaal ved Udfindelsen af Tømmerets Kubikindhold. Denne Maade at maale paa kan give et høist urigtigt og for Fartøierne ufordelagtigt Resultat. Betinger man sig Maalingen udført med Queen's Caliper Measure, kan saadanne Misforstaaelser undgaaes.

Ikke saa faa Ladninger Pæletømmer saavelsom stort firskaarent Tømmer har været skibet herfra i den senere Tid. For den Slags Last kræves som Regel Fartøier med Baugporter. Paa disse Farvande er det næsten udelukkende inden den norske Handelsflaade, at saadanne findes, og der er ingen Grund, hvorfor disse ei skulde tage fuld Fordel heraf. Saadan Last kræver i Almindelighed Benyttelsen af Stevedore, der beregner sig 4 sh. til 4 sh. 6 d pr. Load for Lastningen.

Rømning af Mandskaber er almindelig her og har foraarsaget meget Bry-

deri og Tidstab. Matroshyrerne har varieret fra £ 3. 10. 0 til £ 4. 10. 0 pr. Maaned.

Fragter.

Fragterne i de sidste 12 Maaneder for Hardwoods har været:

Fra Fremantle eller Ålbany—U. K. 42 sh. 6 d—47 sh. 6 d.
„ Bunbury—U. K. 50 sh.
„ Fremantle eller Albany—South Africa 32 sh. 6 d—35 sh.

Baugportlast 2 sh. 6 d til 10 sh. extra.

Sandalwood:

Fra Fremantle eller Geraldton—Singapore 27 sh. 6 d pr. Ton.
„ — „ — —Hongkong 32 sh. 6 d.
„ — „ — —Shanghai 37 sh. 6 d.
„ Carnarvon eller Sharks Bay 5 sh. extra.

Den af norske Fartøier i Hardwoodtraden paa Vestaustralien i 1898 optjente Bruttofragt beløb sig til ca. £ 34 000.

Kommunikationsmidler.

Vestaustralien kaldes ikke uden Grund den store Øland-Koloni, fordi al Kommunikation med Udenverdenen kun kan foregaa ad Søveien. Et ugjennemtrængeligt Ørkenbælte skiller Vestaustralien fra den øvrige Del af Kontinentet, og man maa krydse „The Great Australian Bight" for at komme til Nabokolonien Syd-Australien.

Dampskibsforbindelser. Der er regelmæssig Dampskibsforbindelse med de østlige Kolonier underholdt af 6 australske Selskaber for Passagerer og Godsfart. Fra Fremantle til Adelaide bruges $5^1/_2$ Dag, til Melbourne $7^1/_2$ Dag og til Sydney $9^1/_2$ Dag med Dampskib. En 14-daglig Dampskibsrute underholdes mellem Fremantle og Singapore, en Reise, der medtager 18 Dage. Følgende Steder anløbes: Geraldton, Sharks Bay, Carnarvon, Cossack, Broome og Derby.

Følgende Dampskibslinjer underholder regelmæssig Postforbindelse med Europa:

Peninsular & Oriental Steam-Navigation Co.
Orient Steam Navigation Co.
Messageries Maritimes.
Norddeutscher Lloyd.

De tre førstnævnte Linjer anløber kun Albany, medens den sidstnævnte kun anløber Fremantle. P. & O. Co. har imidlertid givet Tilsagn om at ville fra August næste Aar anløbe Fremantle istedetfor Albany paa Betingelse af, at visse yderligere Udbedringer af Havnen foretages.

*

Jernbaner. Længden af samtlige Linjer i Vestaustralien, der nu er aabne for Trafik, udgjør 1 349 miles.

De vigtigste er:

1) Eastern Railway, der forbinder Fremantle og Perth med de østlige Guldfelter, og hvis Endepunkt er Menzies, har en Længde af 496 miles. Paa denne Linje ligger Coolgardie 103 miles fra Menzies og Kalgoorlie 80 miles fra Menzies.

2) Great Southern Railway, der forbinder Perth og Fremantle med Albany. Distance 340 miles.

3) Midland Railway forbinder Perth med Geraldton. Distance 284 miles.

4) Cue Railway. Fra Geraldton til Cue 200 miles.

5) South Western Railway. Perth til Bunbury og Busselton. 160 miles.

Statshusholdningen.

Koloniens Indtægter for 1897—98 var £ 2 754 746
— Udgifter „ — „ - 3 256 912

De vigtigste Poster under Indtægter var:

Told	£ 1 017 723
Grundleie af Kronland . .	- 168 972
Post- og Telegraf . . .	- 205 169
Statens Jernbaner . . .	- 1 032 177

Koloniens Gjæld beløber sig til £ 12 000 000 eller ca. £ 70 pr. Indbygger.

Disse Penge har været anvendte væsentlig til Bygning af Jernbaner, Anlæg og Udbedring af Havne samt til andre offentlige Arbeider. Det betydeligste af disse er Vandværket til Coolgardie, der antages at ville koste ca. £ 3 000 000. Ved Hjælp af dette skal ferskt Vand føres fra Helena River, nogle Mile østenfor Perth, til Coolgardie, og er det beregnet paa at skulle kunne levere 5 Millioner Gallons pr. Døgn.

Konstitution.

Vestaustralien blev i 1829 erklæret for en britisk Koloni, men det var først i 1890, at den i Lighed med de øvrige australske Kolonier fik en Konstitution med ansvarlig Regjering. Under denne Konstitution med en Del Forandringer i 1893 og 1896 bestaar Parliamentet af 2 Kammere, et Over- og et Underhus, Legislative Council og Legislative Assembly kaldet. Det førstnævnte bestaar af 24 Medlemmer valgte for 6 Aar og det sidstnævnte af 44 Medlemmer valgte

for 4 Aar. Medlemmer af Vestaustraliens Parliament, der ei er betalte, maa være britisk fødte Undersaatter eller have været naturaliseret i mindst 5 Aar og maa have boet i Kolonien i 5 Aar for at kunne blive Medlem af Legislative Council og i 2 Aar for at blive Medlem af Legislative Assembly. Guvernøren, der udnævnes af de britiske Autoriteter for et Tidsrum af 7 Aar, danner i Forening med 6 ansvarlige Ministre det saakaldte Executive Council.

Først i den senere Tid har den større Del af Befolkningen her begyndt at tage nogen Interesse i Koloniens politiske Affærer. Mange af dem, der indvandrede hertil efter Opdagelsen af Guldfelterne, kom kun med det Haab i kort Tid at tilegne sig tilstrækkeligt af Koloniens Rigdomme, og saa vende tilbage, hvor de kom fra. Efterat Reaktionen satte ind, og Indvandringen ophørte, er Forholdene blevne mere stabile. Den nye Befolkning finder imidlertid nu, at der er lagt dem saa mange Hindringer i Veien ved Erhvervelsen af Repræsentation i Parliamentet, at de praktisk talt ingen politisk Mening kan gjøre gjældende. Den i 1890 valgte Premierminister sidder endnu ved Styret, og støttet af de oprindelige Urvælgere er den politiske Magt og Koloniens Affærer i en Minoritets Hænder.

Den indvandrede Befolkning er væsentlig samlet paa Guldfelterne, og en Bevægelse er der i Gjære, som har til Maal at faa de østlige Guldfelter separeret fra Vestaustralien og forbundne med Sydaustralien.

Australsk Forbund.

Medens New South Wales, Victoria, Queensland, Sydaustralien og Tasmania ved Folkeafstemning har vedtaget den saakaldte „Commonwealth Bill", hvorved de nævnte Kolonier indgaar paa Dannelsen af et Fællesforbund med en Forbundsregjering og et Forbundsparliament, har Vestaustraliens Befolkning endnu ikke været givet nogen Anledning til Afstemning, og det er ikke usandsynligt, at Regjeringen og Parliamentet i denne Koloni vil forhindre Billens Antagelse eller Forkastelse ved Folkeafstemning. Følgen vil være, at Vestaustralien kommer til at staa udenfor Forbundet og vil fortsætte at existere under det gamle Regime.

Geo. Bonnevie.

Algier.

Aarsberetning dateret 20de December 1899.

Skibsfarten i 1898.

Norske Skibe.	Med Ladning.				I Ballast.				Tilsammen.		Bruttofragter Francs.	
	Seilskibe.		Dampskibe.		Seilskibe.		Dampskibe.					
	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Seil-skibe.	Damp-skibe.
I. Ankomne												
Fra Norge	2	811	3	1 109	-	-	-	-	5	1 920	15 252	45 855
- Sverige	-	-	2	1 953	-	-	-	-	2	1 953	-	30 927
- andre Lande	1	406	22	23 311	-	-	9	7 968	32	31 685	10 545	267104
Ialt	3	1 217	27	26 373	-	-	9	7 968	39	35 558	25 797	343886
II. Afgaaede:												
Til Norge	-	-	-	-	1	264	-	-	1	264	-	-
- Sverige	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
- andre Lande	-	-	21	20 782	2	953	15	13 559	38	35 294	-	216190
Ialt	-	-	21	20 782	3	1 217	15	13 559	39	35 558	-	216190

Af svenske Skibe ankom 14 dr. 14 666 Tons.
Fordelte paa Distriktets Stationer:

	Svenske Skibe		Norske Skibe		Tilsammen	
	Antal	Tons	Antal	Tons	Antal	Tons
Ankomne:						
Til Algier	2	1 601	17	16 759	19	18 360
„ Oran	—	—	8	6 811	8	6 811
„ Bougie	1	677	—	—	1	677
„ Bône	8	9 145	14	11 988	22	21 133
„ Philippeville	3	3 243	—	—	3	3 243
	14	14 666	39	35 558	53	50 224

Til Havne i Distriktet, hvor ingen Vicekonsul findes ansat, er ankommet:

	Svenske Skibe		Norske Skibe		Tilsammen	
	Antal	Tons	Antal	Tons	Antal	Tons
Til Benisaf	—	—	21	24 142	21	24 142
„ Arzew	—	—	1	650	1	650
	—	—	22	24 792	22	24 792

De til Konsulatdistriktet for Handelsoperationer ankomne Skibe udgjorde altsaa et Antal af:

75 Stykker med tilsammen 75 016 Tons Drægtighed.

Heraf er 14 svenske med 14 666 Tons
og 61 norske „ 60 350 „

Sammenlignet med de sidste fem Aar stiller Forholdet sig saaledes:

i				
1898	75	Skibe	med	75 016 Tons
1897	42	—	„	44 362 „
1896	37	—	„	35 062 „
1895	39	—	„	30 448 „
1894	48	—	„	34 864 „

De til Konsulathavnene ankomne Skibe har medbragt følgende Ladning:

1 svensk Skib Træ fra Sverige, 2 svenske Skibe Kul fra England, 1 svensk Skib diverse Varer fra Spanien, 8 svenske Skibe ankomne i Ballast, 12 norske Skibe Kul fra England, 5 norske Skibe Is og Træ fra Norge, 2 norske Skibe Træ fra Sverige, 2 norske Skibe Træ fra Finland, 2 norske Skibe Malm fra Italien, 1 norsk Skib Træ fra Frankrig, 1 norsk Skib Hvidsten fra Grækenland, 1 norsk Skib diverse Varer fra Portugal, 1 norsk Skib Hvede fra Amerika, 1 norsk Skib Stykgods fra Siam, 9 norske Skibe ankomne i Ballast.

Af de 53 ankomne Skibe er igjen 20 afgaaede i Ballast. Derhos er afgaaede:

Fra Algier 1 svensk Skib med Kork og Huder, fra Algier 1 svensk Skib med Restladning af Træ, fra Bône 4 svenske Skibe med Fosfat, fra Bône 4 svenske Skibe med Mineral, fra Bougie 1 svensk Skib med Fosfat, fra Philippeville 1 svensk Skib med Alfa, fra Algier 2 norske Skibe med Restladning af Træ, fra Algier 1 norsk Skib med Kork og Crin, fra Algier 1 norsk Skib med Crin, fra Algier 1 norsk Skib med Stykgods, fra Oran 2 norske Skibe med Fosfat og Alfa, fra Oran 2 norske Skibe med Malm og Alfa, fra Bône 5 norske Skibe med Fosfat, fra Bône 5 norske Skibe med Mineral, fra Bône 2 norske med Fosfat og Alfa.

Fragterne for Træ fra Sverige og Is fra Norge har været omtrent de samme som i foregaaende Aar med nogen Stigning i Træfragterne; Fragterne har udgjort for Træ 60—69.50 Francs per Std. og for Is 24 à 25 Francs per Ton.

Kulfragterne har derimod vist stærk Tendens til Stigning nemlig fra 7,25 à 8,50 i 1897 til 9,90 à 13 Francs per Ton i 1898.

De optjente Bruttofragter har udgjort for svenske Skibe Frcs. 227 807
og „ norske — „ 585 873

De i Algeriets Konsulatdistrikt oppebaarne Konsulatafgifter beløber sig til:

For svenske Skibe	Frcs. 1 254,20	
„ norske —	„ 2 875,60	
		Frcs. 4 129,80

Heraf har Konsulen oppebaaret Frcs. 2 831,05.

Expeditionsafgifterne i Algier har udgjort:

For svenske Expeditioner	Frcs.	43,00	
„ norske	„	82,50	
„ fælles	„	35,00	
			Frcs. 160,50

I Aarets Løb har 2 Paamønstringer fundet Sted paa norske Skibe, medens 1 Afmønstring fra svensk Skib og 3 fra norske Skibe er foretagne.

Algier har i Aaret været anløbet af en norsk Damper for Reparation af Skade og af en svensk for at indhente Ordre.

Hele Skibsfarten paa Algeriet, heri ikke medregnet Kystfarten, opgives til:

1 834 ankomne Fartøier	dr.	1 001 668	Tons
hvoraf med Ladning 1 445 Fartøier . .	„	863 443	„
og i Ballast 389 Fartøier	„	238 225	„
samt 1 798 afgaaede Fartøier	„	1 117 408	„
hvoraf med Ladning 1 360 Fartøier . .	„	879 850	„
og i Ballast 438 Fartøier	„	237 558	„

Foruden svenske og norske Skibe har følgende Nationer deltaget med ankomne Fartøier:

	Med Ladning		I Ballast		Total	
	Antal	Tons	Antal	Tons	Antal	Tons
Frankrig . . .	426	251 899	46	27 823	472	279 722
Rusland	7	5 221	5	3 437	12	8 658
England	328	345 849	133	130 745	461	476 599
Danmark . . .	14	11 836	3	3 807	17	15 643
Tyskland . . .	69	79 049	11	14 123	80	93 172
Holland	18	21 229	1	510	19	21 739
Belgien	33	26 897	1	583	34	27 480
Spanien	328	43 219	13	537	341	43 756
Portugal	2	69	3	148	5	217
Italien	108	20 014	131	29 677	239	49 691
Østerrige . . .	24	17 933	4	3 808	28	21 741
Grækenland . . .	16	11 464	3	805	19	12 269

Med Hensyn til Exporten af Fosfat og Mineral har Sverige og Norge deltaget paa følgende Maade:

Fosfat: Sverige med	4	Skibe	med en	Ladning af	6 535	Tons
og Norge „	8	—	„ „	— -	10 610	„
Mineral: Sverige „	4	—	„ „	— -	22 423	„
og Norge „	28	—	„ „	— -	148 218	„

Algeriets Handelsomsætning med Udlandet, som i Aaret 1897 beløb sig til Frcs. 87 661 000, er i 1898 gaaet op til Frcs. 105 616 230, hvoraf falder paa

Importen	Frcs.	64 524 317 og paa
Exporten	„	41 091 913. Føres
hertil Værdien af transiterede Varer	„	24 703 175 samt
Omsætningen med Frankrig	„	457 672 240, bliver
Totalomsætningen	Frcs.	587 991 645 eller

en Forøgelse af 2,2 pCt. mod 1897, da Totalomsætningen udgjorde Frcs. 572 629 000.

Importen for 1897 og for 1898 fordeler sig med følgende Zifre paa de tre Hovedklasser:

	1897	1898
Næringsmidler	Frcs. 25 598 843	Frcs. 40 885 792
Raamaterialier for industrielt Brug	„ 15 442 826	„ 16 024 273
Fabrikerede Artikler	„ 7 751 401	„ 7 614 252
	Frcs. 48 793 070	Frcs. 64 524 317

eller en Fremgang i Importen af 32,2 pCt.

Importen fordeler sig paa de forskjellige Artikler med følgende Værdier:

Levende Dyr (ikke Trækdyr)	Frcs.	16 755 725	Overført	Frcs.	51 334 535
Korn og Mel	„	11 945 199	Jern og Staal	„	9 294
Kaffe	„	5 881 435	Silke og Silkevarer i Affald	„	368 551
Træ af alle Slags	„	3 836 774	Uld	„	137 906
Kul	„	3 166 454	Vævede Uldvarer	„	482 018
Tobak i Blade	„	1 408 719	Bomuldsvarer	„	380 376
Tobak forarbeidet	„	270 246	Lin og Hamp	„	91 559
Oljer og Frø	„	1 231 894	Færdigsyede Klæder	„	666 905
Olivenoljer	„	153 953	Læderarbeider	„	145 861
Raa Huder	„	1 644 025	Kurvmagerarbeider	„	104 927
Beredte Huder	„	323 027	Verktøi og Metalvarer	„	499 363
Frugt	„	1 265 567	Fisk	„	338 149
Ris	„	109 650	Maskiner	„	1 488 953
Kartofler og Grønsager	„	908 349	Fartøier og Baade	„	1 289 210
Vin og Alkohol	„	809 948	Trækdyr	„	1 322 850
Ost	„	877 017	Salt Kjød	„	425 088
The	„	153 403	Glas og Fajance	„	237 172
Petroleum	„	593 150	Peber og Krydder	„	47 964
			Andre Varer	„	5 153 636
Overføres	Frcs.	51 334 535	Tils.	Frcs.	64 524 317

De Værdier, hvormed de forskjellige Lande har deltaget i Importen, er følgende:

Marocco	Frcs.	17 640 351
Tunis	„	6 598 092
Rusland	„	6 253 729
England	„	6 155 258
Spanien	„	6 097 243
Brasilien	„	5 704 531
Forenede Stater	„	5 286 580
Rumænien	„	1 864 464
Italien	„	1 591 326
Østerrige	„	1 555 859
Schweiz	„	947 851
Tyrkiet	„	908 138
Sverige	„	889 375
Tyskland	„	696 357
Overføres	Frcs.	62 209 154

Overført	Frcs.	62 209 154
Holland	„	475 252
Belgien	„	425 590
Engelsk Indien	„	175 573
Norge	„	135 222
China	„	98 222
Tripolis	„	93 756
Ægypten	„	59 123
Grækenland	„	53 576
Holl. Indien	„	48 091
Portugal	„	35 943
Danmark	„	129
Andre Lande	„	714 686
Tils.	Frcs.	64 524 317

Exporten fra Algeriet,

der i 1897 gik op til et Beløb af Frcs. 38 868 388, er i 1898 steget til Frcs. 41 091 913; en Forøgelse af 5,6 pCt.

Fordelt paa de tre Hovedklasser giver Exporten i 1897 og 1898 følgende Zifre:

		1897		1898
Næringsmidler	Frcs.	3 242 163	Frcs.	4 076 119
Raastoffe til industrielt Brug	„	27 936 809	„	28 510 544
Tilvirkede Artikler	„	7 689 416	„	8 505 250
	Frcs.	38 868 388	Frcs.	41 091 913

Fordelt paa de enkelte Artikler stiller Forholdet sig saaledes:

Fosfater	Frcs.	7 176 286
Alfa	„	6 581 304
Tobak	„	5 830 732
Jernmalm	„	3 527 016
Kork	„	2 060 828
Crin végétal	„	1 568 142
Raa Huder	„	2 610 191
Zink	„	1 602 579
Hø og Halm	„	649 846
Vin og Alkohol	„	866 840
Fisk	„	795 146
Korn og Mel	„	1 065 412
Færdigsyede Klæder	„	567 372
Blyerts	„	388 612
Garvebark	„	522 477
Uld	„	49 591
Heste	„	236 000
Vævede Bomuldsvarer	„	111 320
Forarbeidede Huder	„	196 319
Tobak i Blade	Frcs.	65 382
Kartofler og tørrede Grønsager	„	29 527
Levende Dyr (ikke Faar)	„	906 755
Vox	„	34 701
Silke og Silkevarer	„	36 246
Tomme Fade	„	37 702
Vævede Uldvarer	„	67 536
Koraller	„	49 406
Lin og Hamp, forarbeidet	„	9 696
Faar	„	39 109
Sædefrø	„	4 412
Olivenolje	„	11 522
Andre Artikler	„	3 393 906
	Frcs.	41 091 913

Til Frankrig udførtes i 1898 fra Algeriet:

Vin	til en Værdi af ca.	frcs.	116	Millioner
Faar . . .	—	„	22.8	—
Korn og Mel	—	„	29.3	—
Uld	—	„	8	—
Raa Huder .	—	„	7	—
Heste . . .	—	„	7	—
Tobak, forarbeidet	—	„	5.5	—
Bordfrugt . .	—	„	5	—
Fosfat . . .	—	„	3	—
Raa Tobak .	—	„	2.5	—
Grønsager .	—	„	1.6	—
Crin végétal .	—	„	1.4	—
Alkohol . .	—	„	1	—

Indførselen af Træ fra Sverige har i 1898 beløbet sig til følgende:

over 80 m/m tykke	442 Tons	til Værdi af	44 476 frcs.
under 80 m/m og over 35 m/m . .	8 377	—	737 176 „
	8 819 Tons	til Værdi af	781 652 frcs.
Høvlet Virke	40	—	10 019 „
	8 859 Tons	til Værdi af	791 671 frcs.
mod i 1897	9 275	—	867 564 frcs.

Sveriges Export af Træ til Algeriet udviser altsaa mod 1897 en Nedgang af 416 Tons.

Den samlede Træindførsel har været fordelt paa de forskjellige Produktionslande som følger:

Produktionslande.	Tons. Over 80 m/m.	Tons. 80—35 m/m.	Tons. Under 35 m/m.	Tons. Kasse-bord.	Tons. Total.
Sverige	442	8 377	—	—	8 819
Rusland, Østersø .	—	2 692	—	—	2 692
— Sortehav .	—	—	—	122	122
Norge	—	—	—	176	176
Canada	—	5 272	—	—	5 272
Østerrige	1 499	2 496	6 292	211	10 498
Forenede Stater .	1 764	—	—	—	1 764
Andre Lande . .	163	1 444	2 567	41	4 215
	3 868	20 281	8 859	550	35 558
Værdi frcs.	301 704.00	1 784 728.00	868 182 00	137 500:00	3 092 114.00

Foruden Træ har fra Sverige været indført:

4 621	Kg.	Jern	til Værdi af	1 071.00 frcs.
3 780	„	Carton, forarbeidet	—	1 701.00 „
16 350	„	Fyrstikker . .	—	6 247.00 „

For denne sidste Artikels Vedkommende, der ikke her som i Frankrig er Statsmonopol, har Indførselen fundet Sted fra følgende Lande:

Sverige	16 350	Kg.
Belgien	27 054	„
Østerrige . . .	10 210	„
Franske Kolonier .	5 328	„
Andre Lande . .	1 979	„
Tilsammen	60 921	Kg. til Værdi af 23 278.00 frcs.

Norge har deltaget i Importen hertil med:

2 623	Kg.	Stokfisk
759	„	Tran
2 420 000	„	Is
176 000	„	Kassebord.

Af Exportens Beløb, frcs. 41 091 913, falder de største Summer paa:

England	med	13.6	Millioner
Belgien	„	4.3	—
Tunis	„	3.6	—
Italien	„	3.4	—
Franske Kolonier i Asien . . .	„	3	—
Tyskland	„	2.7	—
Holland	„	1.9	—
Rusland	„	1.8	—
Spanien	„	1.2	—
Forenede Stater	„	0.9	—
Østerrige	„	0.8	—
Grækenland	„	0.7	—
Sverige	„	0.3	—

Heraf indtager Fosfat den første Plads med 179 000 Tons til Værdi af ca. 7 Millioner, hvoraf der falder paa:

England	80 000	Tons
Italien	42 000	„
Tyskland	32 000	„
Holland	6 000	„
Overføres	160 000	Tons

	Overført	160 000 Tons
Østerrige	4 000	„
Japan	4 000	„
Rusland	4 000	„
Belgien	3 000	„
Spanien	1 700	„
Sverige	1 500	„
Øvrige Lande	800	„
Tilsammen	179 000 Tons.	

Nogen direkte Indførsel til Norge findes ikke indtaget i Statistiken.

Til Sverige direkte er foruden de forannævnte 1 500 Tons Fosfat afsendt 341 Tons Korkebark og 62 Tons Figen.

Imidlertid er der saavel til Norge som til Sverige afsendt ikke ubetydelige Partier vegetabilsk Krølhaar, Cigaretter og Vin, der som Transitgods er gaaet over Tyskland eller Belgien og indgaaet under Exporten til disse Lande.

Vinhøsten har i 1898 givet et Udbytte af 4 453 000 Hektoliter; Halvparten af Produktionen falder paa Departementet Algier. Heraf er direkte til Udlandet exporteret 2 566 Hektoliter.

Vinen har været af en udmærket god Kvalitet og betinget forholdsvis høie Priser, hvilket har givet Anledning til, at store Vinplantninger er foretagne i 1898, og i en ikke fjern Fremtid vil Algeriet blive istand til at komme paa Høiden med Moderlandets Vinproduktion.

Exporten af Alfa til Papirfabrikation gaar op til ca. 95 000 Tons, hvoraf alene England har importeret de 90 000 Tons.

Af Cigaretter er exporteret ca. 178 Tons til en Værdi af 2 093 000 frcs. og af Tobak 455 Tons til 3 723 000 frcs. Værdi eller Forøgelse i Exportværdien af Tobak i Arbeide af 1 200 000 frcs.

Korkhøsten er 5 114 Tons for Aaret 1898.

Næste Høst vil komme til at udvise stor Nedgang fra indeværende Aar paa Grund af, at Staten fra nu af vil lade Barken staa paa Træerne i længere Tid end forhen for derigjennem at opnaa en større Middelstykkelse af Produktet.

Petroleumsboringer, som hovedsagelig foretages i Departementet Oran, har givet et Udbytte af 200 000 Liter.

Fosfatexploitationen, som udelukkende foregaar i Departementet Constantine, gaar stadig fremad, og de udvundne Kvantiteter er følgende: i 1896 164 805 Tons, i 1897 228 141 Tons og i 1898 269 500 Tons.

Jernminerne i Beni Saf (Oran) har givet et Udbytte af 348 000 Tons.

Kornhøsten har givet følgende Resultat:

Byg	902 842	Tons
Hvede	737 932	„
Andre Kornsorter	130 893	„
	1 771 667	Tons.

Havneafgifterne i Algier er gaaet op til 501 664.00 frcs., hvoraf falder:

paa Algier	145 437	frcs.
„ Bône	125 109	„
„ Philippeville . .	72 016	„
„ Bougie . . .	72 498	„

I Oran erlægges ikke Havneafgifter siden 1ste Januar 1897.

Sundhedsafgifterne for 1898 har for Algiers Havne udgjort 124 880.34 frcs. mod 101 548.41 i 1897. Deraf er for Algier 50 131 frcs. i 1898 mod 40 653 i 1897 eller en Merindtægt af ca. 9 500 frcs.

Trods Nedsættelsen i Telegramtaxten til Frankrig udviser 1898, sammenlignet med 1897, en Forøgelse i Forsendelser til Frankrig og Udlandet af 123 370 Telegrammer med en Merindtægt af 18 600 frcs.

Toldintraderne for Algier har i 1898 udgjort 13 560 000 frcs.

Arbeider for Udvidelse og Forbedring af Havnene foregaar i følgende Udstrækning:

I Mostaganem er til Havnens Udvidelse og Forbedring paabegyndt store Arbeider, hvortil Staten har bevilget 2 200 000 frcs.

Bônes Havn vil blive betydelig forbedret ved nu paagaaende Arbeider.

For saavel Oran som Philippeville foreligger Planer til Udbedringer af Havnene, men disse kommer ikke til Udførelse førend om 1 à 2 Aar.

Algier har som Kulhavn været besøgt af 1 334 Skibe mod 1 464 i 1897 eller 130 Skibe mindre. Dette har hovedsagelig sin Grund i de lave Sortehavsfragter, som har gjort, at Skibsfarten betydelig har mindsket. De indgaaede Skibe af alle Nationer var i 1898 4 106 mod 4 268 i 1897.

Den over hele Algier tiltagende Uvilje mod Jøderne fik i Januar Maaned i Algier sit Udslag i beklagelige Optøier, hvorunder mange af de jødiske Kjøbmandsmagaziner blev plyndrede; gjennem mange Maaneder fortsattes disse Jødeforfølgelser til stor Skade for Handelens Fremgang. Turisttrafiken hæmmedes

betydelig, franske Kapitalister trak sine i Algeriet anbragte Midler tilbage derfra, og man frygtede med god Grund en kommerciel Krise. Ved Autoriteternes kraftige Optræden er imidlertid nu Ro og Orden gjenoprettet.

Nogen Pilgrimsfærd til Mekka har paa Grund af Pesten ikke været tilladt i 1898.

Severin Houge.

Indberetning

fra Generalkonsulatet i Helsingfors dateret 9 December 1899.

Jeg har herved den Ære at oversende to af mig paa Grundlag af de af den herværende Toldstyrelse velvillig afgivne Opgaver udarbeidede Fortegnelser over Handelsomsætningen mellem Norge og Finland i Aaret 1898. Jeg har for Sammenligningens Skyld troet ogsaa at burde tilføie Opgaver for de tilsvarende Forhold i Aaret 1897 i den Udstrækning, dette har ladet sig gjøre.

Af disse Fortegnelser fremgaar det, at Importen fra Norge til Finland, som i Aaret 1897 beløb sig til en samlet Værdi af Fmk. 337 540, i Aaret 1898 er steget til en Værdi af Fmk. 981 231, altsaa udvisende en Stigning i sidstnævnte Aar af Fmk. 643 691, medens Exporten fra Finland til Norge i Aaret 1898 beløb sig til en samlet Værdi af Fmk. 116 956 mod en Værdi af Fmk. 101 405 i Aaret 1897, altsaa i Aaret 1898 ligeledes en Forøgelse af Fmk. 15 551.

Af Indførselsbeløbet for Aaret 1898 falder ca. 498 000 Fmk. paa Fiskevarer mod ca. 289 000 Fmk. i Aaret 1897, ligesom ca. 150 000 Fmk. paa et solgt Seilfartøi af Træ af 446 Registertons Drægtighed mod ca. 7 000 Fmk. paa et i Aaret 1897 ligeledes solgt Seilfartøi af Træ af 306 Registertons Drægtighed. Desuden falder i Aaret 1898 et Beløb af ca. 155 000 Fmk. paa Artikelen Rugmel samt ca. 124 000 Fmk. paa Jernbaneskinner samt Skarv- og Bundplader, for hvilke to Artikler noget Indførselsbeløb ikke findes opført paa Finlands Importliste fra Norge for Aaret 1897.

Udførselsbeløbet for Aaret 1898 fordeler sig mellem Artiklerne Trævarer med en Værdi af ca. 107 000 Fmk. mod ca. 82 000 Fmk. i Aaret 1897 og øvrige Artikler med en Værdi af ca. 10 000 Fmk. mod ca. 19 000 Fmk. i 1897.

Værdien af den totale Indførsel til Finland fra Sverige opgik i 1898 til Fmk. 14 602 587 mod Fmk. 11 871 613 i Aaret 1897, medens Værdien af den totale Udførsel fra Finland til Sverige i de samme Perioder udgjorde respektive Fmk. 7 477 619 og Fmk. 6 233 670.

Sammenlignende Fortegnelse over den hovedsagelige Import fra Norge til Finland i Aarene 1897 og 1898.

	1898.		1897.	
	Kgr.	Fmk.	Kgr.	Fmk.
Sild, saltet, norsk og andre Sorter	1 538 589	230 788	1 554 782	233 217
„Strømming" og Brisling, saltet	6 888 625	100 294	63 770	9 566
Graasei eller Sei	382 214	152 886	103 800	41 520
Fisk, tørret, andre Slags	20 423	14 296	4 754	3 328
Rugmel	966 945	154 711	—	—
Tran og Spermacet	17 597	10 558	—	—
Krudt, fint Jagt-	16 638	32 276	7 000	14 000
Jernbaneskinner samt Skarv- og Bundplader	887 990	124 319	—	—
Seilskibe af Træ	1 St. R. T. 446	150 000	1 St. R. T. 306	7 000

Sammenlignende Fortegnelse over den hovedsagelige Export fra Finland til Norge i Aarene 1897 og 1898:

	1898.		1897.	
	Kgr.	Fmk.	Kgr.	Fmk.
Trævirke af Furu eller Gran:				
Planker	m^3 658	27 636	m^3 500	20 000
Battens	m^3 1 758	65 925	m^3 1 358	44 135

Barbados.

Aarsberetning for 1898.

Den vigtigste Begivenhed i 1898 var en Orkan eller Cyklon, som gik over Øen den 10de September. Skjønt dens Centrum passerede søndenfor Øen, bevirkede den dog betydelig Skade. De, der led størst Skade, var Landbefolkningen, hvis skrøbelige Huse let blev et Offer for Vinden. 20 000 til 30 000 af disse Boliger blev blæste overende og enten ødelagte eller beskadigede. Bedre Huse led ikke nogen alvorligere Skade. Kun ganske faa af disse blæste Taget af, og blandt disse mærkelig nok det, hvori Koloniens Guvernør for Tiden boede, medens Regjeringsbygningen undergik en Reparation. Der var paa den Tid kun 4 store Skibe i Havnen, hvilke samtlige drev tilhavs. Et af disse var desværre norsk, nemlig Skib „Løvdahl" fra Stavanger. Dette Skib har man aldrig mere hørt noget til; Føreren var netop selvsamme Dag ankommen fra en lang Reise fra Island. — Sukkerrørene blev vistnok ikke rykket op med Roden, men fik alle sine Blade blæst til tynde Trevler, og da disse indtager en vigtig Stilling i Plantens Økonomi, har Avlingen utvivlsomt lidt betydelig, saa meget mere som Vinden ledsagedes af usædvanlig voldsomt Regn. Sukkerfabrikerne i det hele taget led ikke nogen alvorlig Skade, men der var dog enkelte Steder, hvor hele Bygninger eller Fabrikpiber o. lign. blæste ned.

Den Skade, der anrettedes paa Lossepladse og Broer, var meget alvorlig. Lossepladsene ligger paa begge Sider af Bugten, og i denne Bugt pleier alle

interkoloniale og andre Smaabaade at fortøies. Inderst i Bugten er der en liden Elv, der kun sjelden er vandrig; men ved denne Anledning var den opsvulmet og rivende. Antallet af Baade, der kom i Drift og sank, var stort.

Regjeringen kom Øen til Hjælp med en fri Gave af £ 40 000. 0. 0, og i Mansion House i London sattes en Subskription igang, som indbragte omkring £ 50 000. 0. 0; disse deltes mellem Barbados og St. Vincent, som led mere end denne Ø. Et Laan paa £ 50 000. 0. 0 paa lempelige Vilkaar er ogsaa ydet for at hjælpe Plantageeierne til at restaurere sine Fabriker.

Den 25de December blev Penny-Postportoen indført i alle britiske Lande paa et Par Undtagelser nær; i den første Tid vil dette antagelig medføre et Tab i Indtægter for Statskassen.

Der er oprettet et Landbrugsinstitut for at befordre Udviklingen af den bedste Art Sukkerrør. Erfaringen har vist, at nogle Varieteter er haardførere end andre og samtidig bedst, og at derhos endel er meget rigere paa Saccharin end andre. Man nærer godt Haab om ad denne Vei at naa et gunstigt Resultat, thi endel Planter tiltrukket af Frø har allerede givet en 40—50 Tons Sukkerrør pr. Acre mod 20—30 af ældre Varieteter.

Øens Indtægter var i 1898	. . . . .	£ 182 682
Udgifter	. . . . .	- 185 840
Værdien af Importen var	. . . . .	£ 1 058 885
Exporten	. . . . .	- 769 230

Af sidsnævnte Beløb var £ 542 482 Produkter og Fabrikater fra Kolonien, det vil sige Sukker, Rhum, Melasse og Manjak.

Skibsfartsopgaverne viser et samlet Antal af 1 840 Skibe af alle Slags, dr. 1 023 825 Tons, hvoraf norske 197, dr. 115 836 Tons, svenske 21, dr. 10 083 Tons.

Sukkerindustrien er fremdeles Koloniens vigtigste Næringsvei. Der er gjort endel Forsøg paa Centralisation af Fabrikvirksomheden, men der er endnu ikke kommet noget paaviseligt Resultat ud heraf.

J. Gardiner Austin.

Indhold: **Aden** S. 865. — **Alexandria** S. 883. — **Algier** S. 912. — **Barbados** S. 872 og 922. — **Belize (Britisk Honduras)** S. 865. — **Buenos Aires** S. 890. — **Colombo, Ceylon** S. 882. — **Düsseldorf** S. 876. — **Galatz** S. 867. — **Guatemala** S. 887. — **Guayaquil** S. 865. — **Hamilton (Bermuda)** S. 865. **Helsingfors** S. 921. — **Kjøbenhavn** S. 885. — **Lima (Callao)** S. 889. — **Moskwa** S. 880. — **Nassau, Bahama** S. 890. — **Nürnberg** S. 872. — **Papeete (Tahiti)** S. 864. — **Port au Prince, Haiti** S. 861. — **San Juan, Puerto Rico** S. 872. — **Singapore** S. 877. — **Valparaiso** S. 871. — **Indberetning fra kommerciel Stipendiat Geo. Bonnevie** S. 891.

Johannes Bjørnstads Bogtrykkeri.

Beretninger om Handel og Skibsfart.

Uddrag af Aarsberetninger fra de norske og svenske Konsuler for 1898 m. M.,

No. 19. udgivet ved Departementet for det Indre. **1899.**

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

Indberetning

fra Grosserer Chr. B. Lorentzen om en med offentligt Stipendium foretagen Reise for at studere udenlandske Exportbureauer

dateret 31 December 1899.

I Anledning af den Reise, som jeg med et Tilskud af den norske Stat har foretaget til Amerika, England, Belgien og Frankrige, hovedsagelig med det Formaal at overvære den afholdte internationale Handelskongres i Philadelphia og at undersøge det derværende Handelsmuseums Virksomhed, samt paa Tilbagereisen ogsaa saavidt mulig at undersøge de forskjellige Institutioner af lignende Natur i de nævnte europæiske Lande, skal jeg tillade mig at forelægge det ærede Departement følgende Fremstilling af mine Erfaringer.

Ideen om fra det Offentliges Side at støtte Nationernes Handelsudvikling ved Tilveiebringelsen af oplysende Meddelelser, Prøvesamlinger etc. etc. synes udover Verden at have havt følgende naturlige Udvikling: *)

Allerede langt tilbage begyndte de forskjellige Lande at publicere de fra Landenes Diplomat- og Konsulatkorps modtagne Rapporter af kommercielt Indhold, ligesaa Rapporter fra offentlige Stipendiater, da man begyndte at udsende saadanne, forat de Meddelelser, som deri blev givne, kunde komme Forretnings-

*) Jeg tillader mig at begynde med denne Indledning for at give dem, der maaske kommer til at læse min Rapport, og som ikke paa Forhaand har havt Anledning til at følge Spørgsmaalene, en lettere Oversigt ved Læsningen af den paafølgende Beskrivelse af de Institutioner, som jeg har besøgt. Ligeledes er jeg saa fri at udtale de Slutninger, hvortil jeg personlig paa min Reise er kommen vedrørende disse Spørgsmaal.

For ikke at forstyrre Oversigten sløifer jeg i denne Indledning alle overflødige i tidligere Fremstillinger om dette Spørgsmaal medtagne Detaljer, idet jeg kun giver en generel Fremstilling om, hvad der paa dette Omraade sukcessivt har været udrettet. For dem, der vil læse disse tidligere fremkomne Detaljoplysninger, henvises til den norske Handelsstands Fællesfor. Bestyrelses Fremstilling af Juni 1890.

verdenen tilgode. Publikationerne skede i Begyndelsen med temmelig lange Mellemrum, større eller mindre i de forskjellige Lande.

Sideordnet med dette offentlige Oplysningsarbeide, der var baseret paa Konsulernes og Stipendiaternes Rapporter, begyndtes der at arbeide med Istandbringelser af Museer eller Mønsterlagere i forskjellige Lande. Disse Museer skulde ved sine Prøver skaffe Kjendskab til andre Landes Raastoffe, nyttige for Hjemlandenes Industri, saavelsom til færdige Produkter, hvormed Hjemlandets Exportartikler havde at konkurrere paa fremmede Markeder. Andre Prøvesamlinger havde til Hensigt ved en permanent Udstilling at vise fremmede Besøgende, hvad Landet havde at byde Udlandets Handelsverden. Saadanne Samlinger oprettedes tildels ogsaa paa udenlandske Handelspladse, og flydende Udstillinger sendtes undtagelsesvis rundt til andre Landes Handelsstæder med samme Formaal for Øie.

Enkelte Lande søgte at fremme Exporthandelen ved at støtte Oprettelse af Exportforeninger, der ved Studier af fremmede Markeder, Meddelelse af Oplysninger og ved kommissionsvis at afslutte Forretninger skulde kunne sætte Landets Forretningsverden istand til at skaffe sig Indpas for sine Artikler.

Om end de forannævnte Foranstaltninger i Almindelighed ansees for at have gjort megen Nytte, har Arbeidet alligevel, saaledes som det ligetil i de senere Aar i de fleste Lande har været drevet, ikke været fuldt tilfredsstillende.

Man har gjort den Indvending, at de konsulære og andre Rapporter, der har været udsendte af Regjeringsdepartementerne, er komne altfor sent frem, saaledes at Indholdet for en stor Del ikke har været aktuelt, naar det er bleven læst. Af denne Grund er ogsaa Rapporterne blevne forholdsvis lidet læste. De har for en stor Del kun givet Antydninger, der har forlangt en Mængde yderligere Spørgsmaal og Studium, før de er bleven værdifulde, og det Extraarbeide, som dermed vilde følge for den enkelte, der nok kunde ønske at gaa ind i yderligere Detaljer for om muligt at udrette noget, har afholdt ham fra at tage videre Skridt, hvorved Konsulens Meddelelse er bleven frugtesløs.

Museerne og Prøvesamlingerne har tidligere for manges Vedkommende lidt af den Svaghed, at de ikke har ledsaget de samlede Prøver med tilstrækkelige Detaljoplysninger. Det har desuden vist sig meget vanskeligt at holde Samlingerne tidsmæssige, idet Prøverne ikke længe beholdt sin aktuelle Værdi, da Moder, Kvaliteter osv. stadig skifter.

Sympathien for de saakaldte Exportkontorer, der delvis optræder som Kommissionærer, synes i de fleste Lande at være liden. Den almindelige Mening er vistnok, at den Slags Institutioner bør overlades til det private Initiativ, og det vil sees, at de Lande, som i de senere Aar har oprettet offentlige Kontorer til Støtte for Landenes Handelsinteresser, fuldstændig har udelukket Adgangen for samme til at foretage Kommissionsforretninger.

For at afhjælpe de Mangler, der hæftede ved den sene Udsendelse af Konsulernes Rapporter, har mange Lande i de senere Aar sørget for at faa en hurtigere Publikation af disse. De forenede Stater trykker nu Rapporterne endog daglig, eftersom de indkommer, og udsender dem til Børser, Handelsforeninger o. l. samt tildels til private Forretningsmænd, der vides at maatte have Interesse af Indholdet.

Imidlertid kunde selv en hurtig Publikation af Konsulsrapporterne ikke længer tilfredsstille den Trang, som Nutidens Forretningsverden har og maa have til at skaffe sig udførlige og paalidelige Oplysninger fra alle Markeder, hvor der er noget at udrette for dem. Den Tanke har derfor mere og mere trængt sig frem, at der i Hjemlandet bør være et Kontor, ledet af praktiske Mænd med Forstaaelse og Indsigt i Handelsanliggender, som kunde benytte det Stof, der kom fra Konsulerne, supplere det med ogsaa fra andre Hold hentede Oplysninger, stille nye Spørgsmaal, udarbeide Fremstillinger og give Svar til dem, der maatte ønske Forklaringer og Meddelelser. Og sluttende sig til dette Oplysningsarbeide kommer nu i anden Række Samlingerne af Prøver, hvor Museer er knyttede til de offentlige Oplysningskontorer. Analyser af Prøverne o. a. er paa flere Steder taget med som et naturligt Led i Oplysningstjenesten.

Den belgiske Regjering gik allerede i 1881 i Spidsen med at etablere en Institution i den ovennævnte Retning, men Udviklingen har gjort Oplysningstjenesten der, som i de øvrige Institutioner af samme Natur, til den absolut vigtigste.

Philadelphia Commercial Museums Direktør udtalte ogsaa paa den nylig i Philadelphia afholdte Kongres, hvad der er betegnende, at mange fandt, at „Commercial Museum" var et besynderligt Navn for den Institution, som han repræsenterede, da det neppe er i Harmoni med det Arbeide, som Institutionen udretter, men Navnet var bleven givet af Philadelphia Byraad, før den virkelige Organisation af Arbeidet var begyndt. Han vilde derfor nu foreslaa for Byraadet, at det skulde forandres til „International Bureau of Commerce", hvilket han troede vilde være det mest betegnende Navn for Institutionen, som den nu virker.

Frankrige, der har den yngste Institution af denne Art, aabnet i 1898 i Paris, har ikke benyttet Navnet Museum, men har kaldt Kontoret „L'Office national du Commerce Extérieur". De Prøver, som til dette Kontor indkommer med Oplysningerne, samles der, i ethvertfald indtil videre, ikke i noget Udstillingslokale eller Museum.

De Grundtanker. paa hvilke de her omhandlede Institutioners Oplysningsarbeide er baseret, er overalt i Hovedsagen de samme. Hovedvægten har i de større exporterende Lande naturligvis været lagt paa Spørgsmaal vedrørende Exporthandelen. Af saadanne Spørgsmaal kan exempelvis nævnes Beskrivelser af fremmede Landes naturlige Betingelser, Told- og Assuranceforhold, Havne- og andre Afgifter, Transportforhold til fremmede Lande og inden disse, Fragtsatser, nødvendige Formaliteter med Oprindelsesbevis o. l., finansielle Forhold, Kreditforhold, Afgifter for reisende Agenter, Emballage og Appretur, gode Steder for Oprettelse af Agenturer, Oplysninger om Firmaer osv. osv. samt udførlige Meddelelser om, hvorledes og i hvilken Udstrækning, i hvilke Artikler, Kvaliteter og Mønstre, og til hvilke Priser andre Landes Handelsmænd konkurrerer paa fremmede Markeder.

De forskjellige Institutioners Ledelse synes i mere eller mindre Grad besjælet af Ønsket om at udvide sin Opgave. I første Række i saa Henseende staar Ph. C. M. og det nye franske Kontor.

Ph. C. M. tager med en mærkværdig Energi og praktisk Intelligents fat paa enhver Sag, der paa nogen Maade kan have Interesse for det kommercielle

Arbeides Udvikling over den hele Verden, og for at naa de størst mulige Resultater i saa Henseende søger det Samarbeide med lignende Institutioner, boards of trade og Handelsforeninger i alle Lande. Et Led i Virksomheden er ogsaa de Kongresser, som det har afholdt, senest den iaar afholdte „Internationale Handelskongres", paa hvilken mødte Delegerede fra nær sagt alle Nationer.

Hovedkorrespondenterne i Udlandet for Tilveiebringelse af Oplysninger og Prøver til de offentlige Oplysningskontorer bestaar overalt af Landets Konsuler. Kontorerne har delvis faaet Adgang til at korrespondere direkte med disse, delvis passerer Spørgsmaalene og Svarene gjennem vedkommende Regjeringsdepartement.

En sideordnet Stab af Korrespondenter har de to mest moderne Institutioner „The Philadelphia Commercial Museum" i Philadelphia og „L'Office national du Commerce Extérieur" i Paris skaffet sig ved at optage Medlemmer af en „raadgivende Forsamling", for Ph. C. Museums Vedkommende af Medlemmer af Handelsforeninger, boards of trade og andre kommercielle og industrielle Foreninger i Ind- og Udlandet, og for L'Office nationals Vedkommende af franske Forretningsmænd, boende i Udlandet. De kaldes i Philadelphia „Members of the Advisory Board", i Paris „Conseillers du Commerce Extérieur de la France".

Paa unge Stipendiaters Beretninger lægges ikke synderlig Vægt, men de benyttes selvfølgelig, naar de indeholder noget, der findes at være af Betydning. I Frankrige og Belgien korresponderer ikke Kontorerne med Stipendiaterne. Philadelphia Commercial Museum har heller ikke med andre Stipendiater at gjøre end de af det selv udsendte til Museet knyttede modne Mænd, der reiser i specielle Missioner for paa enhver mulig Maade at studere og beskrive bestemte Handelsmarkeder, der ønskes udforskede.

Endskjønt de Institutioner, som her omhandles, er offentlige, er der ved de nyeste og mest moderne af dem, af Hensyn til Arbeidets Karakter og de Interesser, som dette angaar, givet Handelsverdenen den væsentligste Indflydelse paa deres Bestyrelse, og man kan ved at besøge de forskjellige Steder ikke være blind for, at Arbeidet viser sig at være mest effektivt og praktisk der, hvor saa er Tilfældet.

Det ærede Departement har i sin Instrux anmodet mig om at fremholde, hvad der i dette Spørgsmaal kan ansees at egne sig for norske Forhold. I den Anledning skal jeg tillade mig at udtale:

Hovedvægten har ved Institutionerne i de store exporterende Lande naturlig været lagt paa Exporttraden. Philadelphia Commercial Museum i Særdeleshed har dog gaaet meget udenfor dette. For et Land med liden Export og med faa Exportartikler vilde et offentligt Handelskontors Virksomhed blive temmelig indskrænket, ifald blot Exporthandelen skulde have dets Interesse, og at oprette et Kontor under Navn af Exportkontor, hvis dette Navn skulde betegne dets Virksomhed, vilde neppe ramme det, som Landet trænger. Derimod gives der et saa vidt Felt for det Arbeide at tilveiebringe kommerciel Oplysning baade udadtil og indadtil, at et for Landets Handel, Søfart og Industri oprettet Oplysningskontor vil kunne have den største og smukkeste Opgave for sin Virksomhed, ja det maa endog uden Overdrivelse kunne siges, at en

saadan Institution ikke alene vil være nyttig, men at Tidens Krav gjør den nødvendig ikke mindst for mindre Lande, der mere end andre trænger til fremfor alt at iagttage og nyttiggjøre de Erfaringer og Fremskridt, som de større Lande med sin udstrakte Virksomhed stadig gjør og vil gjøre. Vort Land, dets naturlige Betingelser, dets Handel og Industri bør desuden gjøres bekjendt i videste Grad udadtil, Landets Handelsverden bør i en let fattelig, oversigtlig og tidsbesparende Form bibringes de størst mulige Kundskaber om andre Landes Virksomhed, nye Markeder, nye Industrigrene, nye forbedrede Fremgangsmaader i de industrielle Brancher, hvori den er interesseret, foruden alle mulige Detaljer med Hensyn til Toldsatser, Traktater, Skibningsforhold, Fragter, Emballage osv. osv., kort sagt i vor Tid, da alle Nerver maa anspændes, for at man kan holde sig oppe i Konkurrancen, og hver Dag for Handelsmanden er fuldt optaget med Tanken paa de daglige Pligter, trænges der en Institution, der har den Opgave at danne en Udkigspost udad, at samle alle krydsende Traade i en oversigtlig og mest mulig kortfattet Form og paa en saa indtrængende og fængende Maade som muligt at kaste de samlede Tanker paa Landets Handelsverden, saaledes at de ikke alene absorberes, men ogsaa lader Handelsverdenen føle Pligten til virkelig at udrette noget i nye Retninger.

Institutionen bør, hvis den er ideel, baade være oplysende og drivende. Dens Resultater bør ikke alene være Bibringelse af Kundskaber, men ogsaa Skabelse af Impulser. Et saadant Arbeide, heldig ledet, bør kunne bidrage til hurtig at hæve Landets Forretningsverdens Niveau*).

The Philadelphia Commercial Museum i Philadelphia med dets „Bureau of Information" har havt en eiendommelig Evne til at lægge Arbeidet an i den oven antydede Retning, og det bør derfor efter min Formening i første Række tjene som et Exempel ved Oprettelsen af en Institution af samme Art i vort Land, selvfølgelig med de Forandringer, som de meget mindre Forhold ønskeliggjør og nødvendiggjør. Beskrivelsen af Institutionen og dens Virksomhed vil maaske klargjøre dette.

Jeg skylder at meddele, at følgende Resolution blev fattet paa den i Philadelphia afholdte Handelskongres:

Da The Ph. C. M. er en officiel og national Institution saavel ifølge sin Organisation, som ifølge den Støtte, som det finansielt og paa anden Maade nyder af de forenede Staters Regjering, Staten Pensylvania og Philadelphia By, og da The Ph. C. M. kan betragtes som en international Institution paa Grund af dets raadgivende Forsamling (Advisory Board), hvori er repræsenteret 150 indenlandske og 250 udenlandske Handelsforeninger, boards of trade og andre kommercielle Organisationer, endvidere paa Grund af dets udstrakte Samlinger og af beundringsværdig klassificerede og udstillede Prøver af Verdens Produkter, samt paa Grund af dets vel organiserede System for kommerciel Oplysning, hvorved amerikanske Fabrikanter og Kjøbmænd kan erholde paalidelige Data og Meddelelser vedrørende fremmede Producenter og vice versa; og da

*) En vigtig Sag for Institutionens heldige Virksomhed anser jeg det for at være, at en af dens Funktionærer har gode tekniske Kundskaber. Denne Funktionær bør formentlig være Direktørens Assistent, medens der bør engageres en Sekretær med gode Sprogkundskaber.

den nævnte Institutions Indflydelse strækker sig over den hele Verden og er effektiv i at fremme universelle Handelsforbindelser, vedtages følgende Resolution:

„Handelskongressen finder, at The Ph. C. M. er en Institution, som for-
„tjener at have Støtte fra alle Landes Regjeringer, Handelsforeninger, boards
„of trade og andre kommercielle og industrielle Organisationer,

og videre,

„at Verdenslandenes gjensidige Handelstilknytninger i en uhyre Grad vil fremmes
„og lettes ved, at der i alle Lande oprettedes internationale Kontorer for kom-
„merciel Oplysning, alle organiserede paa nogenlunde samme Basis som Ph. C.
„M., som alle kunde udvexle Data og Meddelelser og paa anden Maade opret-
„holde gjensidig Tilknytning, og som alle i Fællesskab skulde kunne virke som
„et internationalt Handelskammer,

samt endelig

„at de Delegerede i denne Kongres hver især alvorlig anmodes om i sine Rap-
„porter til de respektive Regjeringer og Handelsforeninger specielt at anbefale
„en kraftig Medvirken til at fremme den Opgave og det Maal, som Ph. C. M.
„har sat sig og til at realisere den Plan, som i denne Resolution er fremholdt."

Philadelphia Commercial Museum*).

Tilblivelse og Virksomhed.

Efter Chicagoudstillingen i 1893 aabnedes et Arbeide i Philadelphia for at faa istand en permanent Udstilling af Raastoffe væsentligst fra de sydamerikanske Stater og Mexico. Staden Philadelphia ydede til Aabningen af dette Arbeide $ 10 000. Samlinger sikredes ogsaa straks fra Afrika, Australien, Japan og Indien. „The Philadelphia Commercial Museum" blev paa Basis af disse Samlinger organiseret ved Philadelphia Byraads Beslutning af 15de Juni 1894, men først Høsten 1895 kunde et Udstillingslokale aabnes for Samlingerne. Museets Bestyrelse leiede da for en nominel Leie ($ 1.00) Pennsylvania Jernbanens tidligere Kontorer, der indeholdt ca. 200 000 Kvadratfod Udstillingsflade, fordelt paa vel 100 Rum. Leien skulde gjælde for 5 Aar, og antoges Museets egne Bygninger i Løbet af denne Tid at kunne være opførte.

Bygningerne er nu delvis færdige og er foreløbig benyttede til den Udstilling, som i Forbindelse med en international Handelskongres nylig er afholdt i Philadelphia. Grunden til Museets Bygninger er ydet af Byen uden Godtgjørelse; den omfatter et Areal af ca. 90 Acres og ansees værd over en Million Dollars. Foruden denne Ydelse har Museet siden August 1899 fra Philadelphia By, Staten Pennsylvania og De forenede Staters Regjering, samt i private og kontante Bidrag erholdt et samlet Beløb af $ 1 065 000 til Udvidelse af Samlinger, Bygninger, Vedligehold og Tilskud til Drift.

---

*) De i nærværende Beretning nævnte Bilage er ikke medtaget i denne Publikation.

I Forbindelse med Museet aabnedes et Arbeide med et Oplysningsbureau (Bureau of Information), der havde til Opgave at skaffe Oplysninger af enhver Art af Interesse for amerikanske Fabrikanter, Exportører og Importører. Saavel til dette som til andre Detaljer skal jeg senere komme tilbage.

Til Assistance for Museets Virksomhed anmodede De forenede Staters Regjering samtlige Landets Konsuler om at give Museet Oplysninger i størst mulig Udstrækning, ligesom alle Konsulatrapporter af kommerciel Natur skulde blive Museet tilstillet. For at vække Interesse udover Amerika for sit Arbeide søgte Museet Korrespondenter i Landets forskjellige større Handelsstæder, paa den Maade, at Medlemmer af Handelsforeninger, boards of trade og andre Handelsorganisationer udnævntes til Æresmedlemmer af en raadgivende Forsamling (National Advisory Board). Ved at give de opnævnte Medlemmer af dette „Advisory Board" denne Ære, var det forudsat, at de til Gjengjæld skulde støtte Museet ved sin Anbefaling og give det Meddelelser af forskjellig Natur.

Det næste Skridt for at udvide Arbeidet og skaffe Museet yderligere Korrespondenter og Hjælpere blev taget i 1896, da det blev besluttet, at „Advisory Board" skulde udvides til at bestaa af Medlemmer, udnævnte enten af de forskjellige Regjeringer eller af repræsentative kommercielle Foreninger i følgende Lande: „De forenede Stater, Canada, Mexico, Guatemala, Honduras, Nicaragua, Salvador, Costa Rica, Columbia, Venezuela, Brazilien, Argentina, Paraguay, Uruguay, Bolivia, Chili, Peru, Ecuador og andre." Beslutningen blev taget med et saadant Tillæg „That the Advisory Board shall exercise a general supervision over the administration of the Museum in order to promote its development and foster the efficiency of its service for the interest of commerce."

Paa denne Maade erhvervede Museet sig altsaa Korrespondenter i de ovennævnte Lande, og det vil bemærkes, at Opmærksomheden i Begyndelsen af Museets Virksomhed nærmest var henvendt paa de nord- og sydamerikanske Stater.

I 1897 blev „Advisory Board" yderligere udvidet til at omfatte Sydafrika, Australien og Asien, og nu i 1899 bestemt ogsaa til at omfatte de europæiske Lande.

Museet har endvidere sat sig i Forbindelse med forskjellige Landes diplomatiske Korpser ved at oprette et „Honorary Diplomatic Board", hvis Funktion skal være at lette Kommunikationer med Regjeringer, at erholde Oplysningsassistance gjennem deres Konsulater og at opnaa Fordelene ved Diplomaternes Erfaringer.

Gjennem Kommunikationer med de omhandlede Medlemmer af „Advisory Board", samt specielle Udsendinge og Korrespondenter, af hvilke sidste Museet har skaffet sig en Utallighed blandt Banker, Handelskammere, større Firmaer etc. (det opgiver at have ca. 65 000 udenlandske Korrespondenter), samt ved Afholdelse af gjentagne Kongresser for at vække Interesse, har det paa den korte Tid, som er hengaaet siden dets Oprettelse, forstaaet at tilveiebringe en storartet Samling og Virksomhed.

Samlingerne, der for det meste er Gaver, men ogsaa delvis er indkjøbte, omfatter nu ca. 200 000 Prøver af Artikler af udenlandsk Fabrikat, med

hvilke lignende Artikler af amerikansk Fabrikat maa konkurrere, og ca. 250 000 Prøver af Naturprodukter, som kan være af særlig Værdi for amerikanske Industrigrene.

I Forbindelse med „Bureau of Information" er ogsaa efterhaanden oprettet et Bibliothek, der indeholder:

ca. 1 420 udenlandske og indenlandske Tidsskrifter, der regelmæssig modtages,
ca. 1 259 Bøger af kommercielt Indhold,
ca. 17 250 Brochurer „ „
en Literatur, der omfatter 18 forskjellige Sprog.

Museets lønnede Personale bestaar for Tiden af:

1 Direktør,
8 Departementschefer,
125 Employéer i „Bureau of Information" og dets Afdelinger,
15 — i de videnskabelige Afdelinger, der vedrører Museets Samlinger, et Laboratorium og et Fotografatelier,
20 — i andre Afdelinger.

Museet har nu ca. 1 000 Abonnenter.

Det ovenstaaende vil give en Ide om, hvorledes Arbeidet i de store Træk har været grebet an, hvorledes Museet har skaffet sig Forbindelser, og hvor langt det er kommet i sit Arbeide. Museets Udvikling er gaaet i den Retning, at Oplysningsbureauets Virksomhed er bleven den absolut vigtigste Del af samme, og de andre Afdelinger tjener nu væsentligst til Støtte for denne Afdeling. Dets Direktør meddelte ogsaa, som allerede nævnt i denne Rapports Indledning, at man fandt det nuværende Navn misvisende og agtede at søge dette forandret til „International Bureau of Commerce," ved hvilken Betegnelse Institutionens Opgave bedre vilde dækkes.

De følgende Detaljer vil give Oplysninger om Museets Ledelse, Virksomhed etc.

Organisation.

Philadelphia Commercial Museum, nu omfattende følgende Afdelinger:

Et Museum med Samlinger,
Et Oplysningsbureau med Bibliothek,
Et Laboratorium,
Et Fotografatelier,
Et Trykkeri,

staar under følgende Bestyrelse:

Board of Trustees med 8 ex officio Medlemmer:

Guvernøren af Pennsylvania,
Borgermesteren af Philadelphia,

Presidenten for Byraadets „Select Council“,
Presidenten for Byraadets „Common Council“,
Presidenten for Komiteen for den offentlige Undervisning,
Tilsynsmanden for de offentlige Skoler,
Statens Tilsynsmand for det offentlige Undervisningsvæsen,
Formanden for Statens Forstvæsen

samt 14 af Staden Philadelphias Byraad livsvarig valgte og af Borgermesteren accepterede Medlemmer bestaaende af ledende Borgere af Philadelphia By.

Fungerende for dette Raad virker:

En President,
En Vicepresident,
En Kasserer,
En Sekretær

valgte blandt de sidstnævnte 14 Medlemmer. (De kaldes dets „Executive Committee“).

Board of Trustees har den endelige Afgjørelse af alle Sager vedrørende Museet, udenfor hvad der vedkommer den daglige Forretningsførsel. Dets Medlemmer virker uden Godtgjørelse.

Museets Forretningsførsel ledes i Forbindelse med den executive Komite af:

En Direktør

ansat af „The Board of Trustees,“ og som assisteres af følgende Funktionærer, der kaldes Departementschefer:

Chefen for Oplysningsbureauets udenlandske Afdeling,
Chefen for den videnskabelige Afdeling,
Kuratoren for Samlingerne,
Chefen for Laboratoriet,
Direktørens Assistent.

Som raadgivende Medlemmer af Museets Bestyrelse virker det tidligere nævnte, nu internationale, „Advisory Board,“ bestaaende af Medlemmer af Handelsforeninger etc. i de forskjellige Landes forskjellige Byer, samt det ogsaa tidligere nævnte „Honorary Diplomatic Advisory Board,“ bestaaende af forskjellige Landes Ministre i Washington.

I enkelte større Byer holder Museet specielle Repræsentanter med Kontor, som f. Ex. i New York. Disse Kontorer indeholder ikke Samlinger eller Detaljoplysninger, men fungerer blot som repræsenterende og korresponderende. Reisende Agenter udsendes over Amerika for at gjøre Museets Arbeide bekjendt og for at samle Abonnenter, ligesom Udsendinge bereiser forskjellige Lande for at søge Oplysninger om Handelsmarkeder, udenlandske Firmaer etc. og at samle Prøver til Museet.

Museets finansielle Forhold.

Museet har som tidligere nævnt fra Juni 1894 til August 1899 modtaget i Tilskud $ 1 065 000 til Vedligehold og Drift, Udvidelse af Samlinger samt til

Bygninger. Dets regulære Driftsbudget i 1899 (udenfor hvad den iaar afholdte Kongres har kostet) anslaaes at gaa op i $ 165 000, hvoraf $ 115 000 er Tilskud fra Philadelphia By. Det resterende indkommer ved Indtægter af ca. 1 000 Abonnenter. Abonnenterne bydes følgende Tjenester for nedennævnte Abonnementspriser:

A.

1. Hyppige Rapporter om Betingelser for Handel paa forskjellige Markeder samt om Udsigterne for Salget af enhver speciel Art af Artikler.

2. Svar paa ethvert Spørgsmaal, som bliver forelagt af Abonnenterne.

3. Specielle Meddelelser til Abonnenterne om nye Foretagender paa fremmede Markeder og Salgsleiligheder, som bør gives øieblikkelig Opmærksomhed.

4. En Fortegnelse over fremstaaende Importører og Kjøbmænd i alle fremmede Lande, specielt opstillet for hver Abonnent med dennes specielle Branche for Øie. Fortegnelsen indeholder Navnene paa de bedste Firmaer i Branchen. Hvert Firmas Stilling saavel i økonomisk Henseende som med Hensyn til Respektabilitet og Anseelse er nøie undersøgt, før dets Navn optages i Fortegnelsen, og enhver Forandring, der indtrænder med det optagne Firma, blir øieblikkelig meddelt Abonnenterne*).

5. En speciel Liste over Kjøbere af specielle Artikler, Detaljhandlere etc., der ikke indeholdes i den tilstillede Liste, meddeles paa Forlangende.

6. Oplysninger om udenlandske Handelshuses økonomiske Stilling.

7. Specielle Raad med Hensyn til de mest anbefalelsesværdige Punkter for Oprettelse af udenlandske Agenturer, Firmaer eller Individer, der kan være bedst skikkede til at fungere som Agenter, og Maader paa hvilke enhver Artikel heldigst kan indføres og opretholdes paa ethvert fremmed Marked. Assistance gives med Oversættelse til mindre kjendte Sprog. For ovennævnte Tjenester beregnes en Abonnementspris af $ 100.00 pr. Aar.

Abonnementsprisen var oprindelig $ 50.00, men er nu forhøiet til $ 100.00. De oprindelige Abonnenter har dog ikke faaet sin Abonnementspris forhøiet.

B.

For at optages i paa udenlandske Handelssteder anbragte Fortegnelser, der indeholdes paa Kort, placerede i dertil indrettede Skabe med rubrikerede

*) Fortegnelsen gives paa Kort, der er placerede i dertil specielt indrettede Skabe med Skuffer, som er alfabetisk inddelte. (Af dette Kortsystem skal jeg senere give en udførligere Beskrivelse).

Museet tilstiller enhver Abonnent et af de omtalte Skabe. Dette tilligemed de omhandlede Kort bliver Museets Eiendom, men laanes til Abonnenten, saalænge Abonnementet varer.

Skuffer, hvis Betegnelse gjør det muligt for interesserede i Udlandet med Lethed at udsøge Navne og Adresser paa amerikanske Firmaer i hvilkensomhelst Branche, betales en Abonnementspris af $ 25.00 pr. Aar. Denne Pris giver Ret til 5 Kort med forskjellige Anførsler af Artikler, som Firmaets Forretning omfatter. Hvis flere Kort ønskes, betales $ 1.00 pr. Kort extra pr. Aar.

Dette Abonnement kan tages separat eller som Tillæg til det under Litra A. nævnte.

De ovennævnte Skabe er hidtil anbragte i Handelsforeninger, boards of trade, eller amerikanske Konsulatkontorer paa følgende Steder: (se Bilag 1).

London, England.
Liverpool, England.
Bradford, England.
Bristol, England.
Manchester, England.
Sheffield, England.
Nottingham, England.
Birmingham, England.
Glasgow, Scotland.
Belfast, Irland.
Paris, Frankrige.
Brüssel, Belgien.
Havana, Cuba.
San Juan, Porto Rico.
Manila, Philippine Islands.
Mexico City, Mexico.
Guadalajara, Mexico.
Monterey, Mexico.
Guatemala City, Guatemala.
San José, Costa Rica.
Caracas, Venezuela.
Panama, Columbia.
Lima, Peru.
Santiago, Chile.
Buenos Aires, Argentina.
Montevideo, Uruguay.
Rio de Janeiro, Brazilien.
Sao Paulo, Brazilien.
Para, Brazilien.
Cape Town, Syd Afrika.
Johannesburg, Syd Afrika.
Port Elizabeth, Syd Afrika.
Durban, Natal, Syd Afrika.
Sidney, Australien.
Melbourne, Australien.
Adelaide, Australien.
Wellington, New Zealand.
Bombay, Indien.
Calcutta, Indien.
Singapore, Straits Settlements.
Hongkong, China.
Shanghai, China.
Tientsin, China.
Osaka, Japan.
Yokohama, Japan.

Formaalet med dette er, at Udlændinge, der ønsker Forbindelser i Amerika, kan gaa til disse Skabe og der finde Opgaver over Firmaer i den Branche, der interesserer dem. Hvert enkelt Kort indeholder, foruden Firmaets Navn og Adresse, ogsaa en Fortegnelse over de Artikler, som det sælger. For det amerikanske Firma er Foranstaltningerne selvfølgelig af Fordel som et Avertissement.

Undersøgelser af Stoffe foretages i Laboratoriet g r a t i s for enhver, der indsender Prøver franko og med nøiagtige Oplysninger.

U d g i f t e r n e omfatter Lønninger til Betjeningen, Kontorhold, Vedligehold af Museet, Nyanskaffelser, Reiseudgifter, enkelte Afgifter til udenlandske Kreditoplysningsbureauer, o. s. v.

Noget trykt Regnskab haves ikke ved Museet.

Regnskaberne afgives kvartalsvis til Philadelphia By og revideres af sammes Funktionærer.

Museets Virksomhed.

Den Opgave, som Philadelphia Commercial Museum stræber efter at løse, er, som det ogsaa vil fremgaa af, hvad der bydes Abonnenterne, følgende:

At assistere amerikanske Fabrikanter og Kjøbmænd med at sikre sig et større udenlandsk Marked for deres Produkter, at ordne for dem ønskelige, og at beskytte dem imod ikke anbefalelsesværdige Forbindelser, at assistere udenlandske Kjøbere og Fabrikanter med at knytte Forbindelser i de forenede Stater, at skaffe praktiske Oplysninger fra alle Verdensdele illustrerede ved tidsmæssige Handelsprøver eller nøiagtige Beskrivelser af de Artikler, der omhandles, og i det hele at arbeide for alle Formaal, der kan virke frugtbringende i kommerciel Henseende.

A.

Samlingerne

bestaar som tidligere nævnt af:

1. Prøver af Artikler af udenlandsk Fabrikat, med hvilke Artikler af amerikansk Fabrikat maa konkurrere.
2. Prøver af udenlandske Raaprodukter, som kan være af mulig Værdi for amerikanske Industrigrene.

Prøverne er ordnede:

delvis geografisk (efter Lande),
delvis monografisk (efter Klasser af Artikler)*) med følgende Formaal:

a. At den Besøgende kan studere hvert enkelt Lands naturlige Tilgange og specielle Handelsgrene, de forskjellige Artiklers Emballeringsmaade etc. etc. Han kan se Udstrækningen og Variationen af dets Produkter og undersøge Karakteren af dets Industrigrene, Klimat og Jordbund, han kan ogsaa ved de i Samlingerne ophængte Karter lære at kjende dets indre Transportmidler og Kommunikationsmidler med den store Handelsverden og saaledes sættes istand til at samle værdifulde Oplysninger, der er nødvendige for hans Forretningsførsel.
b. At den Besøgende, der vil studere en speciel Branche, kan finde systematisk ordnede og udstillede Prøver af de Artikler, der interesserer ham. Prøverne er bragte sammen fra de forskjellige Verdensdele og er paahæftet forskjellige Data (chemiske Analyser, engros og Detaljpriser o. lign.), der kan tjene til Bedømmelse af deres kommercielle Værd.

*) Se Bilag 2, der giver et Billede af Fordelingen, om end i det sidste nogle Forandringer er gjort med Udnyttelsen af Rummene.

Exempelvis kan nævnes, at der er bragt sammen specielle Samlinger af Træ fra de forskjellige Verdensdele, ligesaa af Uld, Silke, Bomuld, Skind, Farvestoffe, Olier, Mineralier etc. Af færdige Produkter kan man finde Samlinger af Hatte fra forskjellige Markeder med vedhæftet Opgave over Fabrikationsstedet, Afsætningsstedet, Engrosprisen fra Fabrikanten og Detaljprisen paa Salgsstedet, ligeledes en Henvisning til en yderligere udførlig Beskrivelse, der findes i Oplysningsbureauet.

I Samlingsrummene er ophængt Karter, statistiske Tabeller etc. og delvis karakteristiske Malerier fra det Land, fra hvilket Samlingerne er tagne.

En stor Del af disse Prøver og Opgaver beholder selvfølgelig kun sin Værdi, saalænge de er tidsmæssige, og Moder og Priser skifter jo saa hyppig, at Nytten vil afhænge af en stadig Omskiften eller Komplettering af Prøverne og Opgaverne.

Samlingerne i det hele faar først sin store Betydning i Forbindelse med

B.

Museets Oplysningsbureau.

1.

Arbeidsplanen

for dettes Virksomhed har været paa enhver Maade at sætte Bureauet istand til at skaffe sig paalidelige, forstaaelsesfulde og hurtige Oplysninger om enhver Ting, der vedrører Handel og Industri i alle Lande.

Med det Formaal for Øie har Bestyrelsen for det forefaldende Arbeide i Museet udvalgt et Personale bestaaende af de forskjelligste Nationaliteter, saaledes at hver enkelt kan raadspørges om Forholdene i deres Land og benyttes til Oversættelser, naar dette findes nødvendigt eller ønskeligt.

Der er endvidere oprettet en Afdeling, hvor en Mængde Literatur, Aviser, Bøger, Brochurer ikke alene af statistisk og kommercielt, men ogsaa af andet Indhold, der kan give et Indtryk af ethvert Lands Særegenheder, Smag og Behov, gjennemlæses af dertil engagerede Personer. Kontoret sørger for med dette for Øie at holde sig à jour med nye Bogkataloger fra alle Lande, hvorfra Udvalg gjøres, en Utallighed af Aviser af kommercielt Indhold modtages (i Regelen gratis), statistiske Ordbøger og Konsulatrapporter etc. ligeledes, og denne Gjennemlæsning, af hvilken vedkommende Gjennemlæsere faar en Øvelse i at gjøre et forstaaelsesfuldt Uddrag, giver sammen med den førte Korrespondance, Rapporter fra udsendte Expeditioner, de indkomne Prøver, samt foretagne Analyser et udmerket Grundlag for Bureauets Oplysningsarbeide.

Adressebøger, Handelskalendere og Kataloger i Forbindelse med Korrespondance med Banker, Kreditoplysningsbureauer etc. danner Grundlaget for de Oplysninger, der gives om udenlandske Firmaer.

Bureauets Opgaver af denne Art baseres aldrig direkte paa Adressebøgers Indhold. Disse benyttes kun til Hjælp ved Udarbeidelse af Kontorets Lister, der igjen verificeres af dets egne Korrespondenter og af vedkommende Firmaer selv.

For at skaffe sig fuldt Kjendskab til Udlandets Forretningsverden og dens Firmaer uddrager „Foreign Department" af Adressebøger fra alle Lande Firmanavne, som det af Skatteligninger og andet kan dømme driver en betragtelsesværdig Virksomhed, undersøger derefter deres pekuniære Stilling nærmere gjennem sine Korrespondenter, og dersom de modtagne Oplysninger er gode, aabnes en Korrespondance med Firmaerne selv. I denne Korrespondance meddeles i korte Drag Planen for Museets Arbeide og tilføies, at Museet gjerne til Nytte for sine amerikanske Forbindelser vil have saavidt udførlige Oplysninger som mulig om vedkommende Firmas Bedrift osv. Det anmodes derfor om at give saadanne Oplysninger, om at sende sine Kataloger o. a. (se Bilag 3, 4, 5, 6).

Paa denne Maade udvides og kompletteres stadig Kjendskabet til Udlandets Firmaer, og af Nytte kan den aabnede Korrespondance ogsaa være for den øvrige Oplysningstjeneste, da de tilskrevne Firmaer selvfølgelig ofte finder det af Interesse at give Meddelelser af merkantil Betydning baade for sig selv og for Handel i Almindelighed. Hver Maaned øges Beholdningen med ca. 2 500 nye Adresser.

De nyindhentede Firmanavne optages paa de Kort, (se Bilag 7), der som tidligere meddelt omsendes til Abonnenterne. Sker der nogen Forandring med de Firmaer, der er optagne i Museets Fortegnelser, tages Navnene op paa saakaldte „card withdrawal lists" (se bilag 8). Kortene trækkes tilbage fra Abonnenterne, nye sendes istedet, eller Navnene tages helt bort. Specielle Fortegnelser haves over sene Betalere, uhæderlige Firmaer osv.

2.

Ordningen af Materialet.

a. Det ovenfor nævnte literære Materiale benyttes efter Gjennemlæsningen til at danne Museets „Bibliothek."

Museet karakteriserer dette med Betegnelsen „Quick or Life Library." Gamle Bøger ombyttes stadig med nye om det samme Emne, gamle Aviser fjernes og ødelægges tildels efterhaanden, tildels straks, idet kun de Arbeider, der kan være af Interesse, udklippes og lægges ind i Mapper under den Trade, som de specielt omhandler. Bøger og Aviser klassificeres i Bibliothekets Opbevaringsrum under en Mand, der har Ledelsen af dette Arbeide. Fordelingen sker efter Lande og derunder efter Forretningsgrene, delvis ogsaa efter Byer, naar der er noget særegent for en speciel By. Alt Materiale hensættes i Hylder med rubrikerede Inddelinger, Udklip og mindre Brochurer indlægges i dertil indrettede Mapper eller Æsker. Nyankomne Aviser, Tidsskrifter o. a. henlægges for en Del i et Læseværelse for Publikum. Hvad Publikum trænger af Interesse, erholdes dog bedst af den enkelte ved Henvendelse til Chefen for Bibliotheket.

b. Adressebøger, Handelskalendere og private Forretningskataloger ordnes og hensættes i et Rum for sig selv, ligeledes i Hylder.

c. Al modtagen Korrespondance henlægges i Skabe med rubrikerede Skuffer, og Kopi af Svarene indlægges i samme Omslag som det modtagne Brev. Specielle Skabe haves for Korrespondance med Abonnenterne. For andre Korrespondenter haves Skabe med Skuffer rubrikerede under en Hovedrubrik for det Land, hvorfra Korrespondancen indkommer; under denne Hovedrubrik haves Underrubriker for Byerne, og under Byerne alfabetiske Rubriker for Firmaerne. De nævnte Skabe for Korrespondancen findes i Oplysningsbureauets Hovedkontor, hvortil Korrespondancen indkommer, og hvorfra den udgaar.

d. Alle Beskrivelser, Analyser, Fotografier etc., der udarbeides ved Museet, opbevares paa lignende Maade i Skabe med rubrikerede Skuffer, fordelt med Industrigrene og Artikler som Hovedrubriker, og med Klasser og Lande som Underafdelinger. Til Fordelingen af Materialet maa selvfølgelig benyttes Kritik. Den ledsages af et

3.

Fortegnelses- og Henvisningsarbeide,

og sker for den Del af ikke personlige Oplysninger, der undtagelsesvis er af konfidentiel Natur, i Oplysningsbureauets Hovedkontor, hvorfra Originalmaterialet indsættes i dertil indrettede Mapper, idet der samtidig udskrives Kort, der henviser til Indholdet og Opbevaringsstedet. Disse Kort henlægges igjen i de almindelige Henvisningsskabe under den Rubrik, der betegner Indholdets Art og Oprindelsessted. Alt Materiale vedrørende Oplysninger om udenlandske Firmaers Stilling opbevares i Oplysningsbureauets tidligere omtalte „udenlandske Afdeling". Fortegnelserne og Henvisningerne til disse Oplysninger ordnes i det nævnte Kontor efter det samme Kortsystem, som foran er antydet. Fortegnelserne og Henvisningerne af alt andet Materiale sker fra det saakaldte

„Indexing Department",

paa Basis af hvad der forelægges fra de øvrige Afdelinger og i Konference med disse. „Indexing Department" udfylder altsaa Kort, der henviser til alt Materiale udenfor det ovenfor nævnte af konfidentiel Natur. Kort udfyldes med Vareartikel som Hovedrubrik, derunder Land og Sted, og om det vedrører Handel, Udførsel, Indførsel, Industri, Lovgivning etc., eller hvis det gjælder et specielt kommercielt Spørgsmaal, med Anførsel af dette, f. Ex.:

Hovedrubrik:	Machinery	(agricultural)	Iron	Travellers (commercial)
1ste	Underrubrik:	Egypt	Sweden	Brazil
2den	Do. :	Trade	Industry	Regulations.

Nedenunder paa Kortet kommer sammentrængt de Oplysninger, der haves om den Artikel eller det Spørgsmaal, der omhandles, med Henvisning til Museets Samlinger eller til Bøger, Aviser, Korrespondance, statistiske Tabeller

etc. etc., hvorfra Oplysningerne er taget, ogsaa med Anførsel af, hvor Originalerne for Oplysningerne findes, for det Tilfælde disse ønskes fremskaffede. Man stræber nu efter strax at trykke Oplysningerne i en sammentrængt, men dog mest mulig fuldstændig Form paa Kortene, saa at man i de fleste Tilfælde kan undgaa at opsøge de originale Opgaver. (Se Bilag 9.)

De omhandlede Skabe med Skuffer er inddelte med ovennævnte Rubriker for Øie. Over Skufferne haves Hovedrubriker, svarende til Hovedrubrikerne paa Kortene, over et mindre Antal Skuffer, — eftersom Forholdene tilsiger dette, — den næste Betegnelse paa Kortene, over den enkelte Skuffe atter den næste Betegnelse og i Skufferne selv, hvis ønskeligt, yderligere Underafdelinger med Betegnelsen for disse paa et Kort med en liden Flade, der rager noget op over de øvrige Kort. Skabe haves ogsaa med Lande som Hovedbetegnelse, saaledes at Kort med forskjellige Indhold kan sorteres under hvert Land. I Skuffen er en gjennemgaaende Jernstang, hvorpaa Kortene, der har et Hul i den nederste Halvdel, trækkes ind. Beskrivelsen af dette Kort og Skabsystem vil lettere forstaaes, naar de Prøvekort og Illustrationer etc., som ledsager denne Rapport, nærmere studeres, men det vil maaske allerede af denne kortfattede Beskrivelse kunne forstaaes, hvilken Oversigt man ved dette System faar over Materialet, og hvor let enhver Ting kan findes frem.

Alle Kort, der gjøres færdige, samles for Dagen i en Skuffe, hvorfra de igjen den næste Dag udsorteres til de nævnte Skabe, der er placerede i en speciel Afdeling af Bureauet, som kaldes

„Compiling Department",

hvis Personale har med det Meste af, hvad der vedrører Oplysningsarbeidet at gjøre.

4.

Det egentlige Oplysningsarbeide

foregaar fra følgende Kontorer:

„Oplysningsbureauets Hovedkontor", hvor alle Skrivelser modtages, og alt Arbeide endelig kritiseres og udsendes, efter at være bearbeidet og sammensat af Personalet i „Compiling Department" i Forbindelse med Bibliotheket og Læsekontoret, Adressebog og Katalogsamlingerne, Museet, Laboratoriet og tildels Fotografatelieret, og for de Oplysningers Vedkommende, der angaar Opgaver om udenlandske Firmaers Stilling, Forretning, Anseelse og Soliditet af Personalet i „Foreign Department", (se Bilag 10, 11, 12, 13, 14, 15).

Sammen med ovennævnte Afdeling virker et eget Kontor for „Øieblikkelige Oplysninger", hvis Opgave er, naar under Læsningen af Aviser eller paa anden Maade nogen Meddelelse tilflyder Museet om, at der er besluttet Bygning af en ny Fabrik, ny Jernbane eller lignende, eller der paa et Sted er indtraadt et eller andet, der kan have Indflydelse paa Stedets Handel, Kredit osv., at disse Oplysninger øieblikkelig meddeles til Museets Forbindelser, først og fremst Abonnenterne. *)

*) Hidtil har Museet været meget liberalt med at give sine Meddelelser i den størst mulige Udstrækning ogsaa udenfor Abonnentkredsen, og det vil altid være Tilfældet.

Museet har ogsaa en „Journalist“, hvis Arbeide er at give Pressen Artikler af mere generelt Indhold. Aviserne har som Abonnenter kun Adgang til at erholde for Publikation Oplysninger af mere generel Natur.

Rapporter, der helst bør gaa igjennem Aviserne, udsendes stadig til disse. Nogen egen Avis haves ikke. Alt, hvad der i særlig Grad ønskes lagt Forretningsverdenen paa Sinde, udsendes i specielle Rapporter, trykte i Museets Trykkeri. Erfaring viser, at denne Meddelelsesmaade er meget mere frugtbar end gjennem Publikation i Aviser.

Til hver Abonnent gives med korte Mellemrum Oversigter over den Forretning, som de er interesserede i.

Udarbeidelsen af Besvarelser paa Forespørgsler og Rapporter foregaar paa den Maade, at Spørgsmaalene behandles i Fællesskab af de Mænd i Museets Tjeneste, som maa forudsættes bedst at være inde i og at have Betingelser for at bedømme det specielle Thema. En har et mere specielt Kjendskab til Branchen, en anden til det Land eller Marked, der omhandles, en tredie til Told- og Lovgivningsforhold osv.

Et Referat af en Ugerapport over det i Ugen udførte Oplysningsarbeide vil bedre end noget andet illustrere den Virksomhed, som udfoldes, (se Bilag 16 og 17). Der er mange Uger, da der udrettes mere end i den her valgte. Rapporten er taget iflæng; den hidsættes i Oversættelse:

Philadelphia Commercial Museum.

Rapport fra Compiling Department, Bureau of Information for Ugen, der ender 7de Oktober 1899.

Specielle Forespørgsler.

Antal af modtagne specielle Forespørgsler 66 (43 indenlandske og 23 udenlandske).

Udenlandske Forespørgsler er modtagne fra følgende Lande:

Østerrige	Tyskland	Norge
England	Holland	Persien
Finland	Irland	Rusland
Frankrige	Mexico	Victoria
	Ny Zealand	

omfattende følgende Themaer:

No.	12 054	Fabrikanter af automatiske Maskiner for Fabrikation af Knapper.
„	12 063	Amerikanske Cyklehjulfabrikanter.
„	12 064	Amerikanske Firmaer, der agter at udstille i Paris.
„	12 066	Amerikanske Udskibere af Kobbersulfat, Vox, Parafin, tørre Farver, Zink, Harpix o. s. v.
„	12 067	Udsigten for Salg af Caseinfarver i de forenede Stater.
„	12 100	Udførsel af Bomuldsaffald for Rensning af Maskiner.

*

No. 11 959 Fabrikanter af Patent Gas-Lys Fakler.
„ 12 000 Nyeste og bedste Typer for Strømslutningsapparater for Konduktører paa elektriske Sporvogne.
„ 11 965 Fabrikanter af Frugttørkere.
„ 12 003 Fabrikanter af forbedrede Ovne for Smeltning af Kobbermalm og Gjenvinding af Metal.
„ 12 002 Kornexportører i New York, Kansas, Galveston og New Orleans.
„ 12 007 Told paa forskjellige Sorter Møbler i Syd Amerika, Vestindien, Central Amerika, Syd Afrika og Hawaii.
„ 12 069 Nogle større Isenkram- og Maskinfirmaer i den Argentinske Republik.
„ 12 072 Fabrikanter af elektrisk og Gasarmatur.
„ 12 102 Publikationer vedrørende explosive Stoffe.
„ 12 103 Elektriske Forretninger i forskjellige Lande.
„ 11 966 Udskibere af Hummer.
„ 11 967 Exportkjøbmænd, der gjør Forretninger med forskjellige Lande.
„ 12 030 Fagaviser, der er interesserede i Billed- og Billedrammeforretninger.
„ 12 056 Minevirksomhed, Mineeiere og Udskibere af Magnesiamalm.
„ 12 058 Omtrentlige aarlige Udskibning af Laase til fremmede Lande.
„ 12 074 Indvandring til de forenede Stater i de sidste 10 Aar.
„ 12 075 Fabrikanter af Melkekar eller Flasker.
„ 12 099 Kjøbmænd i Svinefedt, Petroleum og Mel.
„ 11 958 Fabrikanter af Egestav i de forenede Stater.
„ 11 960 Firmaer, der kan skaffe Petroleum for Belysning.
„ 11 961 Textilmaskineri-Fabrikanter.
„ 11 963 Detaljer om Sporveissystemet i New York.
„ 11 964 Garvermaskineri og Fabrikanter af Borkningsanlæg.
„ 11 997 Kjøbmænd, der handler med ubearbeidede Perlemorskjæl.
„ 11 999 Skibning af Raajern til China.
„ 12 001 Fabrikanter af Sporvogne.
„ 12 030 Meddelelser angaaende Betaling af Vexler ved Forfaldstid i Rusland.
„ 12 055 Angaaende Salg af Vaskesæbe i Porto Rico og Cuba.
„ 12 061 Lande, som har Pakkepostkonventioner med Storbritannien og Tyskland.
„ 12 101 Firmaer, der handler med Kobbersulfat.
„ 11 968 Fabrikanter af Uhrmager- og Juvelerværktøi.
„ 12 053 Amerikanske Fabrikanter af Pigtraad for Gjærder.
„ 12 065 Amerikanske Exportører af Hvede, Mais, Havre etc.
„ 12 071 Behov for Uld i Amerika.
Fabrikanter af Vogne, der bruger Gasoline eller Petroleum til Drivkraft.

Generelle Rapporter.

Antal af udsendte regulære Rapporter til Medlemmer 883
Antal af Themaer, der er behandlet i Rapporterne . . . . . 99.

Disse omhandler Rapporter om Introduktion af amerikanske Artikler i fremmede Lande som følger:

Agerbrugsmaskineri, Luxemburg,
Bindingsværksbjælker, Birkenhead, England.

Maskineri for Høstning af Rodfrugter, Tyskland.
Dørslaaer, Birkenhead, England.
Murstensmaskineri, Portugal.
Murstensmaskineri, Japan.
Øl, Portugal.
Mursten, Norge.
Flaskefyldningsmaskineri, Luxemburg.
Øl, Luxemburg.
Transportable Dampkrane, England.
Bomuldsstykgods, Milano, Italien.
Uhre, Japan.
Kul, Spanien.
Kul, Siam.
Kul, Sydvest-Afrika.
Konkretblander, Brighton, England.
Cementfabriker, Europa.
Maistærskemaskiner, Queensland.
Kulvogne, Kapkolonien.
Cyanitanlæg, Vestaustralien.
Bomuldsspinde- og Trykkemaskineri, Lifland, Rusland.
Muddermaskineri etc., Rusland.
Elektrisk Lys, Warrington, England.
Elektriske Sporveisrekvisita, Porto Rico.
Elektriske Lysanlæg, Radcliff, Lancashire, England.
Elektriske Sporveisanlæg, Leveredge, England.
Elektrisk Sporvei, Stockport, England.
Elektrisk Jernbane, Kaukasus, Asien.
Nyt elektrisk Foretagende, Tyskland.
Elektrisk Maskineri med Tilbehør, Italien.
Elektricitetsmaalere, Salford, England.
Smergelskiver, Reval, Rusland.
Smergelskiver, Luxemburg.
Mel, Salonica, Tyrkiet.
Kontormøblement, Sheffield, England.
Kirkemøblement, Queensland.
Torsk, Spanien.
File og Rasper, Luxemburg.
Gasmaskiner til „Udleie", England.
Nye Gasværk, Tyskland.
Gasovne uden Røgpibe, England.
Australianske Indhøstningsmaskiner, Australien.
Hestesko, Hollandsk Ostindien.
Strømpefabrikation, Venezuela.
Bygningsjern, Tyrkiet.
Jern og Staal, Tyskland.
Bygningsjern, Sheffield, England.
Bygningsjern, Queensland.
Strikkemaskineri, Tyskland.
Lamper og Lampeartikler, Shanghai, China.
Lokomotiver, Rusland.
Condenseret Melk, Vestaustralien.
Mineindustri, Grækenland.

Minemaskineri, Siam.
Maskinværktøi, Tyskland.
Maskinværktøi, Polen.
Guldminebedrift og Guldminemaskineri, Johannesburg, Syd Afrika.
Kontorrekvisita af Metal, England.
Smøringsolje, Luxemburg.
Oljekildemaskineri, Galicia.
Minepumper, Syd Afrika.
Pumpemaskineri, Feversham, Kent, England.
Brolægningssten, Queensland.
Pakninger, Luxemburg.
Damppumper, Rusland.
Jernbanemateriel, Rusland.
Jernbaneudvidelser, England.
Jernbaner, Tyrkiet
Metaltagtækningsmateriel, Sheffield, England.
Dampmaskiner, Warrington, England.
Metaltagtækningsmateriel, Queensland.
Staalpaneling, Brisbane, Queensland.
Staalpaneling, Sheffield, England.
Dampmaskiner, Warrington, England.
Axelledninger, Østerrige.
Staalstøbegods, Luxemburg.
Dampfittings, Cadiz, Spanien.
Dampmaskiner, Rusland.
Dampfittings, Luxemburg.
Sporveisbygningsmaterial, Glasgow, Scotland.
Tinminemaskineri, Vestaustralien.
Sandsynlig Aabning for Salg af Sporveismateriel, England.
Textilmaskineri, Queensland.
Tobak, Luxemburg,
Trillebører, China.
Vandmaalere, Østerrige.
Vandmaalere, Tyskland.
Vandværker, Grækenland.
Nye Vandværk, Newton, Wakefield, England.
Nye Vandværk, Dresden, Sachsen.

Lande, der omfattes af Rapporterne:

Østerrige	1	Porto Rico	1
Australien	1	Portugal	2
China	1	Queensland	7
Capkolonien	1	Rusland	11
Hollandsk Ostindien	1	Rumænien	1
England	25	Scotland	1
Europa	1	Siam	2
Tyskland	7	Spanien	3
Galizien	1	Sachsen	1
Grækenland	2	Tyrkiet	3
Italien	3	Sydafrika	2
Japan	1	Sydvestafrika	1
Luxemburg	10	Venezuela	1
Norge	1	Vestaustralien	3

Ugerapporten slutter med følgende Efterskrift:

„Dersom nogen af de her opregnede Rapporter er i Brancher, i hvilke De er direkte interesseret, skal det være os kjært at forsyne Dem med maskinskrevne Copier af dem.

Vi ønsker at skaffe al mulig Oplysning, nødvendig for at hjælpe Dem til at erhverve et intimt Kjendskab til Handelsbetingelserne i Udlandet. Paa samme Tid ønsker vi at henlede Deres Opmærksomhed paa det Faktum, at Omkostningerne ved at kopiere disse Rapporter er betydelige. Vi ønsker ikke at ødsle med Ammunition, og beder Dem derfor om blot at anmode om saadant, som kan være af Nytte for Dem i Deres specielle Branche."

Foruden ovenstaaende Referat af en Ugerapport skal jeg ogsaa tillade mig at give enkelte Uddrag eller Referater af nogle Fremstillinger om specielle Markeder, som Museet giver. Disse, der blot er enkelte Exempler paa det stadige Arbeide, er ogsaa karakteriserende og illustrerende for Museets Oplysningstjeneste. Som Bilag 18 følger hermed f. Ex. en Rapport om „Ægyptens Handel med Agerbrugsmaskineri, Agerbrugsredskaber og i det hele med Maskiner, der benyttes i Forbindelse med Agerbrug". Denne Rapport indledes med den Bemærkning, at muligens de fleste amerikanske Kjøbmænd og Fabrikanter anser Ægypten for at være et Marked af liden eller ingen Betydning; men ved en Del Statistik vil Museet vise, at det er et Marked, som vel fortjener Opmærksomhed. Det paaviser ogsaa Grunde for, at en rask Udvikling kan ventes. Derefter gaaes over til en udførlig Beskrivelse af de Maskiner og Redskaber, der benyttes, hvilke der er mest skikkede for de naturlige Forhold, og hvorfra de hidtil har været anskaffede, endog med Navnene paa de Firmaer, der hidtil væsentlig har forsynet dette Marked. Beskrivelserne ledsages af Fotografier. Grundene, hvorfor et Fabrikat har været foretrukket for et andet, opregnes til den yderste Detalj; hele Anlæg beskrives, forat et klart Billede af Forholdene og Betingelserne for Handel kan opnaaes, Fragter paa Maskineri fra Newyork til Alexandria opgives, ligesaa Toldsatser, Bankforhold, Navne paa ledende Banker og paa ledende Importører af dette Slags Maskineri, Meddelelse om, paa hvilket Sprog disse Firmaer korresponderer osv. osv.

Som Bilag 19, 20 og 21 følger ligeledes Exempler paa denne Slags Rapporter, der alle giver et interessant Billede af den intense og overordentlige forstaaelsesfulde Maade, paa hvilken Philadelphia Commercial Museum virker. Bilag 22, 23, 24, 25 og 26 er Prøver paa Fotografier, der ledsager Beretningerne. Det vil sees, at med saadant Materiale i sine Hænder, kan de amerikanske Kjøbmænd eller Fabrikanter uden Famlen aabne Korrespondance med og Salg paa de fjerneste Markeder.

Som Bilag 27 følger en Prøve paa Museets statistiske Opstillinger.

Til Slutning skal jeg tillade mig at nævne de Handelskongresser, som Museet har foranstaltet afholdt.

Den første Kongres, med de nordamerikanske Medlemmer af „The Advisory Board" som Deltagere, sammentraadte i Juni 1896.

Den næste Kongres, hvori deltog Medlemmer af „The Advisory Board" ogsaa fra Central- og Sydamerika samt ledende Fabrikanter, Bankierer og Videnskabsmænd fra alle Dele af de Forenede Stater, afholdtes i Juni 1897,

og i Oktober Maaned 1899 sammentraadte endelig

den første internationale Handelskongres, der nogensinde er afholdt, bestaaende af Medlemmer af „The Advisory Board" i alle Lande, samt ledende Forretningsmænd fra alle Verdenskanter. I Forbindelse med denne Kongres afholdtes en Udstilling af amerikanske Industriartikler o. a. skikkede for Export.

Forhandlingerne paa Kongressen var for den største Del af meddelende Natur. Den meste Tid blev derfor givet til Repræsentanterne for de mest ukjendte Markeder. Af de 3 Uger, som Kongressen varede, blev saaledes blot 1 – ½ Dag stillet til de europæiske Delegeredes Disposition.

Gjennem Pressen agter jeg efterhaanden at give en Del Meddelelser fra denne Kongres, specielt vedrørende, hvad der kan være af Interesse og tjene til Nytte for vort Lands Forretningsverden.

Under Omtalen af de øvrige Institutioner, der er af samme Art som The Philadelphia Commercial Museum, og som jeg har besøgt, skal jeg ikke gaa saa meget i Detalj som ved Beskrivelsen af dette. En saa detaljeret Beskrivelse af alle Institutioner vilde kun virke trættende for dem, der skulde læse den, og er unødvendig, da, som jeg tidligere har sagt, Grundprinciperne for samtlige i Hovedsagen er de samme. Jeg skal derfor indskrænke mig til væsentlig at pege paa de Særegenheder, som, sammenlignet med Philadelphia Commercial Museum, existerer ved de øvrige: „Imperial Institute" og „Commercial Intelligence Branch of Board of Trade" i London, „Musée Commercial" i Brüssel og „Office National du Commerce extérieur" i Paris.

„Imperial Institute
of the
United Kingdom, the Colonies and India."

blev stiftet den 12te Mai 1888 med det Formaal „at lette en nøie Samvirken mellem det britiske Riges Indbyggere og at skaffe et kraftigt Middel til en jevn Udvikling af dets kommercielle og industrielle Hjælpekilder". Arbeidet, der kun skulde omfatte det britiske Rige, altsaa Storbritannien og Irland, dets Kolonier og Indien, skulde bidrage til, at Forretningsverdenen og andre Interesserede i Hjemlandet ved Udstilling af Prøver af de forskjellige Koloniers Raaprodukter og Industriartikler blev gjort fuldt bekjendt med Koloniernes Handelsbetingelser og naturlige Hjælpekilder, og at Kolonierne paa sin Side derved lettere skulde faa Anledning og Støtte til at udvikle sig.

Arbeidet paa at faa istand denne Institution blev aabnet i Anledning af

Dronning Victorias Jubilæum, og de nødvendige Midler samlede ved Subskription. Driften vedligeholdes ved frivillige aarlige Tilskud fra de forskjellige Kolonier og ved Kontingent af ca. 7 000 Medlemmer, £ 2. 0. 0 pr. Medlem pr. Aar. De faar derfor Institutets Avis og har Adgang til dets Læseværelser og Bibliothek. Museets Korrespondenter er væsentlig Koloniernes Regjeringer og af disse udnævnte korresponderende Agenter.

I Hjemlandet haves saakaldte „referees" eller Raadgivere, en Ærestitel, der gives til kyndige Handelsmænd, som vil bistaa Institutet med Raad og Oplysninger.

Imperial Institutes Bestyrelse er sammensat som følger:

Beskytterinde:

Dronning Victoria.

President:

Prinsen af Wales.

12 Guvernører, udnævnte af Dronningen.
6 Do. „ - Presidenten.
8 ex officio Guvernører

bestaaende af:

Erkebiskopen af Canterbury,
Høikansleren af England,
Presidenten for Underhuset,
Presidenten for Londons Byraad,
Borgermesteren af London,
Borgermesteren af Edinburgh,
Borgermesteren af Dublin,
Guvernøren for Bank of England;

yderligere:

100 Medlemmer delvis udnævnte af Provinsernes og Koloniernes Regjeringer, delvis af de forskjellige Distrikter i England og delvis af merkantile Foreninger.

Af de ovennævnte udvælges:

The Executive Council,

bestaaende af 30 Medlemmer.

Den forretningsmæssige Ledelse føres af:

The Executive Staff,

der bestaar af:

1 Direktør, der ogsaa kaldes Sekretær (Æresstilling),
1 Direktør for den videnskabelige og tekniske Afdeling,
1 Assistent-Sekretær,
1 Advokat (Æresstilling),
1 Tilsynsmand (Æresstilling),
Institutets Bankierer,
Institutets Revisorer, udnævnte af Guvernøren for Bank of England.

„The Executive Council" ansætter Direktøren og andre Bestillingsmænd under Præsidentens Sanktion. For alle yderligere Oplysninger om den forannævnte Bestyrelses Pligter etc. henvises til vedlagte Bilag 28.

Imperial Institute udmærker sig væsentlig som et rigt Museum i en pragtfuld Bygning, (der har kostet Millioner), hvor man kan faa et storslagent Indtryk af de engelske Koloniers kolossale naturlige Rigdomme og den Virksomhed, der foregaar i dem. Alle Samlinger er ordnede særskilt for hver Koloni. For at trække Publikum til Museet, arrangeres der Koncerter om Sommeren; der er Restaurations- og Billardrum, og der holdes Foredrag over forskjellige Themaer.

Ved Siden af Museet virker et Laboratorium, der undersøger Værdien af Raastoffe, som hjemsendes fra Kolonierne. Ligeledes haves ved Institutet et Bibliothek, et Emigrations-Oplysningskontor og et almindeligt Oplysningsbureau, det sidste med Afdelingskontor nede i City, fordi Imperial Institutes Bygninger ligger langt borte i Udkanten af Byen. I dette Citykontor haves ogsaa Aviser af kommercielt Indhold. For £ 1. 0. 0 pr. Aar kan ikke-Medlemmer faa Adgang til at benytte Læseværelset og faa gratis Oplysninger, naar disse ikke medfører speciel Undersøgelse eller Korrespondance. I sidste Fald beregnes en Godtgjørelse. Udenforstaaende kan ogsaa faa Oplysninger mod Betaling efter en speciel Tarif. Oplysningskontoret giver Meddelelser om alle Forretningsanliggender vedrørende Kolonierne, samt giver Forklaringer til de udstillede Prøver (se Bilag 29, 30, 31). Dets Materiale ordnes ganske enkelt paa den Maade, at Avisudklip af Interesse klistres ind i Bøger, hvis Ryg betegner Indholdet, og naar Oplysninger er givne paa Forespørgsler, registreres Spørgsmaalene i en Bog sammen med Henvisninger til Pagina i den Kopibog, hvori Svarene er kopieret.

Imperial Institute har ikke benyttet Udsendinger eller Stipendiater, naar undtages, at det har havt en Udsending i Kolonierne for at samle Bidrag til Institutionen.

Institutet udgiver en Avis, der heder „Imperial Institute Journal". Den udkommer en Gang maanedlig og indeholder Artikler af kommercielt og industrielt Indhold, Konsulatrapporter, Statistik, Opgave over indkomne Forespørgsler etc. Avertissementer optages og Subskribenter antages udenfor Medlemmerne efter en Abonnementspris af 8 sh. pr. Aar (se Bilag 32 og 33).

Institutets Medlemsantal er synkende, og det har vanskeligt for at klare sig i økonomisk Henseende. Det er derfor under Overveielse at foretage Forandringer med den hele Ordning, maaske paa den Maade, at det indlemmes i et Universitet.

Commercial Intelligence Branch of Board of Trade"

i London er et netop aabnet Kontor. Det er oprettet i Henhold til en Beslutning og Bevilgning af Parlamentet, baseret paa en Fremstilling af en departemental Komite, hvis Rapport vedlægges som Bilag 34. Denne Rapport er i flere Henseender meget interessant for Bedømmelsen af de her omhandlede Spørgsmaal. Komiteen kommer i de væsentligste Henseender til de samme Slutninger som de, der har dannet Grundlaget for Philadelphia Commercial Museums Udvikling. Den mener, at der bør søges og uddeles Oplysninger om de samme Themaer, og at Kontoret, selv om det staar under „Board of Trade" og underholdes af Staten, bør være under Indflydelse af Landets Handelsverden. Den nævner intet om Stipendiater, men udtaler, at der bør udsendes Missioner af fuldt kvalificerede Mænd for at skaffe specielle Rapporter om specielle Brancher i Handel og Industri. Med Hensyn til Prøvesamlinger udtaler den sig om Vanskeligheden ved at holde disse tidsmæssige, og mener, at de er af mindre Nytte, naar de holdes stabile. Den antager det derfor nyttigst, om indhentede Prøver kunde cirkulere fra Sted til Sted ledsaget af nødvendige Oplysninger, og anser det ikke paakrævet at etablere noget centralt Handelsmuseum.

Kontoret har nu forsøgsvis begyndt sin Virksomhed. (Se „The Board of of Trade Journal" Pag. 513, Bilag 35). Der skal nedsættes en ny Komite, som skal udtale sig om den videre Organisation og den Udvikling, som Kontoret bør gives. Dets Publikationer sker indtil videre gjennem „The Board of Trade Journal", der hidtil er udkommet en Gang maanedlig, men nu skal udkomme hyppigere. Enkelte Publikationer om Anbud, nye Foretagender etc. vil ogsaa faa en Plads i „The Local Government Journal", der udkommer ugentlig og væsentlig indeholder officielle Avertissementer (se Bilag 36). Forøvrigt svarer Kontoret paa Henvendelser om Handelsoplysninger af forskjellig Natur, hidtil væsentlig om Toldtarifer, Traktater o. l.

Musée Commercial

i Brüssel blev besluttet oprettet i 1881 og aabnede sin Virksomhed i 1882. Kontoret sorterer under Udenrigsministeriet; det er en fuldstændig departemental Institution og fuldt ud opretholdt ved Statstilskud. Selv Svarene paa kommercielle Forespørgsler passerer gjennem Udenrigsministeriet, inden de sendes ud.

Som det ældste af de oprettede Institutioner af denne Art har det delvis tjent som Mønster for de senere oprettede offentlige Handelsoplysningskontorer i andre Lande, og dets Grundprincipper er de samme, hvorpaa alle er baserede. Jeg skal derfor ikke gjentage disse. I sin Udførelse af Ideen er dog denne Institution ikke gaaet saa langt som „Philadelphia Commercial Museum" og „Office National du Commerce Extérieur" i Paris.

Publikationerne sker gjennem en ugentlig udkommende Avis, med hvilken Museet har sluttet Kontrakt om at optage dets Artikler og Meddelelser. Avisen heder „Bulletin Commercial" (se Bilag 37) og kalder sig „Organe hebdomadaire du Musée commercial".

Naar noget af Interesse, som bør publiceres i videre Udstrækning, ind-

løber til Museet, sendes herom Meddelelse ogsaa til andre Aviser, til hvem det selv overlades at optage Meddelelsen eller ikke, idet ingen Godtgjørelse herfor gives. Kun til Museets specielle Organ betales en Godtgjørelse. Den sidste Kontrakt med Udgiveren lyder paa frcs. 2.88 pr. Pagina af det Stof, som Museet yder. Der reserveres herfor ogsaa 600 Exemplarer af Avisen, som sendes til Landets Legationer og Konsulater. Udgiveren, der maa fremvise sin Abonnementsliste, for at Museet kan være à jour, driver forøvrigt Avisen for egen Regning baade med Hensyn til Abonnement og Avertissement. Indkommer der Meddelelser til Museet om nye Anlæg og andet af øieblikkelig Interesse, sætter Museet ind en Annonce derom i sit Organ, forat Forretningsverdenen kan henvende sig til det for at faa nærmere Oplysninger. Man ønsker helst, at dette sker ved personlige Besøg. Ved Museet gives ogsaa Oplysninger vedrørende Emigration til fremmede Lande. Til Hjælp for fremmede tillades endvidere belgiske Fabrikanter gratis at udstille sine Kataloger, Priskuranter etc. Disse er opstillede alfabetisk efter Varernes Art, saaledes at fremmede let kan finde, hvad de søger.

Rapporter i Lighed med Philadelphia Commercial Museum udsendes ikke. Undtagelsesvis gives dog specielle Meddelelser til specielt interesserede Firmaer. Oplysninger indhentes kun gjennem Legationerne og Konsulaterne. Desuden samles Oplysninger fra Konsulatrapporter, Aviser og andre Publikationer samt fra Stipendiatindberetninger, hvis disse indeholder noget af Betydning. Om det belgiske Konsulatvæsen bør det bemærkes, at det er udmærket ordnet. Man lægger stor Vægt paa af kommercielle og industrielle Hensyn at udvælge passende Konsuler for de forskjellige Steder. For et Sted finder man at burde vælge en dygtig Handelsmand, for et andet Sted en Mand med tekniske Kundskaber o. s. v. Konsulerne maa reise rundt i Belgien og sætte sig ind i Handels- og Industriforholdene i Hjemlandet, forat de skal kunne gjøre Nytte for sig paa de Steder, hvor de tjenstgjør. Med visse Mellemrum gjør de paany Rundreiser i Belgien. Staten koster ofte deres Hjemreiser. Ogsaa i sine Distrikter forventes de at gjøre Iagttagelsesture*).

Forespørgsler til Legationerne og Konsulaterne passerer gjennem Udenrigsministeriet. Indgaaende Oplysninger kommer som oftest direkte.

Museets Samlinger er ogsaa tilveiebragte gjennem Legationerne og Konsulaterne. Forat de skal give et mest mulig sandt Udtryk for, hvad der fra Udlandet kan kjøbes af nyttige Raaprodukter, og hvad de belgiske Fabrikanter har at konkurrere med, er de anskaffede fra de aktuelle Kjøbs- eller Salgsmarkeder. Klassifikationen af Prøverne er foretaget efter Grupper, Klasser og Lande. De er paaheftede forskjellige Detaljoplysninger. Museet har nu ca. 25 000 Prøver paa Raastoffe, færdige Produkter og paa Emballager. Prøverne er optagne i en Katalog med ovennævnte Klassifikation, og Katalogen er paa

*) De belgiske Stipendier gives til unge Mænd, der har gode Examina ved en Handelsskole, og de gives nærmest som en Opmuntring. Naturligvis finder man ogsaa, at det kan være af almen Betydning, om enkelte af Stipendiaterne vinder fast Rod i Udlandet, idet dette tør medføre Handel for Hjemlandet. Stipendiaten maa først have været i Forretning hjemme, og Stipendierne gives aldrig for mere end 3 Aar i Rad og aldrig med mere end frcs. 6 000 pr. Aar. Det offentlige Museums Oplysningskontor har ingen Kontrol eller Korrespondance med Stipendiaterne.

en beundringsværdig Maade forsynet med Detaljoplysninger om de ved Prøverne illustrerede Artikler. Som Bilag 38 følger en Afdeling af Katalogen, der nærmere viser dette*).

Ordningen af Oplysningsmaterialet foregaar efter samme Klassificering som for Samlingerne. I et specielt Kontor er en hel Væg inddelt i firkantede Skuffer eller Opbevaringsrum, der er til at aabne udad. Paa Forsiden har hvert Rum sit Nummer. Der føres et Register over det Stof, hvorom der kan findes Oplysninger ved Kontoret, og i dette Register findes Henvisning til Nummeret paa det Rum, hvori omhandlede Oplysninger er henlagt, og igjen Nummeret paa den Mappe i Rummet, hvori Oplysninger befinder sig.

Naturligvis udbyttes stadig forældet Materiale med nyt, delvis brændes det gamle, delvis henlægges det i Arkivet. Museet har et Læseværelse med Aviser og et Bibliothek med Handelsliteratur. Bibliotheket er ikke betydeligt, og der haves ingen Katalog for Bogsamlingen. Intet Laboratorium forefindes ved Museet.

Institutionens Budget dreier sig fra Aar til andet om Frcs. 20 000 exclusive Personalets Gagering og Leie af Lokalet. Disse Udgifter gaar ind under Udenrigsministeriets Budget. Personalet bestaar af 6 Personer, 1 Direktør, 1 Kontorchef, 1 Expert for vævede Stoffe og andre Tøier, 1 Kurator for Samlingerne, 1 Kontormand for Korrespondance og andet Kontorarbeide og 1 Vagtmester.

Antallet af de Personer, der søger Museet for at faa Oplysninger eller se Prøvesamlingerne, er stigende. I 1884 var Antallet 13 567, i 1893 38 124 for Aaret eller gjennemsnitlig 127 pr. Dag, i 1894 var det gjennemsnitlig 126, i 1895 128, i 1896 132, i 1897 135 og i 1898 138 pr. Dag.

I samme Bygning som „Musée Commercial" findes endel Kontorer, som virker paa en Maade i Tilslutning til eller sideordnet med dette. Det er: „Adjudications Belges", „Transport de Marchandises et Tarifs Douaniers" og „Musée Agricole", hvis Navne angiver, hvad de omfatter.

Jeg vedlægger som Bilag 39 en Rapport om Handelsmuseer, skrevet af Monsieur M. Ch. Mallissart, Chef de Bureau au Ministère des Affaires étrangères, i Brüssel. Den indeholder kortere Meddelelser om Handelsmuseer i de fleste Lande og kan være af Interesse og Nytte for Direktøren for et eventuelt Handelsoplysningskontor i vort Land.

L'Office National du Commerce Extérieur

i Paris.

Et Kontor under Titelen „Bureau des Renseignements commerciaux et de la Presse" blev i 1883 knyttet til det franske Handelsdepartement. Dets Opgave var at skaffe den franske Handelsverden værdifulde Oplysninger. Siden

*) Naar det sees, at det i Katalogen er anført, at forskjellige Prøver er tilveiebragte af en «Mission», betegner dette ikke en fra Hjemlandet udsendt Mission. Det betegner, at en Konsul med et eller andet Formaal for Øie for en kortere eller længere Tid er bleven forsynet med en diplomatisk Værdighed, som bringer ham i en Mellemstilling mellem Konsul og Minister. Museet udsender ikke Missioner.

dette Kontors Oprettelse har der stadig i Frankrige været en Bevægelse i Retning af at faa Handelsoplysningsvirksomheden udvidet og en mere fuldstændig Institution etableret. Chambre de Commerce i Paris har i Særdeleshed været meget ivrig for at faa en saadan Institution istand og nedsatte flere Komiteer for at udrede Spørgsmaalet. I 1894 besluttede det sig til at aabne et Kontor, som det agtede at kalde: „Office national de Renseignement pour le commerce extérieur", og erhvervede en Tomt midt i Paris for der at bygge Lokaler for Kontoret. Imidlertid fandt den franske Handelsminister det uheldigt, at en Institution af denne Art ikke skulde virke for det hele Land og foreslog, at Staten skulde deltage i Oprettelsen af det nye Kontor. Efterhaanden sluttedes der en Overenskomst for 20 Aar mellem Staten og Chambre de Commerce i Paris, hvorefter Chambre de Commerce stillede sin nye Bygning (værdsat til ca. Frcs. 1 100 000) til fri Disposition for Kontoret, det paatog sig at udstyre Bygningen med det nødvendige Møblement og overlod sit righoldige Bibliothek til fri Afbenyttelse. Kontoret gaves nu Navnet:

„Office national du Commerce extérieur"

og begyndte sin Virksomhed i 1898.

Flere af Frankriges Chambres de Commerce udenfor Paris bidrager ogsaa frivillig til Institutionen i Forhold til sine Midler, og man venter stadig Øgning i de frivillige Tilskud saavel fra merkantile og industrielle Foreninger som fra private Interesserede. Staten har paa sin Side med enkelte Betingelser bundet sig til et aarligt Tilskud af Frcs. 70 000, der anføres paa Budgettet for „Le Ministère du Commerce et de l'Industrie", ligesom Tilskud ydes af Handels- og Udenrigsministeriet til Udgivelsen af „Moniteur du Commerce", der er Kontorets Organ. (Se Bilag 40, der indeholder Overenskomsterne mellem Chambre de Commerce i Paris og Regjeringen, Kontorets Love, Opgaver over de frivillige Tilskud etc.)

Budgettet var for Aaret 1899 opstillet med et Udgiftsbeløb af Frcs. 150 000. For at fylde de fornødne Midler har Chambre de Commerce i sin Overenskomst med Staten ogsaa stillet som Betingelse, at Regjeringen skal autorisere det til at lægge en Afgift paa visse offentlige Dokumenter (Patenter) inden det Distrikt, som Chambre de Commerce i Paris omfatter, hvilken Afgift skal gaa til Indtægt for „Office national". (Se Lovenes Art. 8 og 9, og Konventionens Art. 4).

Office national's Bestyrelse bestaar af:

Conseil d'Administration

saaledes sammensat:

Handelsministeren,

President.

Presidenten for Chambre de Commerce i Paris,

Vicepresident.

7 Presidenter for Chambres de Commerce i Departementerne (disse vælger inden sine Kamre selv sine Suppleanter, der møder, ifald Presidenterne har Forfald).

6 Medlemmer af Chambre de Commerce i Paris, valgt af det selv.
2 „Presidenter i Handels- og Industriforeninger i Paris eller Departementerne.
2 Presidenter i Industriforeninger i Paris eller Departementerne.
2 af de opnævnte „Conseillers du Commerce extérieur",
Handelsdirektøren i Ministeriet for Handel, Industri, Post og Telegraf,
Generaltolddirektøren i Finantsministeriet,
Direktøren for Konsulatvæsenet og Handelssager i Udenrigsministeriet,
Generalsekretæren eller en Direktør i Ministeriet for Kolonierne,
Landbrugsdirektøren i Landbrugsministeriet,
Direktøren for Jernbanerne i Ministeriet for de offentlige Arbeider,
Kontorets Direktør,
Chefen for 3die Kontor i „La Direction du Commerce" og
Sekretæren for Kontorets Direktion, Sekretærer med raadgivende Stemmer.

De ikke ex officio Medlemmer af Administrationsraadet opnævnes af Handelsministeren udenfor de 6 Medlemmer af Chambre de Commerce i Paris, som vælges af dette.

Handelsministeren opnævner blandt Medlemmerne af Administrationsraadet en

„Comité de Direction"

bestaaende af:

Presidenten for Chambre de Commerce i Paris,
President,

5 Presidenter for Chambres de Commerce i Departementerne,
3 Medlemmer af Chambre de Commerce i Paris,
1 President for en af de i Administrationsraadet repræsenterede Industriforeninger,
Kontorets Direktør,
Sekretæren for Kontorets Direktion, Sekretær med raadgivende Stemme.

Medlemmerne af Administrationsraadet og Direktionskomiteen opnævnes for 5 Aar ad Gangen.

Administrationsraadet skal have Møde mindst hvert Kvartal for at høre Direktionskomiteens Beretning og fatte Beslutninger vedrørende Arbeidets Udvikling.

Direktionskomiteen skal komme sammen mindst 2 Gange maanedlig eller saa ofte, som det er paakrævet. Den skal høre Direktionens Beretning og søge at følge Virksomhedens Gang. Den opsætter det aarlige Budget, som efter Approbation af Chambre de Commerce i Paris og Administrationsraadet forelægges Handelsministeren.

Kontorets Direktør beskikkes af Republikkens President efter Forslag af Handelsministeren. De øvrige Funktionærer ansættes af Direktionskomiteen. Funktionærerne bestaar foruden Direktøren og Sekretæren af en Bibliothekar, en Vagtmester, et Par andre mandlige Employéer og nogle Damer, der væsentlig benyttes til Renskrivning paa Skrivemaskine, Journalisering af Breve og lignende.

Foruden af Bestyrelsen paavirkes og hjælpes Kontorets Arbeide af et stort Antal raadgivende Korrespondenter, bestaaende af mere fremstaaende franske Forretningsmænd bosat i Hjemlandet og Udlandet. De opnævnes af Regjeringen og gives Ærestitlen: „Conseillers du Commerce extérieur de la France".

Forøvrigt tilveiebringes Oplysninger ved Kontoret gjennem Korrespondance med Legationerne og Konsulaterne, gjennem Læsning af Aviser, Brochurer og andre Publikationer, Studering af Toldtariffer, Traktater o. s. v., o. s. v. Landets Stipendiaters Beretninger lægges der ikke større Vægt paa. Naar de indeholder noget af Interesse, benyttes dette selvfølgelig. Kontoret korresponderer ikke med Stipendiaterne. Det har nu under Overveielse at udsende specielle egne Missioner for at studere specielle Markeder og Handelsforhold.

Kontoret har af Udenrigsministeren faaet Fuldmagt til at korrespondere direkte med Landets Legationer og Konsulater om følgende Spørgsmaal:

1. Om udenlandske Kjøbmænds, Fabrikanters, Agenters og Kjøberes pekuniære Stilling og Hæderlighed,
2. Markedsberetninger,
3. Børsnoteringer for forskjellige Handelsartikler,
4. Beholdninger af Naturprodukter eller Industriartikler, existerende paa bestemte Markeder,
5. Udenlandske Handelshuse, der specielt befatter sig med den eller den Artikel,
6. Anbefalinger af hæderlige Korrespondenter eller Agenter,
7. Oplysninger om Toldtariffer paa de forskjellige Markeder,
8. Transportsatser og Transportmidler.

Begrænsningen til dette overholdes ikke strængt i Praksis, og det kan siges, at Kontoret kan korrespondere med Konsulerne om omtrent alle Spørgsmaal af Interesse for Handel og Industri.

Institutionens Opgave er i Loven kort og godt udtrykt saaledes:

„Kontoret har i Opdrag at skaffe franske Industridrivende og Handelsmænd Oplysninger af enhver Art, der kan bidrage til Udvikling af deres udenrigske Handel og til Udvidelse af deres Salg af Varer til fremmede Lande samt til de franske Kolonier og Protektorater".

Denne Opgave har Kontoret ifølge den Rapport, som blev afgivet ved Udgangen af 1898, søgt at løse paa følgende Maade:

1. Ved at give Oplysninger om Raastoffe og Produkter, som Frankrige bør skaffe sig udenfra for sin Industri, sin Konsumption eller sin Transithandel.
2. Oplysninger om de franske og udenlandske Toldtariffer, Havne- eller andre Afgifter af Interesse for Handel og Søfart. Prøver af de Varetyper, der klassificeres i Toldtarifferne.

3. Oplysninger om de Artikler, der har Udsigt til at kunne finde Afsætning paa fremmede Markeder, i de franske Kolonier eller Protektorater. Betalingsbetingelser, Emballage o. s. v. Indhentelse af Prøver. Oplysninger om Varemarkeders Stilling og saavidt mulig om udenlandske Handelshuses Soliditet og Hæderlighed.

4. Oplysninger om nye Foretagender og Handelsmuligheder i Udlandet. Ligesaa om Auktioner, Licitationer etc. Om Transportspørgsmaal, de franske og udenlandske Jernbanetariffer, Sø- og Kanalfragter, baade hvad angaar Person- og Godstrafik, samt Oplysninger om projekterede Ruter.

5. Publikation af „Moniteur officiel du Commerce", „Rapports commerciaux des Agents diplomatiques et consulaires de France", og Monografier, som kan være af Interesse for den franske Udenrigshandel. (Se Bilag 41, 42, 43).

Kontoret benytter ikke de Prøver, der indkommer med Oplysningerne, til Dannelse af noget Museum. Det sender dem rundt i Landet til de Steder, hvor de kan have mest Interesse, tager en Fortegnelse over dem og henlægger dem endelig i et Opbevaringsrum.

Prøverne ønskes gjerne saa store, at Stykker kan overlades til specielt Interesserede. Analyser foretoges hidtil ikke ved Kontoret.

I Institutionens Forhal er der Anledning til at læse Fagaviser o. a. for Besøgende, samt til at stille Spørgsmaal.

Ordningen af Materialet har i Tanken noget tilfælles med Ordningen i Philadelphia Commercial Museum. En stor Væg optages af i Flugt løbende Skabe, med Smaarum, hvori det forskjellige Stof, delvis bestaaende af Udklip af Aviser, Brochurer etc., delvis af skrevne Oplysninger o. s. v. vedrørende de forskjellige Artikler og Handelsspørgsmaal og de forskjellige Lande er henlagte.

Endel af Korrespondancen opbevares ogsaa i Skabe i den rummelige, smukt indrettede Kjælder, hvor de Damer, der renskriver al Korrespondance paa Skrivemaskine, sidder. For med Lethed at kunne finde ud af Materialet, hvad man trænger, naar Spørgsmaal indløber, har man i Lighed med Philadelphia Commercial Museum Henvisningskort, der angiver, hvor Materialet findes ordnet efter et dobbelt System, et Hovedsystem med Artikler som Hovedgruppe og derunder Klasser og Lande, et andet Hovedsystem med Lande som Hovedrubrik og derunder Grupper og Klasser af Artikler. Blir der f. Ex. Spørgsmaal om en Vare i sin Almindelighed, slaaes op i det System, der angiver Varearten som Hovedgruppe, blir der Spørgsmaal om en Artikel i et specielt Land, slaaes op i Systemet med Landet som Hovedrubrik og derunder Varearten. Som Bilag 44 følger et saadant Henvisningskort. Specielle Kort haves for Oplysninger om udenlandske Firmaer. Bilag 45, 46, 47, 48 og 49 er Prøver paa trykte Schemaer, der benyttes ved Kontoret.

Institutionens Avis „Moniteur officiel du Commerce" udgives ugentlig. De Dele af Avisen, der omhandler fransk og udenlandsk Handelslovgivning, administrative Reglementer o. s. v., bidrages af Handelsministeriet, ligesaa Konsulatrapporter o. l.

Handels- og Udenrigsministeriet tilskyder endel til Avisens Omkostninger og reserverer sig derfor et vist Antal Exemplarer for Udsendelse til Legationer, Konsulater etc.

De tidligere nævnte „Rapports commerciaux des Agents diplomatiques et consulaires de France" kommer altsaa ind i „Moniteur officiel du Commerce".

For at skaffe øieblikkelige Oplysninger har Kontoret fundet at burde trykke ogsaa en anden Publikation. De kalder den „Information et Renseignement de l'Office national du Commerce extérieur"; den udkommer hver Dag eller i det mindste 2 Gange i Ugen og sendes gratis til Pressen i Paris og Departementerne, forat de deraf kan gjøre sine Uddrag, endvidere til Handelsforeninger, Børser, Handelsmuseer etc. (Se Bilag 42). Som Bilag 50 vedlægger jeg endelig en Bog, der giver en fuldstændig Beretning om Chambre de Commerce de Paris's Arbeide for at faa istandbragt den Institution, som her er beskrevet. Kontoret benyttes meget og mere og mere; det synes at nyde almindelig Sympathi.

Chr. B. Lorentzen.

Som Tillæg til min Rapport skal jeg tillade mig at meddele nedenstaaende:

Hr. A. I. Ostheimer, der repræsenterede „det østerrigske Handelsmuseum i Wien" paa den internationale Handelskongres i Philadelphia, udtalte i et Foredrag følgende, der kan have sin Interesse i Forbindelse med de her omhandlede Spørgsmaal:

„Den Institution, som jeg har den Ære at repræsentere, har i det hele taget meget tilfælles med Philadelphia Commercial Museum, med Undtagelse af, at det dirigeres af en høitstaaende Embedsmand i det østerrigske Ministerium, og er stærkt allieret med det Keiserlige Akademi, der i en Aarrække har været en Opdragelsesanstalt for det østerigske Konsulatkorps. Den ærede President ved Harvard Universitet bemærkede i sit udmærkede Foredrag om kommerciel Uddannelse, at Konsulatembeder her i Amerika kun ansees for politiske Belønningsposter, og hans Raad var, at de forenede Stater, for at de med Held skulde kunne konkurrere i den internationale Handel, først og fremst burde omdanne sine Konsulater til kommercielle Oplysningsbureauer. Han sagde endvidere, at en Statsskole for Konsuler vilde være ligesaa berettiget som en Statsskole for Hærens og Flaadens Repræsentanter, og den vilde uden Tvil lede til fuldt saa frugtbringende Resultater.

Det østerrigske Handelsmuseum har netop en saadan Skole, og omendskjønt „Wiens Export Akademi", hvorom jeg i al Korthed vil sige nogle Ord, endnu maa siges forholdsvis at være i sin Barndom, indtager det dog en integrerende Del af Wiens Handelsmuseum.

Mr. Carl Baily Hurst, de forenede Staters Generalkonsul i Wien, indsendte fornylig en speciel Indberetning om Wiens Export Akademi og sagde deri blandt andet: „at det uden Tvil vilde være af stor Nytte for de forenede Stater, om der i Forbindelse med Philadelphia Commercial Museum blev oprettet en lignende Skole; det var hans indstændige Raad, at dette Forslag blev taget under alvorlig Overveielse, især deleshed da man havde faktiske

Beviser for, at Export-Akademiets Arbeide har givet glimrende Resultater og vist sig at være en ubetinget Sukces; endvidere at en saadan Skole vilde blive meget fordelagtig for de forenede Staters Handel, dersom den, om kun for en kort Tid, blev frekventeret af Mænd, der skulde indtræde i Konsulattjenesten. Han mente med andre Ord, at den vilde være en ideel konsulær Uddannelsesskole".

Hovedhensigten med Institutionen er selvfølgelig at fremme den østerrigske Export. Det er dog ikke at vente, at unge Mænd strax efter at have fuldført sine Studier skulde kunne optræde som østerrigske Exportører, tvertom, vi har en Passus i Institutionens Plan, som siger: „Det er ønskeligt, at graduerede Elever tager Ansættelse som Kontorister hos Exportfirmaer og Fabrikanter for der praktisk at lære en eller anden speciel Forretningsbranche, hvorefter de med Assistance af Handelsministeriet skal søges anbragte hos Firmaer med større Handelsforbindelser, og endelig under forenet Protektion af den østerrigske Regjering, Handelsbørserne og Konsulaterne hjælpes til at etablere sig i Udlandet.

Museet lader Export-Akademiet gjøre Brug af sit Bibliothek, de værdifulde Samlinger og alle de nødvendige geografiske Karter etc.

Akademiet har en aarlig Understøttelse paa fl. 20 000 fra Handelsministeriet, og en lige saa stor Sum ydes ved offentlige Subskriptioner. Det har et aarsvarigt Forberedelseskursus, og et toaarigt regulært Kursus og, foruden disse, specielle Kurser af kortere eller længere Varighed. Skolepengene er fl. 150 pr. Aar.

Elever har desuden Anledning til, under Overopsyn og Ledelse af dygtige Lærere, at besøge de mest bekjendte industrielle Etablissementer og Fabriker for Exportartikler. Saaledes foretoges f. Ex. fornylig en Tur til Hamburg, medens kortere Udflugter til Møller, Sukkerraffinaderier, Bryggerier og andre Fabriker ofte foretages.

Udexaminerede Elever fra de høiere Handelsskoler optages som regulære Studenter ved Export-Akademiet. Elever, der har gjennemgaaet de almindelige Skoler og er i Besiddelse af de nødvendige Kundskaber i Handelslære, engelsk og tysk, optages ogsaa. For at faa Adgang som regulære Studenter maa de bestaa en Prøveexamen. I exceptionelle Tilfælde kan unge Mænd, der under sine Studeringer har gjort sig bemærket og kan fremlægge Beviser for Udførelse af rosværdige praktiske Arbeider, optages uden Prøveexamen. Man kan let ved Akademiet skjelne mellem de Studenter, der har praktisk Erfaring, og de, der ikke har.

Elevernes Antal maa ikke overstige tredive i nogen Klasse, og til Forberedelseskurserne optages kun tyve i hver Klasse. Antallet for Tiden er omtrent maximum.

Tilstedeværelse under Akademiets Foredrag er obligatorisk. Dette overholdes meget strengt. En otte Dages Fraværelse uden gyldig Grund har til Følge, at Studenten udelukkes fra Akademiet. En mundtlig Examen i alle Fag afholdes aarlig ved Jul og Paaske. I det første Skoleaar afholdes den aarlige Examen i den første Halvdel af Juli Maaned.

Regulære Studenter underkastes ved Slutningen af det andet Skoleaar en streng Afgangsexamen for et Antal af Censorer under Præsidium af en Repræsentant fra Handelsministeriet. De Studenter, der uden gyldig Grund udebliver fra en mundtlig Examen, udelukkes fra Akademiet.

Undervisningstiden er i Forberedelseskurset 34 Timer ugentlig, og i det første regulære Aar 34 à 35 obligatoriske Timer ugentlig, foruden nogle ikke obligatoriske.

Forberedelseskursets Formaal er at drive udexaminerede Elever fra Gymnasier og Realskoler omtrent saa langt frem paa et Aar som det, hvortil man i de almindelige Handelsskoler bruger 2 à 3 Aar.

Af Akademiets toaarige Kurser har hidindtil kun det første været aabent, og Studenterne har ved alle Examina vist glimrende Vidnesbyrd om de udmærkede Resultater. I dette Kursus lægges særlig Vægt paa franske og engelske Sprogstudier med Øvelse i Korrespondance (6 Timer ugentlig i hvert af de to Sprog); 4 Timer ugentlig studeres uden- og indenlandske juridiske Spørgsmaal; det vil sige juridiske Spørgsmaal vedrørende Handel; 3 Timer gives til praktisk Øvelse i Kontorarbeide vedrørende Import og Export samt Fabrikvirksomhed. Undervisningen i dette vigtige Fag er betroet til Akademiets Vicedirektør. Den indskrænkede Undervisningstid for dette Studium er kun den naturlige Følge af, at alle Studenter maa have Kjendskab til Principerne for Kontorarbeide, forinden de optages ved Akademiet.

Paa Grund af de mange ugentlige Skoletimer er Hjemmearbeidet indskrænket udelukkende til Sprog og Kontorstudier. Undervisning i Økonomi, i Særdeleshed vedrørende Toldtariffer, i Handelsgeografi og Varekundskab er inddelt i saakaldte „Seminarier" — det vil sige Afdelinger, hvor Eleverne strax kan praktisere, hvad de har lært af Lærernes Foredrag, og saavidt muligt anstille Analyser over Tilvirkningsningsmethoder og Prøver. Dette Experiment, der i selve Skolen giver Eleven Anledning til at foretage praktiske Undersøgelser, som naturligvis fæster sig langt grundigere i Hukommelsen, end om han ad theoretisk Vei forsøgte at tilegne sig de samme Kundskaber, er et af de mest vigtige nye Experimenter paa Pædagogikens Omraade, og det fortjener Udbredelse.

Foruden de forudnævnte Fag afholdes Foredrag over specielle interessante Themaer af Export-Akademiets Professorer, af Fabrikanter inden de mest forskjelligartede Industribrancher og af ministerielle Embedsmænd. Disse Foredrag overværes frivillig af Studenterne, der viser særdeles Interesse for dem. Paa denne Maade holdes de à jour med Dagens Spørgsmaal af almen Interesse uden at paavirkes af partiske Meninger.

Wiens Export Akademi fremholder, at i ingen Retning har Kundskaber større Magt end i Handelsbranchen, og at Handelskundskab er ensbetydende med Handelsmagt. Dets Opgave er at bevise denne Paastand gjennem Institutionens praktiske Resultater. Det fremholder endvidere, at den internationale kommercielle Situation for hvert Aar blir mere og mere indviklet, og at man for at være istand til med Hurtighed at kunne overskue en Situation og at handle øieblikkelig, nødvendigvis maa være i Besiddelse af praktiske Kundskaber.

Det er ikke Export-Akademiets Hensigt at frembringe en dygtigere Klasse Bogholdere eller Handelsreisende, men det vil sørge for, at Keiserdømmet Østerrige blir forsynet med Kjøbmænd, Bankierer eg Fabrikanter, der har et klarere Syn paa, hvad saavel deres eget Land som den hele Verden trænger i kommerciel Henseende for at naa den rette Udvikling, som endvidere fuldt ud fatter Betydningen af den økonomiske Lovgivning, og som har en bedre Forstaaelse af Kræfterne i den kommercielle Verden og de Strømninger, som man bør kaste sig ind i og følge for at naa frem til Velstand."

Indhold: **Indberetning fra Grosserer Chr. B. Lorentzen** S. 925.

Johannes Bjørnstads Bogtrykkeri

Beretninger om Handel og Skibsfart.

Uddrag af Aarsberetninger fra de norske og svenske Konsuler for 1898 m. M.,

No. 20. udgivet ved Departementet for det Indre. **1899.**

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

Danzig.

Skibsfarten i 1898.

Norske Skibe.	Med Ladning.		I Ballast.		Tilsammen.		Deraf Dampskibe.		Brutto-fragter i Kr.
	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	
I. Ankomne:									
fra Norge til Hovedstationen..	13	4 155	—	—	13	4 155	—	—	47 104
- Sverige til Hovedstationen .	5	4 502	2	1 087	7	5 589	—	—	33 693
- andre Lande til Hovedstationen	50	20 693	11	5 825	61	26 518	—	—	339 772
- — - Vicekonsulatet i Elbing	1	30	—	—	1	30	—	—	255
Tilsammen	69	29 380	13	6 912	82	36 292	62	30 444	420 824
II. Afgaaede:									
til Norge fra Hovedstationen ..	1	259	6	1 557	7	1 816	—	—	2 222
- Sverige fra Hovedstationen .	4	692	12	8 551	16	9 243	—	—	6 203
- andre Lande fra Hovedstationen	34	14 427	24	10 776	58	25 203	—	—	169 692
- — - Vicekonsulatet i Elbing	—	—	1	30	1	30	—	—	—
Tilsammen	39	15 378	43	20 914	82	36 292	62	30 444	178 117

Aarsberetning dateret 28de Februar 1900.

I 1898 ankom til Danzig og afgik derfra 81 norske Skibe, hvoraf 62 Dampskibe, dr. tilsammen 36 262 Reg. Tons.

Bruttofragter for de ankomne Skibe udgjorde 420 569 Kroner, for de afgaaede Skibe 178 117 Kroner.

I samme Tidsrum beløb den svenske Skibsfart sig til 165 Skibe med 41 908 Reg. Tons, og udgjorde sammes Bruttofragt for ankomne Skibe 239 700 Kroner, for afgaaede Skibe 205 136 Kroner.

Den erlagte Konsulatafgift ved Hovedstationen for norske Skibe udgjorde 2 292 Kroner og for svenske Skibe 2 098 Kroner.

Indførselen fra Norge:

Is	2 930 000 Kg.	Sild	1 814 Tønder
Jernmalm	86 000 „	Sæbe	4 Kg.
Svovlkis	1 300 000 „	Gadesten	1 139 409 „

Indførselen fra Sverige:

Klude	25 Kg.	Saltet Sild	3 339 Tønder
Fiskegarn	451 „	Træmasse	28 870 Kg.
Gammelt Jern	170 „	Cellulose	20 937 „
Ler	241 770 „	Gadesten	10 962 950 „
Jernmalm	81 443 010 „	Bearbeidet Sten	138 000 „
Svovlkis	2 190 000 „	Kokes	100 000 „
Brændevin	114 „	Mursten	623 080 „
Fersk Fisk og Sild	576 700 „	Chamottesten	1 758 953 „
Tørret Fisk	99 „	Chamotterør	443 „
		Kalksten	10 906 Tons

Udførselen til Norge:

Hvede	115 000 Kg.	Egestav	94 500 Kg.
Rug	2 765 000 „	Kurvmagerarbeide	550 „
Erter	2 484 „		

Udførselen til Sverige:

Farvevarer	50 Kg.	Gryn (Hülsenfrüchte)	3 737 Kg.
Hvede	14 030 825 „	Hvedemel	19 800 „
Rug	4 846 380 „	Rugmel	445 530 „
Byg	55 000 „	Melasse	332 550 „
Poteter	1 000 „	Raffineret Sukker	22 446 „
Maskinarbeide	57 „	Oliekager	1 798 360 „
Vin	400 „	Mineralolje	2 419 „
Klæbestof (Dextrin)	2 750 „	Sukkerroeskræller	650 000 „

Den 10de Marts erklæredes Skibsfarten aabnet. Paa Grund af det milde Veir blev Skibsfarten ikke hindret af Is og erlagdes ingen Isbryderafgift i 1898.

Fragterne i 1898 var gjennemsnitlig og betaltes:

For Dampskibe:

Til Østnorge 6 M. pr. 1 000 Kg. Kornvarer
- Trondhjem 9 - „ 1 000 „ —
- Sydsverige 5 à 6 M. pr. 1 000 Kg. Kornvarer
- Gøteborg 6 à 7 - „ 1 000 „ —
- Stockholm 6 à 7 - „ 1 000 „ —
- Danmark Furu-Sleepers 9—11 Pfg. pr. Kubikfod
- Do. Kornvarer og Oljekager $4^1/_2$ à 5 M. pr. 1 000 Kg.
- Rotterdam Do. 6 à 8 M. pr. 1 000 Kg.
- Do. Egesviller 8 à 9 M. pr. load
- London Sukker 5 sh. 3 d à 6 sh. pr. Ton
- Do. Kornvarer 1 sh. $7^1/_2$ d à 1 sh. 9 d pr. Qvarter
- Do. Trælast 8 à 9 sh. pr. Ton
- Newcastle Sukker 5 sh. 3 d à 6 sh. pr. Ton
- Bristol Sukker 7 sh. 6 d à 8 sh. pr. Ton
- Do. Kornvarer 2 sh. pr. Qvarter
- Antwerpen do. 7 à 8 M. pr. 1 000 Kg.
- Do. Egesviller 8 sh. 6 d à 9 sh. pr. load
- Liverpool Furubjælker 9 sh. pr. load
- Genua Sukker 10 sh. 3 d à 11 sh. pr. Ton
- San Sebastian Furutræ 15 sh. pr. load
- Helsingfors Mel 6 M. pr. Ton.

For Seilskibe:

Til Sydsverige $4^1/_2$ à 5 M. pr. 1 000 Kg. Kornvarer
- Stockholm 7 à 8 M. pr. 1 000 Kg. Kornvarer
- Gefle 7 à 8 M. pr. do. Kornvarer
- Danmark Furubjælker 15—18 Pf. pr. Kubikfod
- Do. 40 Pf. pr. 50 Kg. Klid
- Kulhavne Englands Østkyst 6 sh. 6 d à 8 sh. 6 d pr. load Furu
- Do. 9 à 11 sh. pr. load Eg
- London 9 sh. 6 d à 10 sh. pr. do. do.
- Åbo 12 M. pr. Ton Sukker i Fade
- Rochefort $23^1/_2$ frcs. + 15 pCt. pr. Læst Furu
- Caen 31 frcs. + 15 pCt. pr. do. do.
- Cherbourg 29 frcs. + 15 pCt. pr. do. do.
- Gent 8 sh. 6 d pr. load Furu.

Til Danzig:

Dampskibe:

Fra Bergen Sild $1^1/_2$ M. pr. Tønde
- Fredrikshald Sten 6 M. pr. Ton
- Trondhjem Svovlkis 5 sh. 9 d à 6 sh., senere 8 sh. pr. Ton
- Stornoway Sild 2 sh. $4^1/_2$ d pr. Tønde.

For Seilskibe.

Fra Bergen Gasmasse 8 M. pr. Ton
- Fredrikshald Sten $6^1/_2$ M. pr. Ton
- Carlshamn do. 4 M. pr. do.
- Carlskrona do. 5 M. pr. do.

Danzigs Handelsflaade udgjorde foruden Bugserdampskibe og Kystfartøier ved Aarets Begyndelse 10 Seilskibe og 26 Dampskibe med en samlet Drægtighed af 16 688 Reg. Ton.

Paa de herværende Værfter blev bygget og stod under Bygning i 1898 foruden Bugserdampere 1 Damper for Stettiner Regning (1 500 Tons), 1 Damper for Flensburg, 1 Damper for Danzig, Hurtigdamperen Kaiser Friederich, 12 000 Reg. Tons, 1 Fragtdamper, 19 650 Tons, 1 Linieskib, 11 800 Tons, 2 Kanonbaade og for russisk Regning (Marine) 1 Krydser.

Elbing, Schichau Værft, afleverede i 1898 fra Lokomotivfabriken 63 Lokomotiver, fra Skibsværftet 12 Torpedobaade, 4 Torpedokrydsere, 9 Skrue- og Hjuldampere.

I 1898 kom til Danzig følgende Skibe:

	Dampskibe.		Seilskibe.		Tilsammen.	
Nationalitet.	Antal.	Tons.	Antal.	Tons.	Antal.	Tons.
Norske	62	30 444	19	5 818	81	36 262
Svenske	125	41 908	40	3 542	165	45 450
Belgiske	2	1 411	—	—	2	1 411
Danske	72	41 574	130	9 931	202	51 505
Tyske	806	321 763	178	25 808	984	347 571
Engelske	214	144 253	20	1 955	234	146 208
Franske	2	2 207	1	154	3	2 361
Nederlandske	48	23 764	23	3 090	71	26 854
Italienske	—	—	4	2 649	4	2 649
Østerrigske	1	1 850	—	—	1	1 850
Russiske	12	5 613	9	1 579	21	7 192
Tilsammen	1 344	614 787	424	54 526	1 768	669 313

Is indførtes kun fra Norge og opnaaede 17 à 18 Mark pr. udlosset Ton.

Jernmalm og Svovlkis spediteres strax videre for Størstedelen til Posen, Polen og Rusland.

Sild. Af norsk Fedsild blev saare lidet importeret til Danzig; paa Grund af de høie Priser kunde denne Vare ikke konkurrere med skotsk Sild, som foretrækkes i Danzig og Distriktet. Tilførslerne af Silden kom partivis, hovedsagelig over Kjøbenhavn, Stettin og for en Del fra Gøteborg.

Sten. Gadesten betaltes frit leveret her med ca. 7 Mark pr. Kvadratmeter. Bordsten opnaaede 4 à 5 Mark pr. løbende Meter.

Trottoirplader er i Aar ikke indført, og er samme erstattet med Kunststen tilvirket i Elbing. Middelpriserne for Korn frit leveret ombord fra Transitlager i Danzig stillede sig i 1898 pr. 1 000 Kilo i Kroner.

Kornsorterne med Vægtopgave.	Janr.	Febr.	Marts	April.	Mai.	Juni.	Juli.	Aug.	Sept.	Okt.	Nov.	Dec.
Hvede 132 Pd.	163	165	168	220	200	180	171	128	128	130	132	136
Do. 126 „	153	154	155	208	183	162	153	116	117	122	124	128
Rug 125/126 „	112	112	112	145	145	141	130	98	108	113	122	130
Byg (Maltbyg) 115/116 Pd.	127	128	135	160	—	—	—	126	125	127	135	136
Byg (Melbyg) 111/113 Pd.	100	96	110	130	110	110	104	90	95	99	110	110
Foderbyg . .	90	90	105	125	100	100	95	85	87	88	105	105
Havre . . .	132	130	131	152	150	150	148	125	126	110	112	110
Erter (Kogeerter) . .	120	120	130	140	140	140	135	—	130	130	140	135
Fodererter . .	105	115	115	130	130	125	125	—	120	115	120	115

Til Konsulatet ankom i 1898 af Breve og Cirkulærer ialt 284 og afgik fra Konsulatet 225 Breve og Telegrammer. Under Konsulatets Adresse ankom af Skibsbreve og til andre Personer 1 549 Stykker.

Paamønstret med norske Skibe 40 Mand. Afmønstret fra norske Skibe 36 Mand.

Konsulatet befinder sig: Kohlenmarkt No. 32, II. Etage og holdes aabent alle Hverdage fra Kl. 9—12 Fm. og 3—5 Em.

Einar Jørgensen.

Berlin.

Aarsberetning for 1898 ved Generalkonsul Ed. Schmidt.

Det forløbne Aar har fremvist en usedvanlig stor Udvikling paa alle Industriens Omraader, hovedsagelig paa Grund af større Forbrug af endel vigtigere Fabrikata, især i Jernindustrien. Denne Udviklingsperiode, som indledes allerede forrige Aar, ledsagedes af en tilsvarende Prisstigning, som dog ikke

gik for sig med samme Hurtighed, som ellers pleier at være Tilfældet i lignende i industriel Henseende blomstrende Tider. Dette synes at tyde paa, at den internationale, særlig den kraftig fremadskridende amerikanske Konkurrance trods Fabrikernes store Virksomhed er tilstrækkelig følelig til at opfordre Fabrikanter og Aktieselskaber til Forsigtighed.

Grunden til det næsten almene Opsving er at søge i forskjellige politiske og nationaløkonomiske Aarsager. Fabrikernes forøgede Virksomhed tilligemed Kapitalens større Evne og Beredvillighed gjør, at Fabrikernes Bestyrelser anser Tidspunktet for at være inde til at tænke paa en Udvidelse af sine Anlæg og en teknisk Forbedring af Maskinerne. De understøttes heri beredvillig af saadanne Finanskredse, der formidler deslige Forretninger, og for disse er det derhos om at gjøre at omdanne private Foretagender til Aktieselskaber, idet de forhøier den deri nedlagte Kapital til Iværksættelse af Fabrikernes Udvidelse og Forbedring. Dette Forhold har virket næsten epidemisk, idet ethvert Foretagende frygter for at blive overfløiet af sine Konkurrenter. Især i den sidste Tid har en stor Mængde Aktieselskaber foretaget en saadan Udvidelse af sin Kapital.

For det andet maa man tænke paa de politiske Indflydelser, som har medvirket til det forløbne Aars Opsving. De to Krige, som førtes dels mellem Tyrkiet og Grækenland og dels mellem de forenede Stater og Spanien, skulde egentlig have indvirket ufordelagtig paa Folkenes indbyrdes Forhold; men dette har dog ikke været Tilfældet. En anden vigtig Omstændighed er derhos af den største Betydning. De andre Staters Neutralitet ansaaes alene derved at kunne opretholdes, at disse mere end nogensinde fortsatte sine Krigsrustninger. Disse Rustninger, som før i Tiden næsten udelukkende vedkom Hæren, er nu gaaet over til Flaaden, hvorved saavel Skibsbyggeriindustrien som andre Industrigrene, især Jernindustrien har erholdt rigelig Sysselsættelse.

Det Opsving, der er indtraadt inden Industrien og særlig inden Bjergværksindustrien, har i det forløbne Aar ogsaa øvet en vis Indflydelse paa Børs- og Emissionsvirksomheden. Den allerede tidligere herskende Uvilje mod fast rentebærende Værdipapirer steg endnu mere, og i Modsætning hertil steg Kjøbelysten for Industripapirer. De tyske Børser, som ikke berørtes af politiske Forviklinger, optraadte ofte som de udenlandske Børsers Redningsmænd, og i flere Maaneder udgik Impulsen til Tillidens Opretholdelse fra Berlin. Dette viste sig tydeligst ved det engelsk-tyske Statslaan for China, som mislykkedes i London, men i Berlin i det mindste havde nogen Fremgang at opvise.

De indenlandske Bankpapirer viser overalt nedadgaaende Kurser. Kursen paa de ledende Bankers Aktier var i Aaret følgende:

	Ult. Decbr. 97.	Ult. April 98.	Ult. Aug. 98.	Ult. Decbr. 98.
	pCt.	pCt.	pCt.	pCt.
Deutsche Bank	209.60	196	201.90	207
Disconto Commandit Gesellsch.	201.20	195.40	202	199.40
Dresdener Bank	168.20	159.10	162.10	163.75
Darmstädter Bank . . .	157.30	157.90	151.70	154
Nationalbank für Deutschland	152.50	145.30	147.50	149
Berliner Handels Gesellsch.	175.80	161.25	167.90	168

De større Bankinstituter har givet følgende Udbytte:

	1898. pCt.	1897. pCt.
Den tyske Rigsbank	8.51	7.92
Deutsche Bank	10.5	10
Disconto Commandit Gesellsch. . . .	10	10
Dresdener Bank	9	9
Darmstädter Bank	8	8
Nationalbank für Deutschland . . .	8.5	8.5
Berliner Handels Gesellsch.	9	9

Kursen paa skandinaviske Banksedler og Guld var høiest 112.65 i Februar og lavest 111.80 i December.

De her paa Børsen noterede og i Handelen forekommende svenske og norske Statspapirer viste følgende Kurser:

Svenske.

Den svenske Stats	$3^1/_2$	pCt.	Laan af	1886	høiest	101.20,	lavest	98.80	(Decbr.)
—	$3^1/_2$	„	—	- 1890	„	101.50,	—	98.20	(—)
—	$3^1/_2$	„	—	- 1880	„	101.60,	—	99.90	(—)
—	3	„	—	- 1888	„	99.00,	—	93.50	(—)

Norske.

Den norske Stats	3	pCt.	Laan af	1888	høiest	97.90,	lavest	93.30	(Novbr.)
—	$3^1/_2$	„	—	- 1894	—	103.10,	—	99.50	(April)
—	4		—	- 1892	—	101.10,	—	100.00	(Juni—Juli)

Den norske Hypothekbanks $3^1/_2$ pCt. Obligationslaan af 1885, 1886, 1887, 1889, 1891, 1892 og 1895 stod høiest i 98.50 i Januar, lavest i 94.00 i Mai; Kristiania Bys 4 pCt. Laan af 1894 høiest 103.50 i Marts og Juni, lavest 101 i December.

De gunstige Konjunkturer, som indtraadte for Tysklands Handel med Udlandet ved den nye Handelspolitiks Begyndelse, holdt sig ogsaa i 1898, omend Handelen med Udlandet paa mange Omraader maatte træde tilbage for Indlandets enormt store Efterspørgsel.

Toldfrie Skibsmaterialier. Ifølge den tyske Toldlovs § 5 Mom. 10 skal Materialier, som er bestemte til at anvendes til Bygning, Reparation eller Udrustning af Fartøier incl. sædvanlige Skibsutensilier ifølge af Forbundsraadet givne nærmere Bestemmelser være toldfrie. Disse Forbundsraadets nærmere Bestemmelser er publiceret i „Centralblatt für das Deutsche Reich“ af 17 Juli 1889 S. 431. Blandt saadanne toldfrit indførte Materialier mærkes især raa Plader og Blik af Smedejern, Hjørne- og Vinkeljern, Rujern, Ankere og Kjet-

tinger, grove Jernvarer, saget Bygnings- og Snedkervirke, firhugget Træ, Maskiner af Støbe- og Smedejern samt Dampkjedler.

I det forløbne Aar var den toldfrie Indførsel af raa Plader og Blik af Smedejern usædvanlig stor; den udgjorde 282 469 Deciton. Endnu større var den toldfrie Indførsel af firhugget Træ, 692 683 Deciton.

Metalmarkedet. Det forløbne Aar har især for Metalmarkedet medført en særdeles stor Udvikling og, hvad Værdien angaar, bragt dette i en betydelig bedre Stilling. Kobber steg ca. 19 pCt., Tin ca. 31 pCt., raa Zink ca. 33 pCt., Antimon ca. 20 pCt. og Bly ca. 3 pCt. Prisstigningen var tildels en Følge af det større Verdensforbrug og skyldtes maaske ogsaa spekulative Indgreb. Som vigtige Faktorer ved det forhøiede Forbrug bør maaske nævnes de stærke Flaaderustninger og den store Udvikling af elektriske Anlæg.

Tysklands Jernudførsel, som efter den sterke Stigning i Begyndelsen af Nittitallet viste en langsom Tilbagegang i Aarene 1896—1897, er trods Indlandets store Behov i 1898 steget i den Grad, at den har overtruffet alle foregaaende Aar, idet den beløb sig til 1 626 130 Tons til en Værdi af ca. 363 491 000 Mark.

Trælastforretningerne i Posen og Schlesien er i det forløbne Aar trods den livlige Omsætning gaaet noget tilbage i finansiel Henseende paa Grund af de høie Priser for Raamateriale, medens paa den anden Side Prisen for saget Virke ikke kunde holde Skridt med denne Forhøielse. Ved Trælastauktionerne kommer vel denne Prisopgang til at fortsættes endnu en Tid. Østtysklands Sagbrug vil for hvilkensomhelst Pris have Sysselsættelse, og Følgen er, at det ene Firma overbyder det andet ved Trælastauktionerne. Det har saaledes i Posen forekommet, at et til 10 000 Mark taxeret Kvantum Virke ved en Auktion er blevet opdrevet til 16 000 Mark. Det fortjener at nævnes, at amerikansk Virke, som før blot anvendtes i nogle faa tyske Sjøbyer, nu ogsaa finder Anvendelse i Schlesien og Posen. Provinsen Posen sendte i 1898 meget Granmateriale til Schlesien og Furu til Berlin og Sachsen. Ogsaa Schlesien afsendte til Brandenburg og Sachsen. Fra og med 1899 anvendes i Rusland den nye Skovlov, og da kommer vistnok Trælastudførselen fra russisk Polen til Tyskland til at indskrænkes betydelig, hvilket antagelig vil have tilfølge en yderligere Prisstigning af Raamaterialet i Preussens østlige Provinser. Som en nævneværdig Tildragelse i den sidste Tid bør omtales, at man nylig ved Rhinen har gjort Forsøg med at importere russisk Rundvirke, som stiller sig billigere end det indenlandske og er lige saa godt

Fiskemarkedet. Paa Grund af det daarlige Veir om Høsten er Fisket blevet hindret meget i Nordsjøen; Fangsten har paa faa Undtagelser nær gjennemgaaende været liden, og Tilførselen til Berlin har derfor været meget ujevn. Vistnok er som bekjendt den tyske Trawlflaade allerede ganske betydelig og øges stadig; men alligevel har i den senere Tid Behovet ofte nok paa langt nær ikke kunnet tilfredsstilles. Om nu dette først og fremst maa tilskrives den mindre rigelige Fangst, saa er det dog paa samme Tid yderligere et Bevis for, hvorledes Konsumtionen af Saltvandsfisk har tiltaget, og det turde vel ikke være længe, før Saltvandsfisken som „Volksnahrungsmittel“ har faaet den samme Betydning i Tyskland som i andre Lande — et Maal, som man med største Energi stræber at naa. Geestemünde, hvor det

største Antal Trawldampskibe er hjemmehørende, er som bekjendt Hovedmarkedet for den tyske Trawlflaades Fangst. I 1898 opgik Totalsalget til 14 349 400 Kg. til en Værdi af 3 460 000 Mark. Damptrawlerspørgsmaalet staar jo nu paa Dagsordenen i Norden; man bør vistnok ved Valget af Baadtype bestemme sig for det nyeste og bedste, man kan faa. Det nyeste paa dette Omraade er et kombineret Trawl- og Sildefiskedampskib. Dette er vistnok noget nyt og uprøvet; men de første Forsøg dermed synes at være opmuntrende.

Af salt Sild i Tønder importerede Tyskland i Aaret ikke mindre end 1 384 557 Tønder. Blandt de største Exportlande mærkes:

Storbritannien	med	643 577	Tønder
Nederlandene	„	335 275	—
Norge	„	237 709	—
Sverige	„	36 414	—

I Aaret 1897 importeredes ialt kun 1 170 220 Tønder. Ifølge Opgave fra forskjellige Fiskefirmaer beløb den tyske Sildefiskeriflaades Totalfangst sig i 1898 til 128 758 Tønder mod 67 602 Tønder det foregaaende Aar.

Beretning

om Leipziger-Messerne i Aaret 1899

ved Vicekonsul v. Stieglitz.

Udfaldet af 1899 Aars Messer kan betegnes som tilfredsstillende. Nogle Brancher havde dels til Paaske, dels til Michaeli ret gunstige Resultater at opvise, og paa nogle Felter, hvor der i tidligere Aar herskede ringe Livlighed, f. Ex. Læder- og tildels Textilindustrien, mærkedes en liden Bedring.

Især udmærkede Paaskemessen sig ved stærkt Besøg, idet Udstillernes Antal beløb sig til omtrent 3 000, ligesom ogsaa Kjøberne indfandt sig overordentlig talrigt. Af den hele Forretningsomsætning faar man utvivlsomt det Indtryk, at de senere Aars Bestræbelser for igjen at hæve og oplive Messerne har havt sin Virkning. Med en Bekostning af ca. 2 Millioner Mark har Staden foretaget en Udvidelse af Udsalgsbygningen, hvorved 61 nye store Messelokaler er bleven tilveiebragt, ligesom der ogsaa fra Privates Side igjen er planlagt flere større Anlæg i lignende Hensigt.

Angaaende de enkelte Brancher er følgende at berette:

Læder, raa Huder og Skind.

Udfaldet af Nytaarsmessen var i det hele tilfredsstillende, og kun for de ringere Kvaliteter og utilstrækkelig tørrede Varer maatte der tilstaaes en

ringe Prisnedsættelse. Situationen ved Paaskemessen var temmelig lig Nytaarsmessen: Tilførselen var normal, og Priserne holdt sig omtrent paa den samme Høide som før.

Endskjønt Omsætningen var tilfredsstillende, klagedes der derimod over ringe Fortjeneste, idet Raamaterialet endnu stedse holdt sig dyrt.

Lidt gunstigere, om end ingenlunde tilfredsstillende, viste disse Forhold sig ved Michaelimessen, hvortil den i Mellemtiden istandbragte Overenskomst mellem de nordtyske Saalelæderfabrikanter bidrog.

Priserne paa raa Huder og Skind holdt sig først paa den i foregaaende Aar naaede Høide, hvilket dog ikke bragte Forhandlerne nogen Fordel, da just disse høie Priser hindrede Afsætningen til Læderfabrikanterne. Først ved Michaeli indtraadte der som Følge af den fastere Holdning i Læderpriserne en bedre Stemning paa Markedet, navnlig for Kohuder.

Tøier og Manufakturvarer. Den utilfredsstillende Tilstand i Handelen med Tøier og lignende Stoffe viste sig klart paa alle tre Messer, navnlig ved Nytaar og Paaske som Følge af de daarlige Forretninger om Vinteren. Til Nytaar oversteg Tilførslerne i høi Grad Behovet, skjønt endel Fabrikanter kun indfandt sig med Prøvekollektioner. Til Paaske var Tilbudet temmelig ringe, dog var ogsaa Efterspørgselen svag, saa at Forretningernes Gang var meget flau. Til Michaelimessen havde man paa flere Held ventet sig bedre Priser paa Tøier af Hensyn til Prisstigningen paa raa Uld, men disse Forventninger gik ikke i Opfyldelse.

Korte og Galanterivarer. I denne Branche var Messerne vel forsynede; endog flere Pariser- og Wienerfirmaer deltog i Konkurrancen. Særlig righoldig var paa begge Messer Berlinerbroncevarer repræsenteret, hvoraf særlig billigere Artikler fandt god Afsætning. I Metalvarer var Forretningerne paa begge Messer livlige og tilfredsstillende. Til Paaske var Gjenstande af „Kayserzinn" særlig efterspurgte, mindre derimod Luksusgjenstande af Sølv, Kobber og Nikkel. De paa Grund af Raamaterialets Stigning ca. 5 pCt. forhøiede Priser paa disse Artikler kan ogsaa have virket som en Dæmper paa Kjøbelysten. En Nyhed var Sølvdekorationer, ad galvanisk Vei anbragt paa keramiske Gjenstande. Til Michaeli var Forretningerne i de nysnævnte Artikler livligere. I Kurvvarer var Forretningerne ligeledes tilfredsstillende. En Nyhed var farvede Luffakurve, endvidere Gjenstande af flettede Palmeblade. Af Jern- og Staalvarer havde støbte Kunstgjenstande paa begge Messer den bedste Afsætning.

Glasvarer. I denne Branche synes Aarets Messeforretninger ikke at have været ganske saa livlige og tilfredsstillende som Fjoraarets. Kjøbelysten var ikke længer saa stor, og Antallet af Nyheder var kun ringe. Til Paaske frembødes dog en saadan under Navn af „Pabyllon" Kunstglas; dette udmærker sig ved sin Sølvglans og andre Farveeffekter, som særlig gjør det skikket til Pyntevaser.

Store Omsætninger fandt Sted i simple Brugsglasvarer, dog til meget trykkede Priser. Der solgtes ogsaa adskillige Artikler til Gas- og elektrisk Belysning, saasom monterede Glasvarer og farvede, matte Gjenstande af Glas med Broncebeslag. Til Michaeli var ogsaa franske, belgiske og italienske Glasvarer

sterkere repræsenteret. Et belgisk Firma bragte især smukke Gjenstande Krystalglals. En Nyhed heriblandt var Glasse i grøn Glasmasse, hvori Dekoreringen er udslebet.

I Keramik-Branchen havde Vaarmessen et særlig livligt Præg; Kjøberne var meget talrig tilstede fra al Verdens Lande; endog endel Australiere havde indfundet sig personlig, medens ellers australske Indkjøb pleier at besørges af hamburgske Exportører. Ogsaa Antallet af de udstillende Fabrikanter var særlig til Paaskemessen større end nogensinde. Af virkelige Nyheder var der dog ikke mange; forrest blandt disse stod Kunstmajolika fra et italiensk Firma, som udført efter Modeller af gamle Mestere udmærkede sig ved stilfuld Udsmykning og Farve. Af Faience solgtes især bøhmiske Fabrikata godt. For første Gang konkurrerede ogsaa engelsk Majolika, som udmærker sig ved smukke transparente Glasurer. Ganske betydelige Omsætninger fandt Sted i Stentøi, navnlig billigere Varer for Grossister og Handlende. Michaelimessen bragte for den keramiske Branche ikke den sædvanlige livlige Omsætning, da Kjøberne viste sig tilbageholdende.

Ved Papirmessen (ved Paasketid) var repræsenteret ca. 100 udstillende Firmaer; disse havde især udstillet Luksuspapir, der fandt god Afsætning.

For Dukker og Legetøisvarer synes Paaskemessen at have havt det gunstigste Forløb af alle Brancher. Særlig livlig kjøbte Englænderne, medens Amerikanerne holdt sig mere tilbage.

Terminerne for Messerne i Aaret 1900 er:

Nytaarsmesse 3—16 Januar.
Paaskeformesse 5—17 Marts.
Paaskemesse 22 April—13 Mai.
Michaelimesse 26 Aug.—16 Septbr.

Indhold: **Berlin** S. 965. — **Danzig** S. 961. — **Leipzig** S. 969.

Johannes Bjørnstads Bogtrykkeri